

Alfredo A. César Dachary
Stella Maris Arnaiz Burne
Fernanda César Arnaiz

CAPITALISMO, SOCIEDAD Y TURISMO

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA



CAPITALISMO, SOCIEDAD Y TURISMO

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

Itzcóatl Tonatiuh Bravo Padilla *Rector General*

Miguel Ángel Navarro Navarro *Vicerrector Ejecutivo*

José Alfredo Peña Ramos *Secretario General*

Centro Universitario de la Costa

Marco Antonio Cortés Guardado *Rector*

Remberto Castro Castañeda *Secretario Académico*

Judith Araceli Saldade Márquez *Secretaria Administrativa*

Alfredo A. César Dachary
Stella Maris Arnaiz Burne
Fernanda César Arnaiz

CAPITALISMO, SOCIEDAD Y TURISMO

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
2017

Primera edición, 2017

D.R. © UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de la Costa
Av. Universidad 203
Delegación Ixtapa 48280
Puerto Vallarta, Jalisco, México

ISBN: 978-607-742-808-4

Impreso y hecho en México
Printed and made in Mexico

Contenido

Prólogo	13
<i>Marco Antonio Cortés Guardado</i>	
Presentación	17
Los retos del laberinto del tiempo y sus usos	
PARTE I	
De la modernidad al capitalismo industrial	27
Introducción. Un mundo que se expande	29
Economía, mundo y progreso	31
Sociedad e ideas: los grandes cambios	34
Viajeros, exploradores y el paraíso en los siglos XVII y XVIII	38
La ciencia y la construcción de un nuevo orden natural	42
La libertad y el redescubrimiento de la naturaleza	44
DEL IDILIO ALDEANO AL ROMANTICISMO	45
EL DESCUBRIMIENTO DEL MAR Y EL HIGIENISMO	49
LAS MONTAÑAS: DEL TEMOR AL PLACER	60
LOS BOSQUES Y EL NUEVO PAISAJE	62
Conclusiones iniciales	65
PARTE II	
Capitalismo y nueva sociedad, 1840-1914	69
Introducción	71

La Revolución Industrial y la consolidación del capitalismo	71
La revolución en el transporte y el inicio del turismo	77
CAMINOS	78
CANALES Y RÍOS: EL TRANSPORTE FLUVIAL	81
<i>Canal de Suez puerta a Asia, África y al turismo</i>	83
<i>Canal de Panamá y un turismo pionero</i>	83
EL FERROCARRIL	85
EL TRANSPORTE MARÍTIMO	93
<i>De los cruceros a los yates</i>	99
VOLAR Y RODAR, LOS INVENTOS EMERGENTES DE FIN DE SIGLO XIX	100
Ciudad, modernidad y espectáculo	102
Origen de la restauración y la hotelería del turismo	110
La sociedad de la época	119
Higiene, salud y servicios	131
Espectáculos, monumentalidad y tradición	136
La era del progreso y las exposiciones universales	141
Trabajo, ocio, diversión y consumo	146
El territorio, paisaje, parque y el jardín	161
La imagen y la fotografía	169
Ciencia, tecnología y cultura	177
El colonialismo	183
Naturaleza y cultura como botín: museos y jardines botánicos	196
Los viajes y el turismo en la era del capitalismo-colonialismo	200
AMÉRICA DEL NORTE, LOS PIONEROS	212
EL CARIBE Y EL COMIENZO DEL TURISMO	217
SUDAMÉRICA, LA RÉPLICA EUROPEA	219
LA CONSOLIDACIÓN DEL TURISMO AL FINAL DEL SIGLO XIX	222
Colonialismo y turismo: primera etapa	226
ESTADOS UNIDOS: LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAÍS POR RAPIÑA	227
EL PACÍFICO Y EL ARCHIPIÉLAGO DE HAWÁI	228
EL TURISMO Y LOS ESTADOS UNIDOS EN LAS ISLAS DEL PACÍFICO	232
EL CARIBE: EL “OTRO PARAÍSO”	236
El final de un tiempo: la Primera Guerra Mundial	241

PARTE III	
El período de las entreguerras, 1914-1945	243
Introducción	245
El ocaso del Imperio británico	247
La crisis del 29	248
La geopolítica y las organizaciones internacionales	251
Los grandes avances científicos y tecnológicos	253
El arte	257
El cine y su impacto en la sociedad	263
La arquitectura, la ciudad y el turismo	267
La sociedad de la “entreguerras”	273
Vida privada	278
Deporte y ocio	281
Colonialismo, luchas sociales e ideas revolucionarias	295
La moda y las transformaciones de la sociedad	299
La sociedad, la naturaleza y la vida al aire libre	308
EL <i>CAMPING</i> : DE LA IMPROVISACIÓN A LA ORGANIZACIÓN	311
Nueva revolución en los transportes ferroviarios	315
Cruceros y trasatlánticos	323
La revolución de las cuatro ruedas: el automóvil	328
La bicicleta y la motocicleta	336
La revolución en los cielos	340
PAN AMERICAN INICIA LA CONQUISTA	343
OTRAS EMPRESAS PIONERAS	358
DE LA ATA A LA IATA	367
Turismo y política: el turismo social	371
EL FASCISMO ITALIANO Y EL TURISMO SOCIAL	375
EL NACIONAL SOCIALISMO Y EL TURISMO SOCIAL	382
EL FALANGISMO Y EL TURISMO SOCIAL	385
EL PERONISMO Y EL TURISMO SOCIAL	388
El turismo en la entreguerras: conclusiones	395

PARTE IV	
Del ocio de élite al turismo de masas, 1945-1990	401
Introducción	403
¿Una nueva geografía?: del colonialismo al turismo	406
EL CARIBE: DE LAS PLANTACIONES AL TURISMO	408
<i>El Caribe inglés</i>	417
<i>El Caribe holandés</i>	425
<i>Paraísos del Caribe francés</i>	428
<i>El Caribe español</i>	430
<i>Paraísos del Caribe de Estados Unidos</i>	432
<i>El Caribe continental y las “otras islas paraísos”</i>	435
<i>El paraíso y las rutas del narcotráfico</i>	445
EL PACÍFICO Y LAS HISTÓRICAS “ISLAS DE ENSUEÑO”	448
<i>Principales íconos turísticos del pacífico</i>	452
EL ATLÁNTICO: ISLAS CARBONERAS Y TURISMO	460
EL ÍNDICO Y SUS ISLAS TURÍSTICAS	461
<i>Isla Mauricio</i>	466
<i>Isla de Reunión</i>	467
<i>Isla de Bali (Indonesia)</i>	473
EL MEDITERRÁNEO: LAS ISLAS PIONERAS	476
<i>Islas Baleares</i>	478
<i>Córcega</i>	480
<i>Bendor</i>	482
<i>Cerdeña</i>	483
<i>Capri</i>	486
<i>Santorini</i>	487
<i>Corfú</i>	489
<i>Isla de Paxós</i>	490
<i>Creta</i>	491
<i>Isla de Korcula</i>	493
<i>Hvar</i>	495
<i>Čiovo</i>	495

<i>Avsa</i>	496
<i>Bozcaada</i>	497
<i>Chipre</i>	499
<i>Malta</i>	500
LA TRANSICIÓN DE LAS ECONOMÍAS INSULARES AL TURISMO	502
EL IDIOMA “DEL TURISMO” Y EL NEOCOLONISMO	507
Ciencia, tecnología y sociedad	509
LA SOCIEDAD DEL CONSUMO MASIVO Y LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS	510
LA REVOLUCIÓN ECOLÓGICA Y EL TURISMO	523
<i>Turismo y desarrollo sustentable</i>	529
<i>De la Agenda 21 a Smart City</i>	538
Una nueva revolución en el transporte	541
LA ERA DEL JET Y EL TRANSPORTE GLOBAL	542
EL NUEVO TURISMO DE CRUCEROS	549
DEL AUTOMÓVIL AL AUTOCAR	555
Medios de comunicación y los nuevos imaginarios del turismo	560
DE LA PRENSA A INTERNET	564
CINE Y NUEVA REALIDAD	566
<i>Cine y turismo</i>	570
<i>Cine y colonialismo</i>	573
La ciudad postindustrial: ¿escenario o parque temático?	576
TURISMO Y SERVICIOS EN LA ERA DEL CONSUMO MASIVO	578
<i>De los hoteles cinco estrellas a los hoteles boutique</i>	578
<i>La nueva restauración y la comida fusión</i>	587
CIUDADES TURÍSTICAS	591
<i>Cancún</i>	593
<i>Las Vegas y la historia como fantasía</i>	596
<i>Benidorm</i>	603
<i>Dubái: las dos caras de “las mil y una noche”</i>	605
<i>Ciudades de ciudadanos: sustentabilidad y turismo</i>	608
La moda y la sociedad del hiperconsumo	616
LA DEMOCRATIZACIÓN DE LA MODA: LA REVOLUCIÓN PRÊT-À-PORTER	622
MODA Y LIBERACIÓN	625

Espectáculo y entretenimiento: negocios globales	627
El turismo de masas: la otra revolución	634
LA MASIFICACIÓN Y EL TURISMO INMOBILIARIO	639
NUEVOS “PRODUCTOS” EN TURISMO GLOBAL	649
<i>Turismo alternativo</i>	650
<i>El cambio climático y la fantasía en la construcción de nuevos territorios para el turismo</i>	655
Turismo, capitalismo global y neocolonialismo	657
Conclusiones, el papel del turismo hoy	659
ANTECEDENTES	659
ETAPAS E INTEGRACIONES	662
Referencias bibliográficas	667

Prólogo

El florecimiento del turismo está indisolublemente ligado con el desarrollo del capitalismo. Debido al mejoramiento de las condiciones de vida de la clase trabajadora, de las ofertas de ocio y del avance de los medios de transporte, la industria turística despegó a finales del siglo XIX, aunado a la creencia de la época de que la playa y el agua de mar mejoraban la salud de los habitantes de los hacinados centros urbanos, que propició la proliferación de centros de veraneo y de rehabilitación en las costas europeas. Posteriormente, al concluir la Segunda Guerra Mundial, se tenía a disposición de una flotilla aérea pasiva, lo que permitió la expansión del turismo internacional.

También, debe señalarse que en la propagación del turismo internacional el papel desempeñado por los organismos internacionales fue trascendental dado que desde la década de los sesenta fue considerado como una estrategia de crecimiento económico y de desarrollo.

En la expansión del estudio del turismo ha motivado que se examine desde una perspectiva integral y multidimensional, donde se consideren los aspectos económicos, políticos, geográficos, sociales y culturales, para comprender de forma holista la dinámica del turismo en el mercado capitalista, considerando los procesos globales al igual que las expresiones locales. En la actualidad, el turismo internacional se ha transformado en una empresa lucrativa y dinámica. Para darnos una idea de la importancia y dimensión de esta, la industria turística mundial, se calcula que aproximadamente un poco más de 25 millones de personas cruzaron fronteras en 1950. De acuerdo con datos de la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (UNWTO, por sus siglas en inglés), las llegadas de turistas alcanzaron la cifra de mil 184 millones en 2015.¹

1 De acuerdo con el Barómetro Mundial de Turismo (UNWTO) en su edición de septiembre de 2016, el número de llegadas creció un 4% de enero a junio comparado con el mismo período de 2015.

A pesar de los esfuerzos de la UNWTO, es muy difícil verificar con exactitud de alcance, extensión e impacto del turismo internacional, pero algo definitivo es que es un elemento integral del sistema económico mundial y que, al igual que otros sectores productivos, está dominado por los países desarrollados.² Esto es, los turistas internacionales viven en los países desarrollados y son los principales turistas que visitan países poco desarrollados. Y es muy probable que el futuro del turismo internacional se sostenga en este ritmo y condición.

La búsqueda para satisfacer las demandas turísticas ha implicado que la producción de bienes de capital y bienes de consumo y servicios de una amplia gama de sectores económicos y, cuando las economías se diversifiquen para crear efectos multiplicadores considerables. El impacto del turismo en los países receptores se ha constituido en una de las principales fuentes de ingresos y en algunos de ellos especializados en turismo en número de viajes ha superado las exportaciones de sus mercancías. De acuerdo con datos de la UNWTO, en 2015 el turismo y los viajes ascendieron al 10% del Producto Interno Bruto a nivel internacional. El crecimiento con respecto a 2014 fue del 3.1%. Eso hace que el turismo sea el sector económico con mayor crecimiento y que genere más de 248 millones de empleos. En 2015 el sector contribuyó con la generación de 2.5 millones de nuevos trabajos directos; si se consideran los indirectos, la cifra asciende a 7.2 millones de nuevos empleos.

Por ello, no es de extrañar que el capitalismo internacional busque mantenerse a pesar de las contradicciones propias del sistema. Algunos críticos del capitalismo han identificado una tendencia a una crisis inevitable debido a la sobreproducción, motivado por una contradicción primaria entre producción y consumo. El turismo internacional no está exento de estas contrariedades, sobre todo cuando hablamos de un turismo sustentable.

También otras voces argumentan que deberá considerarse los efectos que el turismo internacional produce en las culturas locales al homogeneizarlas, donde el cambio cultural se da al debilitar las culturas originales y reducir las diferencias globales. En definitiva, el capitalismo tiene capacidad para transformarse mientras las contradicciones sociales y políticas generen nuevas relaciones de producción que a su vez serán cooptadas y reajustadas por el capital.

2 De acuerdo con las cifras de la UNWTO, en 2015 el incremento en el conjunto de las naciones desarrolladas fue del 5%, mientras que en las economías menos desarrolladas fue del 4% y en Europa fue del 5%.

En esta obra que usted, amable lector, tiene en sus manos es el resultado de años de trabajo constante y de un cúmulo de experiencias en varias partes de México y otros países de los autores, Alfredo A. César Dachary; Stella Maris Arnaiz Burne y Fernanda César Arnaiz. El recorrido iniciado desde los albores de la modernidad, pasando por el desarrollo del capitalismo en Europa, el período entreguerras, el turismo de masas de la segunda mitad del siglo XX, hasta llegar a las condiciones contemporáneas del negocio del ocio, el entretenimiento y la hospitalidad.

Esta obra, *Capitalismo, sociedad y turismo*, se convertirá en una referencia obligada para alumnos, estudiosos y cualquier otra persona que desee abundar en estudios de turismo y la variedad de problemas y enfoques con los que se puede acercar a una actividad económica, social y cultural tan esencial en nuestros días.

Dr. Marco Antonio Cortés Guardado
Rector del Centro Universitario de la Costa
Universidad de Guadalajara

Presentación

Los retos del laberinto del tiempo y sus usos

En tiempos como éstos, la fuga es el único medio para mantenerse vivo y seguir soñando. *Henri Laborit*

Esta investigación sintetiza vivencias, trabajos y reflexiones de un largo camino que desarrollamos a partir del inicio de la década de los ochenta, primero en Quintana Roo, desde Cozumel, en esa época un destino en auge, a Isla Mujeres un pueblo de pescadores y un turismo emergente hasta llegar al incipiente Cancún, pasando por una serie de pueblos “dormidos”: Playa del Carmen, Puerto Morelos y Tulum, este último un lugar aislado y perdido en medio aún de una selva densa, donde resistía una población maya a los embates del “desarrollo” emergente.

A partir de la independencia de Belice, que se dio en 1982, comenzamos a trabajar alternativamente con la ex British Honduras que, también tenía, como única salida de corto plazo, al igual que la mayoría de las otras colonias, al turismo como única opción dada la situación crítica que dejaron los representantes de la metrópoli.

La experiencia en otros países del Caribe, especialmente Cuba, donde nos tocó vivir de cerca su emergencia como destino turístico al igual que en República Dominicana, nos dio una perspectiva no muy diferente de estas neocolonias. En Puerto Rico, en las Antillas Menores desde Aruba a Curazao y de allí a Granada, relación que se dio en proyectos cortos y en las tradicionales reuniones de la Caribbean Studies Association (CSA) o las estancias académicas en las universidades regionales.

En Trinidad y Tobago participamos en las reuniones para concreción de la primera Zona de Turismo Sustentable del Caribe, un proyecto que tuvo su auge junto a los promotores de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), y que, en 2015, se da un reinicio de este proyecto piloto y modelo de vanguardia de la cooperación para lograr un desarrollo equilibrado a los pequeños países, islas y estados continentales, que comparten el mar Caribe.

En la parte continental de la cuenca las experiencias con colegas en San Andrés y Providencia (Colombia), algunos como alumnos del Doctorado en México, al igual que en Barranquilla y Cartagena, dos sedes de las reuniones anuales de la CSA y en Venezuela, con el Instituto Venezolano de Estudios Sociales y Políticos, nos permitió ver la perspectiva de dos de los tres grandes vecinos del G-3 (México, Colombia y Venezuela) y con ellos integrar publicaciones conjuntas además de seminarios y talleres.

En Centroamérica, nuestra relación con Belice nos llevó a Guatemala y a Honduras, que tienen un importante papel en el turismo náutico y de buceo, en la zona del golfo de Honduras, así como el turismo cultural, por ser herederos de dos pueblos originarios: los mayas que ocupan más de la mitad de Centroamérica y los garífunas, la vena africana que enriqueció la cultura local en la zona costera y las Islas de la Bahía (Roatán).

Luego pasamos a experiencias en tres países del istmo centroamericano, Nicaragua cuando la Revolución Sandinista entra al poder y su vecino Costa Rica con sus dos caras, la hispana de frente al Pacífico y la africana de cara al Caribe, una compleja relación, y Panamá un nuevo líder regional en el turismo del mundo Caribe y asentamiento de un gran número de pueblos originarios, que luchan por no ser absorbidos por la gran máquina del turismo mundial.

Con el nuevo siglo comenzamos a trabajar al Pacífico mexicano, teniendo como territorio de estudio el triángulo del oro (Colima, Jalisco y Nayarit) y como epicentro del modelo de desarrollo turístico a Bahía de Banderas, una experiencia excepcional, ya que Nayarit es un estado que ha iniciado hace una década un proceso de transición de una economía agropecuaria a una liderada por el modelo de desarrollo turístico.

Estas experiencias nos permitieron ser testigos presenciales de las profundas transformaciones que genera el turismo, tanto en los ecosistemas en donde se asientan como en las sociedades que sirven de apoyo y acogida, cambios profundos que borran un tiempo histórico, una época y dan lugar al nacimiento de una nueva economía y sociedad en la región, que a diferencia de las anteriores se basa en la venta de un imaginario deseado por grandes multitudes, “el paraíso Caribe”, que al final termina transformándose en un nuevo “monocultivo” como fueron las épocas de las anteriores plantaciones.

Cuando comenzamos a tratar de dimensionar y ver el papel que juega el turismo en el sistema, período que coincidió con la primera y segunda etapa de Cancún, vimos que éste era manejado de una manera muy simplificada, ya

que se reducía al turista, el alojamiento y la restauración en los destinos, sin tomar en consideración la otra parte la sociedad de acogida y los impactos del turismo, que a la larga terminan debilitando el destino, como lo es Acapulco.

El ingreso de México al desarrollo del turismo, se da a partir de los años sesenta y donde fue fundamental la participación del Estado mexicano, el cual se da a través del Banco de México, y luego del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), heredero del pionero Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (INFRATUR), que logró planificar con base en el turismo el desarrollo de dos futuras entidades, que a comienzo de los setenta eran aún territorios federales: Quintana Roo y Baja California Sur.

Así el Estado mexicano le da al modelo de desarrollo turístico un papel geopolítico, como anteriormente lo habían utilizado los países coloniales desde Inglaterra a Holanda, Francia y Estados Unidos en el proceso de descolonización del Caribe y el Pacífico. En el caso de México, la Revolución cubana controlaba el canal de Yucatán y del lado mexicano era una frontera sin población, por lo que se la repobló con el modelo turístico combinado con la promoción de los pueblos pesqueros, a partir de veinte cooperativas (Arnaiz y César, 2009).

Pensamos que el turismo era un hecho excepcional en el desarrollo de las Ciencias Sociales, pero tiempo después constatamos que no era el único caso de “ocultamiento” o desvalorización de un fenómeno complejo, y es que este nuevo ejemplo es una actividad generalizada y global, como es el deporte, que también tenía su análisis acotado a ser sólo un espectáculo o puro entretenimiento, ocultando el papel en la economía mundial y el que juega en la sociedad y sus imaginarios.

Al comparar turismo y deporte, constatamos que tienen una serie de similitudes que permite pensar que uno y otro juegan papeles similares en la sociedad actual dominada por el consumo, ya que ambos tienen en común la preclasificación de que no son actividades “productivas”, y están ubicadas dentro de la otra parte de la vida, el descanso y el ocio, ambas son actividades que se practican en el mal llamado “tiempo libre”.

Ambas mueven gente en todo el planeta en número muy elevado y se posicionan como verdaderos referentes de transformación de ciudades o países una vez que están legitimados por su éxito, generando nuevos imaginarios, que son guías para una sociedad donde el consumo y lo emocional tiene un papel fundamental en medio de esta nueva estrategia de transformar todo lo existente en comercializable, deseable y, por ello, éstos tienen valor.

Ambas expresan aspiraciones, sueños, deseos, glorias de un país o una persona, el deporte ratifica un falso nacionalismo y el turismo profundiza un nuevo colonialismo, ambos son operados desde sus inicios, que coinciden con el comienzo del capitalismo por agentes de los países centrales. Tanto la Federación Internacional de Fútbol Asociación (FIFA) y la mayoría de las asociaciones mundiales y la Organización Mundial del Turismo (OMT), que coincidentemente están asentadas en Europa, y sus líderes también son ciudadanos de estos países, al igual que una mayoría de sus expertos.

El deporte como el turismo generan grandes beneficios y tienen un amplio clúster planetario, pero el producto que venden es el más moderno del actual sistema capitalista global, ya que son ilusiones, ocio y placer asociados a una competición donde no se participa, lugares donde se está un corto tiempo disfrutando, entreteniéndose y consumiendo ocio.

Para Norbert Elías hay una particular ambivalencia de la reflexión social ante la difusión y la vigencia de las actividades deportivas en las sociedades complejas y ésta se expresa en una desatención, silencio o desdén con el que encaran el pensamiento sociológico, filosófico, ciencias políticas y la comprensión antropológica de éstas (Elías y Dunning, 2014).

Es que el deporte incorpora actividades que directa e indirectamente comprenden impresionantes masas de capital y trabajo, además de actividades productivas diversas comprometidas con éste, desde el calzado al vestido, equipo, publicidad, perfumes, cosméticos, alimentos, hospitales, clubs, escuelas, etc. Además, el deporte integra muchas instituciones y países en el mundo y una presencia en el dominio del espectáculo y la comunicación y con ello adquiere una capacidad insólita de intervenir en la formación de identidades sociales e individuales.

Al igual que el turismo, el deporte es realizado por una diversidad de personas de diferentes identidades, género, capacidades cognoscitivas, motoras y diferentes perfiles de personalidad, tanto en los que lo practican o los espectadores, administradores y funcionarios, así el peso del deporte en las sociedades como práctica, actividad económica y espectáculo, excede en su implantación cotidiana.

El deporte, al igual que el turismo, tiene un papel importante en la economía, las estrategias políticas y la gestión pública que hace que estas actividades se diluyan en su aparente separación de espacios y aportación respecto del mundo del trabajo.

En las sociedades modernas, “el tiempo libre” da cabida a muy diversas tareas ajenas al ocio y al juego o a la diversión o entretenimiento y es que, en las sociedades complejas, como las denomina Elías, hay innumerables dominios de la actividad lúdica y campos de acción comprendidos en el tiempo libre. Por ello es que partimos de esta postura clara que critica al lugar marginal que ocupa el deporte y el turismo en la reflexión intelectual actual.

Elías asume las exigencias de aceptar lo social como proceso, como creación y secuela de un desarrollo de las costumbres, los usos, los vínculos y las confrontaciones irresueltas de la vida cotidiana que se expresan en pautas de comprensión y modos de control social y de control de sí, que a su vez dan cabida a pautas de identidad derivadas de procesos cognoscitivos y de la conformación y destino de las tensiones sociales.

En el deporte como el turismo, el tiempo libre sería simplemente la realización de la racionalidad del trabajo por otros medios, ya que el tiempo de recreación es una prolongación del propio mundo del trabajo, forma singular de la reproducción del propio régimen de producción. Así el entretenimiento o el espectáculo son como expresión de la esfera ampliada del trabajo, porque la recreación y el entretenimiento son factores decisivos en el desempeño óptimo de los trabajadores.

Pero en la propia esfera del trabajo surge el interrogante sobre el vínculo entre éste y el ocio, diversión, entretenimiento, juego y tiempo libre, y la respuesta es que lo reconocen como algo diferente, aunque son las dos caras de una sola actividad: la del hombre, por ello para Elías, el tiempo libre es una manifestación inequívoca del universo del trabajo y es falsa la visión dualista y negativa que lo niega (Elías y Dunning, 2014).

Pero ambos tienen un antecedente fundamental que es la emergencia de la educación física moderna occidental que se ubica a comienzos del siglo XIX en Europa, basada en una nueva visión sobre los cuerpos y su funcionamiento, generando tres grandes sistemas de gimnasia: el sueco, el alemán y el francés.

Y así fue que se abrió una lucha por imponer sobre los cuerpos y sentidos significados morales y políticos más que físicos y somáticos, y las diferentes propuestas encontraron su justificación en los cambios políticos, sociales, económicos y demográficos que se dan en el siglo XIX (Scharagrodsky, 2011).

El *homo gymnasticus* dominó la escena corporal y se erigió como uno de los efectos modernos mejor pensados de una forma cada vez más compleja de administrar el cuerpo, esta invención moderna a la vez exudó fuertes dosis de

modernidad creando a partir de la autoafirmación de su supuesta “normalidad” la existencia de la otredad representada por los cuerpos indeseables e imperfectos, tanto en forma, apariencia, deseo y comportamiento.

El ocio, juego y deporte aparecen en el espectro del tiempo libre, pero cada uno tiene un linaje, una dinámica, una historia y un sentido propio, que responden a fases, condiciones y desarrollo cambiante en el proceso de civilización. El deporte libera a los sujetos de la severidad de los ordenamientos sistemáticos del trabajo para abrirlos a la posibilidad de las excitaciones placenteras y las exaltaciones emotivas; el turismo les abre una puerta a la imaginación haciendo realidad alguna de sus fantasías que hacen posible la supervivencia del sujeto en medio de la producción.

La transformación cardinal de lo social inherente a la modernidad se gesta en esa mutación decisiva: la cesión del ejercicio de la violencia a los agentes que la ejercen para implantar equilibrios sociales a partir de la aplicación de normas asumidas colectivamente en su validez y en sus alcances, y sustentadas por la conformación simbólica de las identidades. En el caso del turismo, el Estado promueve los viajes iniciales a los súbditos de los imperios para conocer el mundo conquistado y colonizado, aquí se trata de otra violencia la que genera la existencia del otro, el extraño, y por ello se debe conocer lo “exótico” tanto el sujeto como sus paisajes, sus alimentos, sus formas de vida, en general, todo el escenario que éste habita.

En la actualidad la pregunta que emerge es ¿qué clase de sociedad es ésta en la que cada vez más gente utiliza parte de su tiempo libre en practicar y observar como espectadores, estas competencias no violentas de habilidad y fuerza corporal que llamamos deporte? Lo mismo se puede decir de la actividad turística que hoy mueve más de 1,400 millones de ciudadanos y abarca toda la geografía del planeta.

Así, el compromiso que asumen los sociólogos y otros científicos sociales es analizar, estas actividades inicialmente tangenciales y hoy centrales en esta sociedad del consumo, pero que son consideradas como algo ajeno al control de la misma, porque ocupan un tiempo diferente, el “no laboral”, situación superada por la combinación de ocio-trabajo en un mismo tiempo.

El desarrollo del turismo, que emerge como un modelo masivo en la segunda mitad del siglo XX, aunque sus orígenes se sitúan a comienzos del siglo XIX, ha sido de las actividades dentro del sistema, que más se ha manipulado a fin de distorsionar su verdadera función. Inicialmente se la definió como algo exó-

tico, ajeno a la cotidianidad, era “el movimiento de extranjeros”, la otroriedad, los diferentes que viajaban para conocer al otro (Knebel, 1978: 1).

Así, pasó de ser un tema de psicología a la economía, pasando por la geografía y en los inicios de la segunda mitad del siglo XX pasó a ser conceptualizado por contraste en el mundo industrial como “la industria sin chimeneas”, pero en los setenta los graves impactos detectados en las sociedades de acogida, le quitaron el velo de pureza a esta compleja actividad y comenzó a desarrollarse una perspectiva crítica, en diferentes niveles, de este modelo.

Nosotros partimos de ubicar al turismo, como modelo de desarrollo dentro del capitalismo, que reproduce y, a la vez, aloja una doble contradicción: la más oculta es hacia dentro de sí mismo como “producto” porque presenta una copia “maquillada” de la realidad, y que se vende como la realidad misma, haciendo de lo transformado una nueva verdad, cuya principal función es la de responder a los imaginarios que tiene el hombre en su perspectiva de la búsqueda incesante de nuevos objetos de consumo, en este caso de ocio y el placer.

La segunda contradicción complementa a la primera ya que el turismo como modelo se le ubica siempre como una actividad desvinculada del sistema en que se genera y por ello se presenta como un “hecho emergente” que hace realidad los sueños del turista, la respuesta del genio al deseo del viajero.

Esta doble distorsión enmarca y amortigua los impactos del turismo, haciéndolo un modelo aparentemente “neutral”, que responde al deseo del ocio ocultando así los grandes costos de un complejo negocio, que deben asimilar las sociedades de acogida.

La industria emergente en el siglo XVIII y XIX recicló la mayor parte de los campesinos expulsados del campo, pero con un elevado costo humano y social, que hizo olvidar a los inmigrantes rurales la negra historia del mundo rural, para idealizarla como un paraíso perdido, y este hecho, a su vez, terminó constituyendo la base de un futuro imaginario del turismo, el del mundo rural.

El turismo hoy promueve una reocupación de territorios y poblaciones y que en la gran mayoría de los casos logra ser aceptada como una alternativa por éstas, lo cual le permite además de transformar, el de adecuar e integrar a estos pueblos y regiones al sistema mundial dominante. Por ello, el turismo como modelo es inexplicable si no está referenciado a la totalidad, un sistema en permanente transformación a consecuencia de los grandes cambios tecnológicos-económicos, que readecuan al modelo y las consecuencias socio-políticas y culturales, que son lo que transforman a la sociedad y sus imaginarios.

Así el turismo puede considerarse, según Yamashita (2003), un marco ideológico de la historia, la naturaleza y la tradición; un marco que tiene el poder de dar nueva forma a la cultura y a la naturaleza según sus propias necesidades, lo que significa que éste está enraizado en las relaciones de poder (Salazar, 2006).

Luego de las visiones robinsonianas que fueron puntos de partida de Adán Smith y de David Ricardo, cuando hablaban del pescador o el cazador, Karl Marx logra plantear una visión compleja de la producción material al sostener que, los individuos producen en sociedad, o sea, la producción de los individuos es socialmente determinada (Marx, 1975).

La idea de totalidad es fundamental ya que vivimos en sociedad y por ello es que nuestros problemas, avances y transformaciones más importantes se explican a partir de ésta como una realidad globalizada y no por casos individuales, que pueden ser la excepción más que la regla, así es necesario poder entender los grandes imaginarios que dominan las relaciones sociales y que han sido impuestos por los medios en todas sus dimensiones, como una nueva visión de la vida.

La sociedad no es la suma de individuos, como nos pretenden hacer creer, es el conjunto de personas unidas en relaciones sociales, económicas y culturales; estos conforman un edificio social, unidos bajo un contrato social, que tiene tres niveles: superestructura, base económica y fuerzas productivas.

En la búsqueda de los orígenes del turismo debemos retroceder dos siglos hacia atrás, para encontrar la coyuntura y transformaciones que están en el origen del mismo momento en que, coincide con el desarrollo y consolidación del capitalismo industrial camino al colonialismo moderno.

De allí que nuestra hipótesis central es que el turismo que se origina en el capitalismo, crece, se transforma y se logra adecuar con base en la lógica del sistema, por lo que su papel dentro del mismo va cambiando y cada vez tiene más presencia en la medida que el modelo va pasando de la sociedad del trabajo a la del ocio, de la producción al consumo.

¿Se puede hablar del turismo como un servicio o como un modelo de desarrollo? En la primera parte del siglo xx el turismo era un servicio complementario en el sistema capitalista y que se orientaba a promover los viajes de grupos de un cierto nivel adquisitivo, lo que se podría considerar un consumo suntuario, pero por otro lado se lograba masificar el viaje de excursión como una manera de socializar los grandes adelantos del transporte. Con el auge de las revoluciones, sociales y tecnológicas, que se dan en la segunda parte del

siglo XX que sientan las bases de la futura sociedad del consumo, y el turismo comienza a sufrir una verdadera metamorfosis como el resto de las mercancías del mercado, todas se volvieron indispensables, todas se hicieron imprescindibles, todas debían consumirse a fin de poder dar a los consumidores un estatus diferente; consumir era reposicionarse socialmente, vivir.

Así, el turismo se desfasa de las tradicionales vacaciones, ya no es el viaje de descanso de las largas jornadas de trabajo, ya no se trata del viaje familiar para integrar más a la familia; ésta también estaba pereciendo en los cambios que se estaban operando. El turismo deja de vender descanso para el tiempo libre y se transforma en un consumo de un tiempo indefinido en el que se unen nuevos consumos de ocio ya definido y trabajo a distancia, una ecuación que se consolida con el final de la sociedad del trabajo y el auge de la sociedad del ocio y el consumo. El crecimiento del comercio mundial es mayor pero proporcional al del turismo mundial, ya que en general abarca el mismo universo, la parte de la sociedad con capacidad de consumir en diferentes niveles, así el turismo deja de ser algo particular en el sistema y adquiere el nivel de ser parte de la cotidianidad.

Todos los que pueden consumir viajan, como sostiene Bauman, unos por negocios, por trámites, por diversión, por búsqueda de nuevas experiencias, porque los que no consumen viajan también, pero por necesidad como son los inmigrantes, por lo que al final la mayoría de la gente está en movimiento (Bauman, 2002).

El turismo, como proceso integral del sistema, tiene varias dimensiones, las cuales se articulan entre sí para conformar una unidad dentro del sistema, así tenemos primero la dimensión territorial, donde la función del turismo es heredada del colonialismo, integrar a pueblos y culturas, reciclar lugares en crisis, revalorizar zonas con potencial de negocio, crear nuevos territorios para ampliar la geografía del turismo.

La segunda es la dimensión económica que integra el modelo al sistema, al mercado financiero mundial, genera una larga cadena de servicios, que va del alojamiento al transporte, de la restauración a los viajes, pasando por las compras de los turistas y el abastecimiento del propio modelo.

La tercera es la dimensión ideológica que responde a una función central del sistema: el consumo permanente, complementada con la función de comparación y revalorización en los pueblos recientemente integrados y que forma parte de la anestesia social en el proceso de transición. Y a nivel general, ésta

profundiza la falsa conciencia de compartir con el turista el techo y las esperanzas, pero no la realidad, ya que la mayoría de los casos el turista viaja, pero en realidad “nunca salió de su entorno”, anda pero no ve, sólo compara para creer que está mejor.

La cuarta es la dimensión social, que se da en las sociedades de acogida y que se expresa en el efecto demostración de la contraparte ciudad turística. Lo grave está en que genera una distorsión en el mercado laboral que se expresa en el social y en lo económico y termina transformando a la sociedad de trabajadores en una de consumidores.

La quinta es la dimensión política, allí el Estado es el garante del proceso porque subvenciona al empresariado con otros servicios, ya que el papel político del turismo es el de transformar la esperanza en meta del desarrollo para mejorar la sociedad, pero generalmente termina en una esperanza frustrada.

Este largo proceso de dos siglos de transición y dos de creación y consolidación del turismo, vamos a desarrollarlo históricamente en cinco grandes etapas, que son: una primera, de las transformaciones generales a la emergencia del turismo, o sea, de 1650 a 1840, luego viene una segunda que va desde 1840 a la Primera Guerra Mundial, 1914. Allí se desarrolló el auge del turismo y la revolución de los transportes, siendo aún la época donde dominaba el gran lujo en todos los servicios y el turismo estaba operado para el colonialismo, con los ciudadanos de las potencias colonialistas que pretendían conocer sus regiones de influencia y control.

La tercera parte es la etapa entre guerras 1914-1945, un período trágico pero que sirvió para transformar el turismo y sentar las bases del que viene, el transporte aéreo como nuevo motor del turismo global.

La cuarta parte va de 1945 hasta 1990, con el colapso de la URSS y donde se da la gran transformación del turismo selectivo al de masas y la cuestión ambiental entra a ser un elemento de valoración frente al crecimiento sin límites del turismo.

La última parte, inicio de la era postindustrial es un primer acercamiento al turismo en el mundo global y las grandes transformaciones de la sociedad, que impactan esta actividad, que a su vez se ubica en el centro del mundo del consumo, al operar como líneas estratégicas los grandes imaginarios de la sociedad. Como esta etapa no ha concluido sólo trazaremos líneas de trabajo para continuar la investigación, que día a día nos enfrenta a nuevos cambios y adecuaciones en un mundo en transformación permanente.

PARTE I
De la modernidad
al capitalismo industrial

Introducción

Un mundo que se expande

El reto de analizar el pasado desde el presente lo plantea claramente Wallerstein, al sostener que “sólo se puede narrar verdaderamente el pasado como es y no como era. Ya que recordar el pasado es un acto social del presente hecho por hombres del presente y que afecta al sistema social del presente” (Wallerstein, 2003: 15).

De allí que un estudio que pretenda abordar un sistema social deja de ser disciplinar por ser limitado y debe ser abordado desde las Ciencias Sociales como una unidad, acompañado de las Ciencias Políticas, la Historia, la Filosofía, la Geografía, la Ecología y además con el apoyo de las Ciencias Humanas, de la Literatura a las Artes.

Partir del inicio de la modernidad, nos lleva a ver las diferentes transformaciones desde la naturaleza, su concepción, a la literatura, desde la ciencia a la tecnología en un doble proceso de transformación, por un lado, el del cambio de paradigmas, ideas e imaginarios dominantes y, por el otro, el territorial, un mundo se expande y emerge otro.

A finales del siglo xv, se da la gran ampliación del conocimiento geográfico y control de una parte muy grande del planeta por la emergente Europa Atlántica, con el “descubrimiento” de América, y de allí se pasó a la conquista-colonización, inicialmente por España, y luego por Portugal, seguidos por Inglaterra y Francia.

El viaje de Colón es el parteaguas, aunque seis siglos atrás, durante el período de calentamiento del planeta, que se inició en el año 900 y concluyó en el 1300, se dieron dos grandes aventuras del hombre. La colonización de Groenlandia por Erik el Rojo y el descubrimiento de América del Norte por

estos vikingos, que llegaron a comerciar con los inuits del actual Canadá (Fagan, 2008).

En esta aventura, el hombre europeo se enfrenta a otros pueblos, muy diferentes en organización social y productiva, cultura, religión y lenguaje y por ello debe reencontrarse con el concepto de “otredad”, que viene de los griegos, pasa por los romanos y se profundiza en el siglo XIX, a partir de la revolución Darwiniana, con la emergencia de las teorías de las razas, justificativa de una nueva era del colonialismo; es donde se integra en la nueva ciencia del hombre para conocer y poder dominar a otros pueblos, la Antropología.

Primero se discutió si los pobladores originarios de América eran seres humanos, y de serlo si habían sido creados por Dios. Esa polémica duró el primer siglo de la conquista, luego en el siglo XVIII se genera un discurso nuevo, ubicando “al otro” como limitado o sin razón, como el loco, la mujer o el niño, según los cánones de esa época, ideas que justifican la esclavitud y otras formas de opresión y discriminación. El tema del reconocimiento de la alteridad tiene que ver con el de la identidad, pues ambas son dos caras de una misma moneda, ya que las categorías de próximo (prójimo) y lejano (extraño) no son estáticas, sino que se transforman con el tiempo (Quiroz, 1997).

Johannes Fabian identifica en este proceso las operaciones ideológicas de construcción de tiempo, ya que la noción de viaje del siglo XVIII, conlleva la idea de cierre o terminación “espacio/temporal” de la historia humana, un parateguas, que sería reciclado en el siglo XIX con las nuevas teorías y el capitalismo triunfante en la síntesis moderna del colonialismo-imperialismo (Fabian, 1983).

Esta definición muy crítica de las visiones tradicionales de Antropología que parte de la idea de que el tiempo es un portador de significados, por lo que la construcción de un objeto de estudio antropológico a través de recursos y conceptos temporales es un acto político, y con ello introduce la noción de política del tiempo como un núcleo fundamental para el desarrollo del pensamiento antropológico.

Estos conceptos evolucionaron y así se llegó a ver al “otro” primero como “bárbaro” en la antigüedad, luego como “pagano” durante el auge del cristianismo, con la conquista como “salvaje”, con el evolucionismo del siglo XIX como “primitivo” y en el siglo XX como “subdesarrollado” (Wilde, 2007).

Los viajes tuvieron un gran impacto, fundamentalmente luego de los grandes descubrimientos de fines del siglo XV, y fue un ensanchamiento del hori-

zonte cognoscitivo y los imaginarios de Occidente, incluso transformándose en una entidad en oposición a las realidades ajenas alejadas en el espacio y el tiempo.

Antes de la revolución científica, el mundo era “encantado”, ya que toda la naturaleza era considerada como algo maravilloso y con vida y los seres humanos se sentían a sus anchas en esa realidad, según Berman y que además se sostenía que el destino personal del hombre estaba ligado al cosmos y esa relación le daba significado a su vida.

Para este autor había una conciencia participativa o identificación con el ambiente que hablaba de una totalidad psíquica que hace mucho tiempo salió de escena y que los alquimistas fueron la última expresión de este tipo de conciencia, por ello para Berman la nueva etapa de liberalización del hombre del oscurantismo religioso o la seguridad de tener todo resultado de la fe; es lo que denomina el “desencantamiento del mundo” (Berman, 2007).

Este colapso del universo ideológico del Medioevo, que comienza a tomar fuerza a fines del siglo XVI, es el parteaguas de la modernidad, y que para varios autores está claramente identificado en la obra magna de la literatura del castellano, la de Cervantes, en el *El Quijote de la Mancha*, ya que fue un maravilloso intento por descifrar un mundo a través de un viaje.

En estos dos primeros siglos de la modernidad ya instaurada en el XVII y el XVIII, los viajes y los nuevos descubrimientos, las colonias y los nuevos pueblos sometidos amplían el horizonte del europeo transformándolo y generando nuevos imaginarios.

Los nuevos modos de vida social y de organización que surgieron en Europa a partir del siglo XVII y que, posteriormente, influyeron en Occidente a consecuencia de la Revolución francesa y norteamericana, plantean en lo político la democracia y el Estado nación y a nivel económico, sientan las bases del modelo emergente.

Economía, mundo y progreso

Hay diferentes concepciones y enfoques sobre la modernidad y otros más totalizadores como la posición de Immanuel Wallerstein sobre el sistema mundo, una “globalización” que comienza en Occidente y en menos de tres siglos logra insertarse en la mayor parte del planeta.

Este modelo arranca en siglo XVI y llega a la actualidad, o sea, abarca el origen, nacimiento y desarrollo del capitalismo, eje del sistema mundo. Esta nueva cosmovisión tiene un carácter único, ya que por primera vez la historia humana logra una economía mundo estable que la proyecta a escala mundial.

Este sistema mundo incluye en su seno a una división extensiva del trabajo, multiplicidad de culturas y múltiples poderes políticos o estados divididos. Esta unidad de análisis permite la explicación de todo el conjunto de hechos, fenómenos, situaciones y procesos que se han desarrollado en los últimos cinco siglos (Wallerstein, 2003).

Así el sistema considera al conjunto y no a los países y regiones aisladas, aunque el sistema divide al mundo conocido en tres regiones: la primera es el centro que es la más pequeña, mejores salarios, mayor tecnología, mayores niveles de riqueza, mejores condiciones de difusión de la cultura; luego viene la zona semiperiférica y, al final, la periferia con los más bajos niveles e indicadores. Este largo proceso se dividió en cinco etapas: el largo siglo XVI (1450-1650); el largo siglo XVII (1600-1750); el largo siglo XVIII (1730-1848); el largo siglo XIX (1789-1914) y el largo siglo XX (1870-2025) (Wallerstein, 2003).

Los siglos XVII y XVIII fueron el espacio de tiempo para la Europa Atlántica donde se comienzan a sentar las bases de la Ilustración, y entre las obras que más influyeron en la formación de la Ilustración está la de Pierre Bayle (1647-1706), el *Diccionario histórico y crítico*, Voltaire (1694-1778) y el *Diccionario filosófico* y Montesquieu (1689-1755) con sus *Cartas persas* y *Del espíritu de las leyes*, además de los clásicos como Condillac, Rousseau, Schiller y Kant y al final sobre el XIX, Hegel (Fontana, 2001).

A mitad del siglo XVIII, aproximadamente en 1750, emerge una idea que luego será dominante con la nueva sociedad emergente, es la idea del “progreso”, algo lógico en una región donde las transformaciones tomaban más fuerza, y que a finales del XIX será dominante.

Los grandes pensadores de la época consideraban la historia como un lento y gradual ascenso necesario e ininterrumpido del hombre hacia cierto fin, por ello a mitad del XVIII la idea de progreso emerge separada de Dios, que había regido el orden y la evolución del mundo durante más de quince siglos, lo cual cambia el carácter y base del progreso, como idea laica.

El principio primordial de la Ilustración es que el crecimiento del saber es la clave de la emancipación humana, pero esa fe es irracional, ya que junto a

la fe en el progreso está la creencia de que podemos controlar las tecnologías y utilizarlas para el bienestar humano, sin riesgo alguno.

De allí que el núcleo central de la idea de progreso es la creencia en que la vida humana mejora a medida que aumenta el conocimiento, pero el error no es pensar que puede mejorar, sino que la mejora puede ser acumulativa (Gray, 2006).

La idea de progreso, que se consolidó en el siglo XIX, está asociada a la idea de civilización, más cuando la Europa que lo promueve, se considera a sí misma la gran civilización, sintetizada en el “eurocentrismo”, ideología que hasta hoy promueven con un nuevo modelo civilizatorio mundial.

El concepto de civilización se refiere a hechos muy diversos, “... tanto al grado alcanzado por la técnica como al tipo de modelos reinantes, al desarrollo del conocimiento científico, a las ideas religiosas y a las costumbres. El concepto puede referirse a la forma de las viviendas o a la forma de convivencia entre hombres y mujeres, al tipo de penas judiciales o a la forma de preparar los alimentos...” (Elías, 2009: 83).

El gran monumento a la era del progreso fue sin duda la gran Exposición Universal de Londres de 1851 y las que le siguieron durante el resto del siglo; éstas eran verdaderas catedrales para venerar los grandes avances del hombre, durante esa etapa de auge del capitalismo que se la disfrazó con un nombre menos rechazado, es más deseado o admirado: la “era del progreso”.

El acelerador del progreso era el conocimiento científico y, a partir de la mitad del siglo XIX, las ciencias se convierten en la principal fuerza intelectual de la sociedad, ya que el conocimiento permeó todas las áreas y actividades, pasando del laboratorio a la construcción de máquinas y herramientas y con ello se inicia la fase moderna de la Revolución Industrial.

El motor eje de la Revolución Industrial de fines del siglo XVIII que rendía un 1 y ½ caballo, para 1850 llega a tener una potencia de 2,400 caballos; el acero cuya producción llegó en 1870 a 500,000 toneladas en 1900 llega a 28 millones de t; así mismo en 1850 había 37,300 kilómetros de vías de ferrocarril y en 1900 se llegó a 792,000 km, además del invento de la electricidad, la fotografía, el cine y el automóvil, entre muchas más (Burchell, 1995).

Todos estos avances transforman radicalmente la sociedad, las ciudades, la cotidianidad de la gente y se crean nuevos imaginarios, que estarán en la base de nuevos deseos, gustos, aspiraciones, ocios y del emergente turismo, que nace en la era del progreso, en el siglo XIX.

Sociedad e ideas: los grandes cambios

A fines del siglo XVIII se acelera el proceso de transformación de una sociedad tradicional, de base agraria, a otra que es la sociedad industrial moderna, dejando atrás a otras sociedades, lo cual generó la dualidad entre sociedad tradicional y sociedad capitalista o sociedad desarrollada (Hinkelammert, 1970).

La diferencia de fondo entre ambas sociedades es que la capitalista tiene una capacidad ilimitada para desarrollar fuerzas productivas, basadas en la actividad espontánea de una clase y sus análisis generalmente se han dado para explicar el significado de la emergencia, auge y desarrollo de la industrialización en la naciente sociedad capitalista. La sociedad tradicional, cuyos remanentes se mantienen en los lugares más alejados y aislados hasta hoy, genera una nueva dualidad entre las sociedades desarrolladas y subdesarrolladas, ya que las antiguas sociedades tradicionales son integradas de manera asimétrica por un modelo neocolonial.

En el caso de Latinoamérica hubo una doble influencia, inicialmente la que generó la revolución de las colonias inglesas del norte, que llevan a constituir el actual Estados Unidos y luego las de la Revolución francesa, las ideas del iluminismo francés y el socialismo utópico de la primera mitad del siglo XIX.

La sociedad todavía muy polarizada estaba transitando un difícil camino hacia la secularización, lo cual en el mundo rural tradicional era muy difícil, pero en la parte urbana moderna se comenzaban a dar cambios. Las damas de la burguesía eran devotas pero los hombres creían en un ser superior, aunque sin caer en la dominancia de la religión como control de los sujetos, un ejemplo famoso se da cuando al gran matemático Laplace, Napoleón le preguntó dónde situaba a Dios en su mecánica celeste y, él, contestó: “no necesito plantearme tal hipótesis” (Hobsbawm, 2003a: 223).

El ateísmo declarado era difícil de encontrar, pero entre los intelectuales de la época era muy raro el que se definiera como católico militante y al final del siglo XVIII en estos grupos entró una moda que fue la masonería racionalista, iluminista y anticlerical. Por oposición, los campesinos sólo se regían por una fe derivada de un cristianismo fanático, que les regía la vida y la forma primitiva de sociedad.

La nueva sociedad que emerge con la Revolución Industrial navegará por aguas ideológicas complejas, como las que se dan entre 1789-1848, donde hay un conflicto cada vez más profundo por la secularización, derivado en gran

parte porque la evolución de la ciencia entra en conflicto con las escrituras, al aventurarse en el campo evolucionista (Hobsbawm, 2003a).

Durante el siglo XVIII, Francia e Inglaterra eran las mayores potencias y por ello dominaban el globo, pero los ingleses logran la construcción del imperio naval y con ello amplían sus dominios con nuevas conquistas, colonias, protectorados y todo tipo de figuras que ocultaban el afán colonialista y racista que llevaban como ideología.

Por oposición, la postura de Francia estaba dedicada a realizar grandes esfuerzos por la conquista de los salones europeos y, con ello, recolonizar a sus vecinos con su cultura y su idioma, ya que las aventuras militares coloniales como la de Napoleón terminaron en un desastre militar, pero con esta estrategia logró generar un gran impacto cultural, que dura hasta el siglo XX.

Esta sociedad emergente adopta una serie de nuevas reglas sociales entre la que destaca la cortesía, que con la Revolución francesa se comienza a cuestionar la cortesía y otras formas sociales y Montesquieu en *El espíritu de las leyes* decía que la época de la cortesía de los romanos es la del establecimiento del poder arbitrario. El gobierno absoluto produce ocio y el ocio hace nacer la cortesía. Cuando en una nación hay más personas que necesitan que haya miramientos entre ellas y no disgustar, hay más cortesía (Rouvillois, 2008).

La igualdad se debía dar entre jerarquías, en las escuelas con los niños, en la casa con la servidumbre, todos eran iguales, igualdad en el vestir, la sencillez se ha convertido en regla, pero en la ropa se expresa la ideología de clases ya que la vestimenta está cargada de significados en su forma, color y adornos.

En este siglo, el vestido masculino comienza a perder supremacía y con ello el vestidor de los hombres se reduce en calidad, lujos y otras formas de presentar elegancia hasta llegar a la decadencia, que uniformó a los hombres de gris al comenzar la era victoriana y donde por primera vez se identifica a la sobriedad con la virilidad, dejando lugar a las mujeres para que ocupen todos los espacios del lujo y la moda acorde a su rango y posibilidades. Esta situación es aprovechada, en el marco de la Revolución francesa, por la burguesía emergente que comienza a “copiar” las formas de vestir, primero y luego los gustos.

Como consecuencia directa de la Revolución francesa nace la restauración, y es cuando los cocineros y demás miembros de las grandes cocinas se quedan sin los aristócratas que los habían contratado, porque estos deben huir para conservar su vida, estos “nuevos desempleados” se van a trabajar con la burguesía emergente, o bien, abren los nuevos o novedosos restaurantes de época.

¿Cuál era la burguesía emergente?, ¿de dónde venía? Eran los dueños de las grandes fábricas textiles de Manchester y Liverpool, gracias a este impulso de la emergente burguesía se crean las primeras revistas de moda *The Lady's Magazine* en 1770, en 1785 *Le Cabinet des Modes* y en 1799, *Le Journal des Dames* (Gavarrón, 1997: 102).

El ocio y las fiestas eran el centro de la vida social, por ello en estas clases se gestaban los diferentes modelos de entrenamiento que luego iban permeando a las otras clases adecuándose a sus posibilidades. La moda era una de las expresiones de estas profundas transformaciones que hacen de la sociedad emergente un mundo tan distinto a las tradicionales que parecen no descender de éstas.

La liberación del cuerpo jugará un papel fundamental en el turismo, ya que en esa época no existía lo que hoy se conoce como ropa sport, de allí que el pantalón para las damas remplazaba los grandes vestidos imposibles de moverse en las playas o lugares de campo.

En 1821 en el popular *Le Journal des Dames*, el periodista de modas escribe, "... las mujeres que por razones particulares deben ocultar sus piernas, tienen siempre el recurso del pantalón que se debe acompañar de una blusa corta...", pero este recurso desagradaba a la mayoría de las mujeres de la época, el rey Víctor Manuel era de los que atacaban el uso del pantalón por las mujeres (Gavarrón, 1997: 137).

La Ilustración europea que reinó una larga etapa entre los siglos XVII y XVIII, la "Edad de la Razón", que fue una etapa donde se desarrolló una contracultura o revolución antiautoritaria que ha dejado huellas en la sociedad, difíciles de borrar, institucionalizó valores que han perdurado pese a ser profundamente resistidos por injustos, como la desigualdad a favor de los hombres blancos y dentro de ellos a los con cierto poder, además les dio otra "virtud": el egoísmo individualista. Parece mentira o contradictorio que en el siglo de la revolución donde se proclamaron los derechos del hombre y el ciudadano, a través de los tres pilares de la democracia: libertad, igualdad y fraternidad, el individualismo haya sobrevivido y expresado en los principales pensamientos de la época (Goffman, 2005: 194-195).

El "Siglo de las Luces" comienza en la segunda mitad del siglo XVII, siendo uno de los pilares Descartes que propone a la razón para entender el mundo, el hombre y la naturaleza, mientras John Locke planteó la otra idea revolucionaria, la de un contrato social generado por consentimiento en remplazo de

gobernantes impuestos por derecho divino. Ambas concepciones atacan el corazón de la sociedad y las ideas de la época que habían reinado: el cristianismo como única razón.

Los cambios no eran parciales y si bien emergían por áreas se iban sumando, integrando y ganado espacio y poder, por ello se generaban las grandes transformaciones, ya que a éstas se le suman las de la política al cuestionar las jerarquías de orden divino por los derechos de los ciudadanos. A ello se le suma de que, al comienzo del siglo XVIII, los filósofos que tenían posturas más radicales sostenían que la búsqueda de la felicidad era algo individual y que se lograba en esta vida, sin necesidad de “agradar a Dios”.

Todas estas ideas fueron sintetizadas por el historiador Peter Gay en la introducción a la biografía de Voltaire, “... los filósofos han sido acusados con frecuencia de ser meramente negativos... pero en realidad la energía que les anima era un impulso hacia el conocimiento y el control, una inquietud fáustica insatisfecha con las apariencias. Su instrumento favorito era el análisis, su atmosfera esencial era la libertad; su objetivo, la realidad” (Goffman, 2005: 201).

Entre los grandes cambios que se dan a partir del siglo XVII y que van a ser fundamentales en la nueva sociedad emergente, la sociedad capitalista, está la transformación del sistema matrimonial, si bien las leyes para anularlo o disolverlo fueron más duras, las posibilidades de libre elección se ampliaron compensando a esta institución. No se reconocía el concubinato y la diferencia de edad entre esposos se comenzaba a reducir.

En el siglo XVIII, con la Ilustración y la emergencia de la economía de mercado, los cambios sociales se profundizan y al final del siglo, ya había desaparecido en la Europa Atlántica el sistema de matrimonios concertados por las familias, nace así el matrimonio por amor, esto termina más de cinco siglos donde el matrimonio era algo arreglado por muchos a algo expresado como una relación privada, y el esposo que fue antes el supervisor de la familia, pasó a ser el proveedor de ésta: “el marido era el motor económico de la familia y su esposa el núcleo sentimental” (Coontz, 2006: 194).

Lo social está íntimamente ligado a lo económico, a lo político y a las ideas de la época, por ello es que atrás de estos cambios hay dos que son fundamentales y servirán de pilar en la emergente sociedad del siglo XVIII. Estos grandes cambios son: primero, económico, el trabajo asalariado que le permite al hombre no depender del negocio o las tierras del padre e independizarse y, segundo, el trabajo de la mujer que le permite lograr fácilmente sus propios recursos.

El segundo cambio nace de la correlación entre la libertad económica de la economía de mercado con la libertad de ideas que comienzan a dirigirse a lugares antes vedados como las relaciones entre hombres y mujeres. Así el matrimonio en esta época de la Ilustración pasó a ser un contrato privado de consecuencias públicas, cuyos deberes y funciones estaban regidos por el lugar social que ocupaba la familia.

No todos los avances fueron lineales, la iglesia ejercía su poder para detener los cambios y así en el siglo XIX se exigía la pureza intrínseca a las mujeres, una desexualización de éstas, rebajándolas al nivel de “mujeres buenas”, las mujeres “decentes” enfrentadas a las trampas del demonio con el sexo entre sus apetitos más ruines (Coontz, 2006: 211).

Esta nueva sociedad con la mujer más liberada es la que va abrir a los baños de mar, a los viajes, a las excursiones; son los pasos necesarios para dejar una comunidad mental y socialmente preparada para disfrutar su tiempo libre a partir de las diversiones propias de la época y los que plantea el incipiente turismo cambiando los viajes y sus demás atracciones, experiencia que es posible por los nuevos modelos de transporte.

Viajeros, exploradores y el paraíso en los siglos XVII y XVIII

Para Ortega y Gasset, el viaje es el deseo de satisfacer en el humano el rasgo de la curiosidad, rasgo que consiste en la plena vitalidad del espíritu. Por ello, el viajero abre su corazón y su mente por la necesidad de sentirse plenamente humano al aire de la aventura, los que no lo hacen no viajan sólo cambian de lugar y allí está una primera diferencia con el moderno turista, que nace en la era del capitalismo industrial. El mito y el viaje van unidos en el relato, ya que viajar no es sólo desplazarse, es una acción más sutil y profunda ya que el viajero ha heredado el espíritu de los expedicionarios del pasado y porque la vida humana no es biología sino biografía (Rivas, 2006).

En los siglos XVII y XVIII se dieron dos formas de viaje opuestas por grupos sociales diferenciados, pero que ambos terminan abriendo el camino a una nueva actividad económica denominada turismo: los exploradores de nuevas tierras que terminan promoviendo el colonialismo como una forma de sojuzgamiento a los pueblos que consideraban diferentes y los viajeros aristocráticos

del *Grand Tour*, que recorrían el pasado en busca de cultura, un producto escaso en la época pero apreciado por la sociedad.

El siglo XVI fue dominado por viajes de las flotas españolas, logrando el conocimiento general de todo el continente americano más la primera circunvalación al globo registrada. En el siglo siguiente, el XVII cambió la bandera de los barcos y los mares fueron dominados por el poderío naval inglés y en parte por el holandés, que descubrieron el continente australiano y Nueva Zelanda, además de una serie de islas en el gran Pacífico, destacando el capitán Cook que amplía el mundo de la circunnavegación y la hegemonía británica en el mar, algo fundamental para la consolidación del Imperio británico en el siglo XIX.

Los primeros viajeros al Oriente Medio no respondían a ningún objetivo artístico, recién en el siglo XVII y XVIII se harán los primeros viajes a esta zona a despertar la conciencia artística europea sobre la realidad de las culturas de la antigüedad, por tierras peligrosas de Grecia y el Asia Menor. Estos viajeros van a incidir en la recuperación teórico formal de la cultura clásica, expresada en las grandes construcciones de estas culturas a comienzos del siglo XVIII a partir de tres hechos importantes:

- Primero, la búsqueda de leyes eternas que los científicos enunciaban como regidoras de la armonía del mundo y que en arquitectura planteó la revisión del orden clásico.
- Segundo, el origen de los órdenes arquitectónicos clásicos, lo que llevó a que los humanistas de esa época fueran acusados de paganos.
- Tercero, las aportaciones gráficas de los viajeros del siglo XVII que comenzaron a dar a conocer al Oriente Medio (Maure Rubio, 1993).

Los viajeros del *Grand Tour*, comparado con las poblaciones de la época, eran un reducido número de personas con muchas posibilidades económicas y de tiempo, algo tradicional en la aristocracia parasitaria, viajaban a las fuentes de la cultura europea, Italia y Grecia, además de otros países que eran importantes para ampliar la visión del mundo conocido.

Los viajeros de los siglos XVII y XVIII tenían como meta conocer la realidad, unos culturalmente y otros a través de los descubrimientos de nuevas tierras, productos y como muchos de ellos eran ilustrados, escribían sobre esto y así se generó una gran aportación a través de los “libros de viaje”, que a su vez se convirtieron en lectura predilecta y de moda.

Hay confusiones en torno al viaje ilustrado, ya que no todos tenían el mismo fin y por ello Gaspar Gómez de la Serna elabora una tipología de cinco formas o motivos de viaje, en esa época (Rivas, 2006: 146-148).

- El viaje económico, objetivo estudiar la estructura económica de un país.
- El viaje científico-naturalista, estudiar la agricultura, la naturaleza, el territorio, las costumbres, flora y fauna.
- Viajes artísticos, para conocer los grandes monumentos del pasado y el arte de los países.
- Viajes históricos-arqueológicos, a fin de estudiar y describir los sitios arqueológicos.
- Viajes literarios-sociológicos, ya que los viajeros son los principales descripciones de la vida y las costumbres de los pueblos.

Hay un sexto motivo, que lo plantea Morales Moya, y que son los viajes políticos, para entender la política de cada país o reino.

El viajero del siglo XVIII mira con gran curiosidad e intenta conocer lo máximo posible, abordando en su viaje los grandes problemas intelectuales de ese siglo, el origen y evolución de las sociedades, variedad de pueblos, las diferentes épocas o etapas que ha pasado el mundo y la diversidad de religiones (Capel, 1985).

Mientras unos viajeros redescubrían su tierra o su región, la naturaleza o las aguas termales, como fue el caso de la Gran Bretaña, otros a riesgo de su vida atravesaban los mares en busca de nuevas tierras que aún faltaban por descubrir, uno de esos capitanes fue James Cook, quien pagó con su vida la osadía de estos descubrimientos, pero sus viajes fueron una importante fuente de nuevos imaginarios al hablar sus marineros o escribir sus relatores del viaje que habían llegado al “paraíso”.

Pero los viajes de Cook que asombraron al siglo XVIII pasaron, pese a ser publicados en su tiempo, por un serio tamiz por parte del Almirantazgo, ya que primero se dieron publicaciones populares sin censores y luego fueron las crónicas de estos viajes. Los libros de viajes fueron un furor en el siglo XVIII, y en este caso fueron para contrarrestar los relatos de marineros que pretendían fama y dinero a partir de visiones más “imaginativas”, y por último salía la versión oficial que era la que, autorizada por el Almirantazgo británico después de pasar varios años, dado que se trataba de nuevos descubrimientos de territorios, pueblos y sus riquezas (Torres, 2003).

El descubrimiento de la Polinesia hace soñar a los europeos a lo largo de dos siglos y por ello el espejismo tahitiano pasa a formar parte del sueño de evasión de los europeos, y es que los diferentes viajeros habían coincidido la existencia del “buen salvaje”, el salvaje feliz y la naturaleza dentro de la cual vivían; para estos primeros cronistas no es más el decorado para mostrar a gente muy liberada en su vida y su cuerpo.

Los marinos describieron un mundo sin prohibiciones sexuales, donde las demostraciones eran normales frente a la rigidez y moralismo de los europeos, de allí salió la idea de paraíso sexual que ha hecho de Tahití un lugar mágico en medio de este gran mundo de islas y archipiélagos de la Polinesia.

Los viajeros describen la naturaleza acogedora y generosa en perfecta simbiosis con la bondad y la felicidad de quienes la habitan. Y eso los lleva a pensar que era una naturaleza claramente “buena”, sobre la que no pesa ninguna maldición bíblica, y que además da frutos en mayor abundancia que trabajada por la agricultura, no tiene animales dañinos (Pinedo, 1997).

Los diarios de viaje por Europa levantados por el abate de origen canario José Viera y Clavijo han servido, por su formación e ilustración, en el proceso de asimilación de otra cultura ya que llevó toda su experiencia de Canarias primero a París y luego a Madrid, culturas que asimila debido al conocimiento que había adquirido antes de viajar. Este viajero religioso era una muestra de los viajeros ilustrados del *Grand Tour* (Padrón, 2006).

Pero no sólo eran viajeros por razones culturales también había libros de viajeros científicos, como es el caso de *Micromegas* de Voltaire que se edita en Londres en 1752, donde el genio logra ensamblar relatos de viajes y exposiciones filosóficas, o los viajes que realizó a América el barón de Humboldt, el cual describe importantes ecosistemas, pueblos, caminos, mares y montañas.

Los primeros viajes literarios describen antiguas epopeyas cuando combinan un viaje con la mitología y las tradiciones históricas. Ejemplos sobran en el mundo antiguo desde la odisea de *Simbad el Marino*, los Argonautas o los viajes de Heracles. Con el descubrimiento de América los relatos cambian y más al entrar en la modernidad como sería el caso de *La tempestad* de Shakespeare, donde relaciona relatos de viaje, hasta el siglo XIX en que Julio Verne logra transformar éstos en verdaderos cantos al futuro, en obras inolvidables como *Veinte mil leguas de viaje submarino* (García, 1997).

Los viajeros descubridores y científicos, junto con el colonialismo, tienen mucho en común, ya que en el siglo XIX las sociedades geográficas potencia-

ron los viajes y promovieron las ideas colonialistas. La primera Sociedad de Geografía importante fue la francesa que se creó en 1821, luego se fundó la alemana en 1828 y la inglesa inició sus actividades en 1830 (Rivas, 2006).

La ciencia y la construcción de un nuevo orden natural

En la primera mitad del siglo XVIII, mientras los navegantes están surcando los nuevos mares y los nuevos continentes, en Europa se comienzan a sentar las bases de una nueva historia, de este nuevo mundo que pretende controlar como tierra de conquista. La primera etapa de este proceso la inicia Carl Linneo, científico naturalista sueco, que estableció los fundamentos para el esquema moderno de la nomenclatura binomial y es por ello que se le considera el fundador de la moderna taxonomía, y también se le reconoce como uno de los pioneros de la ecología.

Su obra *El sistema de la naturaleza* que había sido comenzada a trabajar en Suecia y la logra editar en 1735, se dio por un hecho fortuito y es que en paralelo su gran amigo y compañero sueco Peter Artedi, que había trabajado sobre la clasificación de los peces muere y le hereda este trabajo, que lo suma a lo propio y así logra esta obra pionera, que fue escrita originalmente en latín.

El sentido de esta obra que inicia un sistema de clasificación, como empresa europea para la construcción de un nuevo conocimiento a escala planetaria, es el complemento necesario del trabajo de los exploradores que daban nombre a los accidentes geográficos y ahora harían lo mismo con las plantas, luego los animales y por último los hombres. Así con el establecimiento de este proyecto global de clasificación, la observación y catalogación de la naturaleza, la hace a ésta una realidad que puede ser narrada y que engrosará las amplias bitácoras de viaje alrededor del mundo.

De allí que todos los viajes que se dan a partir de las primeras décadas del siglo XVIII, llevaban un experto “herbolario”, que iba recolectando, clasificando y esto se transformaba en la memoria natural de estas expediciones, como la realizada en el siglo XIX por Darwin. Los esquemas de clasificación constituían, según la expresión de Gunnar Eriksson, una estrategia alternativa para realizar un proyecto común a toda la historia natural del siglo XVIII, la fiel representación del plan de la naturaleza (Pratt, 2010).

Foucault sostiene que la historia natural se propone la “descripción de lo visible” y afirma: “... Reduce todo el campo de lo visible a un sistema de variables cuyos valores pueden ser asignados, todos ellos, si no por una cantidad, sí por lo menos por una descripción perfectamente clara y siempre acabada. Así se puede establecer entre los seres naturales, un sistema de identidades y el orden de las diferencias” (Foucault, 1966: 136-137).

El periodismo de viajes con sus narraciones fueron agentes centrales en la legitimización de la autoridad científica y el proyecto global europeo con su sociedad, ya que la sistematización era una nueva forma de conciencia planetaria de los europeos para la construcción de un conocimiento global ideológico sostenido por el Eurocentrismo. Esta visión clasificatoria de la naturaleza no sólo despoja a los ejemplares de sus relaciones organizadas, o con los ecosistemas, sino que también los saca de su papel en la economía, la historia y sistemas sociales y simbólicos de otros pueblos (Pratt, 2010).

El último paso que dio en este modelo de orden universal de Linneo fue una clasificación de las personas en la de los animales, trazando una división entre el homo sapiens y el monstrousus. Hacia 1758, el homo sapiens había sido dividido en seis variedades cuyas principales características son:

- Hombre salvaje, cuadrúpedo mudo, peludo.
- Americano de color cobrizo, colérico, erecto; cabello negro, lacio, espeso; fosas nasales anchas, rostro áspero; barba escasa; obstinado, contento, libre.
- Europeo de tez blanca, sanguíneo, fornido; cabello rubio, castaño, sedoso; amable, agudo, con inventiva.
- Asiático, oscuro, melancólico, rígido; cabello negro, ojos oscuros; severo, arrogante, codicioso.
- Africano, negro, flemático, relajado; cabello negro, rizado; piel sedosa; nariz chata, labios túmidos; taimado, indolente, negligente (Pratt, 2010: 73-74).

En una categoría especial hablaba de los monstruos, enanos y gigantes, como los indígenas de la Patagonia o los transformados como los eunucos, que habían sufrido un proceso de castración.

Este proceso que inicia Linneo y prosiguen los gobiernos a través del expansionismo económico y la política de colonización, le permitió a Europa, “legitimar” su poder y su cultura ante el resto del mundo conocido, a partir de la construcción de una comprensión racionalizante, extractiva, disociadora

que ocultaba las relaciones funcionales y experiencias entre personas, plantas y animales.

La libertad y el redescubrimiento de la naturaleza

En el siglo XVIII, la modernidad estalló transformando los remanentes del pasado a partir de redescubrir como derechos fundamentales del hombre a la libertad, la igualdad y la fraternidad, tres principios que sirvieron de lemas y metas a la primera gran revolución social del mundo moderno, que fue la Revolución francesa.

Este acontecimiento, ocurrido en 1789, es el parteaguas de un profundo cambio en la historia política de Francia y un referente mundial, aunque pocas décadas después muchos de estos principios se reducen a letras muertas al proclamarse el imperio a comienzo del siglo XIX, el primero y el segundo a mitad del mismo, pero son tiempos transitorios, ya que la democracia y la sociedad laica se mantendrán e impondrán al final del siglo XIX.

La independencia de Estados Unidos, en 1783, fue una revolución blanca en un estado emergente con miles de esclavos, que recién logró abolir este estigma al terminar una guerra civil, pero el derecho igualitario para todos los ciudadanos recién será alcanzado al final de la sexta década del siglo XX.

Estos avances fundamentales que influyeron en los cambios de la sociedad a partir del siglo XVIII, pero con mayor fuerza en el siglo XIX, servirán para democratizar a la misma y con ello expandir el área de la sociedad con mayores perspectivas de ascenso social, que serán los nuevos grupos que se sumarán al emergente mundo del ocio y los viajes.

La gran contradicción que se logra superar en este largo período en el que coinciden el comienzo de la modernidad con la conquista, la colonización con la Revolución Industrial y el auge de la ciencia, es la del redescubrimiento de la naturaleza y, con ello, el abandono de las ideas fijas sobre los valores de los diferentes escenarios naturales.

Las famosas “miasmas” o las “exhalaciones inmundas” que eran las causantes directas de las enfermedades del hombre, se originaban en los bosques, los humedales, mal identificados como “pantanos”, lagunas y demás lugares alejados, que creaban una sensación de inseguridad al viajero o a los pobladores, quedaban como historias del pasado.

Es interesante el redescubrimiento de las montañas, el mar y los bosques que antes eran lugares tenebrosos o perversos, además de malsanos, y luego se transformaron en lugares de recreo y ocio, o simplemente de admiración, porque demuestran que la concepción de la naturaleza es una construcción social que tiene determinados tiempos de duración, y se basa en una concepción dominante en una sociedad. La percepción de la naturaleza como un espacio virgen y salvaje que propiciaba el libre impulso del hombre, se venía gestando desde el siglo XVIII y será el Romanticismo quien logra desarrollar esta idea plenamente, como lo podemos apreciar en *Graziella* de Alphonse De Lamartine, un relato dramático, sentimental y sencillo, donde la naturaleza es algo más que un telón de fondo, es un entorno que acompaña a los personajes y una atmósfera que envuelve la acción. Según Schilling: “el paisaje sólo tiene realidad en el ojo que lo mira” (Martínez, 2005: 6).

Es así como los *loci horribili* (lugares horribles) comienzan a ser percibidos como lugares sublimes, al tiempo en que el hombre en Occidente empieza a independizarse de la religión como única verdad y se enfrenta a la naturaleza indómita y salvaje con el fin de reflejarse en ella y verse intelectual y moralmente superior. Pero el paisaje no es la naturaleza, es la cultura proyectada en las montañas, en los océanos, en los bosques, en los desiertos (Bodei, 2011: 24).

En el siglo XVIII, Alexander Gottlieb Baumgarten, filósofo y profesor de letras fue nombrado en 1740 profesor de Filosofía del alma mater Viadrina, y en su trabajo acerca de la poesía introdujo el término Estética, con el cual designó a la ciencia que trata el conocimiento sensorial que llega a la aprensión de lo bello y se expresa en las imágenes de arte en contraposición a la Lógica como ciencia del saber cognoscitivo.

Este filósofo tiene el mérito de haber tratado por separado el sentimiento de apreciar el arte y de la belleza en general, aunque encuadrándolo como un conocimiento sensible. Con ella gana espacio la concepción subjetiva de la belleza, como algo resultante de la obra del hombre, ya no siendo simplemente una propiedad de las cosas. Lo sublime europeo nace como remedio a la “melancolía”, ante la muerte, la caducidad y el fin de las cosas (Bodei, 2011).

DEL IDILIO ALDEANO AL ROMANTICISMO

A fines del siglo XVIII se dieron tres grandes movimientos sociales y políticos que derivaron en revoluciones y que le permitieron a la Europa Occidental

pasar del absolutismo neoclásico al romanticismo y a la democracia, cambios fundamentales para garantizar la libertad como uno de los logros más significativos de esta nueva etapa.

De este complejo movimiento de cambios nació el romanticismo, un movimiento de ideas, sentimientos, creencias y productos culturales que se extendieron hasta la mitad del siglo XIX, principalmente en Europa, y que han dejado una huella profunda en la revalorización de la naturaleza.

Este movimiento fue precedido por la poesía pastoral, las morales del sentimiento y otros de Rousseau, pero filosóficamente tenía algunas características como el rechazo a la noción de medida y a la acentuación de lo inconmensurable y a veces infinito, la forma de conocer, un interés por la historia y llega a afirmar la igualdad entre filosofía con la ciencia, la religión y el arte (Ferrater, 1971).

Dan más autonomía al sujeto, reivindican la sensibilidad, la pasión y el amor por la naturaleza, cambian el gusto de la gente y las teorías estéticas de la creación, en síntesis, es una rebelión contra el absolutismo, se oponen a la separación entre sentimiento y razón y la naturaleza es un todo vivo.

Hereda la admiración hacia lo primitivo del buen salvaje, que fue estropeado por la cultura y la civilización y le asusta el futuro que la ciencia y el progreso anuncian, por lo que proclaman volver a una plena integración con la naturaleza, una utopía que los lleva al paraíso, la madre de las utopías modernas. Es que el desencanto comenzaba a crecer, la libertad y la ciencia generaban una nueva perspectiva del mundo, que en el siglo XIX tomará forma definitiva cuando se anuncie la “era del Progreso”.

Las ideas deterministas del ambiente reaparecen en los siglos XVIII y XIX; en el primero, debido a que la naturaleza fue el eje de la ilustración, ya que los descubrimientos científicos sobre física, astronomía y botánica, entre otros, generan una gran capacidad de control de las fuerzas de la naturaleza.

La urbanización que genera la Revolución Industrial crea una reacción que es el idilio pastoral, una visión irreal del mundo rural que hace olvidar los grandes sacrificios que implicó el siervo de la gleba, un esclavo del señor y del convento, todo olvidado frente a los horrores de la nueva era del maquinismo.

Rousseau sostenía que la naturaleza habla tanto a la imaginación como a los sentidos, por ello sirve para poner en contraste la vida sencilla del “salvaje noble” frente a la artificialidad de las grandes ciudades europeas (Arnold, 2000).

Del “estado de naturaleza”, Rousseau plantea dos conclusiones, no había sociedad y no existía la moralidad, eso significaba que no existía reflexión, no se distingue entre el bien y el mal, en síntesis, el “hombre es inocente”.

Montesquieu, en el clásico *Del espíritu de las leyes*, se muestra más determinista que Rousseau respecto de la naturaleza, ya que a las sociedades las relaciona con el clima y, por ende, con su ubicación geográfica, una visión que ocultaba posiciones racistas, derivadas de las justificaciones que se debieron dar en el largo proceso de conquista y colonización de los pueblos de América, África y Asia.

El campo atrajo sobre sí el estilo de una vida natural, de paz inocencia y virtud simple, mientras la ciudad fue concebida como el centro del progreso, la erudición, la comunicación y luces, a ello se le sumaron las dicotomías hostiles, la ciudad ruido, contaminación y violencia; al campo atraso, ignorancia y limitación.

Esta perspectiva idealista como crítica al capitalismo que se estaba consolidando a fines del XVIII y el XIX, hacía énfasis en el compromiso, en la caridad, en las puertas abiertas del vecino en el campo, cosa contraria a las nuevas relaciones que planteaba el avance del capitalismo, que lleva a la reducción utilitaria de todas las relaciones sociales a un riguroso orden pecuniario (Williams, 2001).

La idea de ciudad y campo es un ejemplo de una dicotomía que tiene una larga duración ya que hoy lleva varios siglos. La imagen del paisaje ideal en el campo, según M. Bunce (1994), es una construcción cultural y un ideal social, cargado de estereotipos, deseos e imágenes, algunos impuestos más o menos advertidamente, pero para comprobar esto sería necesario revisar con detenimiento los supuestos naturalistas que invocan ciertas ideologías partiendo de un pasado remoto.

Williams Cowper (1731-1800) dijo, hace dos siglos que Dios hizo el campo y el hombre la ciudad, subrayando una idealización de la vida rural y el paisaje de ésta, que persiste hasta nuestros días, ¿pero cuáles son los principales procesos históricos e ideas que subyacen a una fijación con el campo, que han podido sobrevivir dos siglos y más?, ¿cómo es que estos valores y estilos de vida populares forman parte de la influencia de la expresión artística, las actitudes definidas en la vida del campo, la naturaleza, y afectando el desarrollo de ambos paisajes rurales y urbanos? y, ¿cuáles son las consecuencias para la sociedad y el medio ambiente? Esto lo plantea Bunce al definirlos como vemos

en el párrafo anterior, lo que coincide en gran parte con la concepción de Raymond Williams (Bunce, 1994).

Con respecto a la pintura, se estimaba que el paisajismo se inspiraba en la exaltación moderna de la naturaleza, aunque otros consideraban que éste tiene como referencia a la literatura romántica y luego de que se asumía el paisaje recién el pintor iba hacia la realidad. El naturalismo literario tiene como apoyos tres tópicos diferentes y son fuente natural de toda institución naturalista y derivan de adaptación a diferentes modas ya que se dan en tiempos distintos.

- El primero es el “paraje ameno”, su origen homérico lleva al hombre a una naturaleza que le resulta agradable, que puede ser domesticada, que proporciona seguridad, descanso y placer, como lo son un lago y un bosque.
- El segundo es el “del paraíso”, es el vergel paradisiaco, abundante y eterno con su elevación espiritual; la naturaleza aparece como “el lugar ameno”, según la visión de época clásica, el mito de esta naturaleza sobrevive en los jardines de los monasterios, luego citado como el jardín del Edén creado por Dios antes del pecado de los hombres.
- El tercero es el de la “selva pastoril” se convierte en el arquetipo del jardín, considerado como el espacio escénico que resume una naturaleza ideal, y es allí donde el naturalismo imprime una cierta gracia al presentar este espacio privilegiado no sólo al contexto sino en la totalidad de la obra poética.

El jardín escénico proporciona los símbolos de consensos tradicionales todavía vigentes, para idealizarlos y a partir de ello la ideología turística pragmática lleva a este jardín ideal a identificarlo con el paisaje rural.

La síntesis o la continuidad histórica de la unión del espacio rural y el poder, del prestigio y el ocio, lo dio la Villa romana, cuyo programa ha permanecido inalterado durante más de dos mil años, desde que fueron fijados por los patricios romanos, y su continuidad deriva de que cubre una necesidad que no cambia nunca, es psicológica e ideológica por ello se acomoda a la fantasía impermeable de la realidad (Ackerman, 2006).

La villa históricamente no se puede entender sin la ciudad, que es su contrapeso, ya que ésta es al final un satélite de la vida urbana, un lugar de ocio, expansión o reflexión del urbanita, por ello siempre, salvo cortos espacios, la villa ha estado cercana a grandes ciudades o regiones conquistadas, a la sombra del poder que es ella misma. La ideología de la villa, parte de que el campesino

vive siempre su realidad rural, sólo el urbano ha idealizado el campo y por ello adquiere la propiedad para “disfrutarlo”. De allí que la villa es un paradigma no sólo de la arquitectura sino de la ideología, es un mito o fantasía a través del cual, durante el transcurso de milenios, las personas con posiciones de privilegio han podido adquirir tierras para realizar el mito.

Las villas están asociadas al mito del mundo rural, por eso en el siglo XIX se “democratizó” el acceso a las mismas a partir de que se hizo más asequible a la clase media alta, y la causa principal de este fenómeno fue un rápido crecimiento de las ciudades a expensas de grandes áreas rurales, la industrialización y sus consecuencias, los nuevos transportes eficientes del ferrocarril que unía y atravesaba todos los países en Europa Occidental, el romanticismo y el acceso fácil a la información sobre planos e ideas de pequeñas villas.

La villa expresa una mitología que se lleva a cabo en su construcción, desde la atracción de la naturaleza, al ser emplazadas y diseñadas en espacios abiertos a la dialéctica de la naturaleza, a través de la imitación paradójica de formas naturales mediante elementos artificiales. El orgullo de clase expresa un lenguaje, que expresa el poder que representa (Ackerman, 2006).

Así, la Revolución Industrial logra redefinir los territorios de los países centrales en zonas rurales y las ciudades con sus zonas industriales, ambas contrapuestas bajo una falsa premisa, de que lo pasado fue mejor, bajo un falso precepto, que todo lo verde es alegría y que el mundo rural era una sociedad perfecta. Esta falsa percepción fue transformada en una realidad vendible por el turismo rural, que inicialmente estaba limitado a los burgueses y antiguos aristócratas y otros miembros de la emergente clase media, pero el resto, la gran población, también accedió al campo, pero a través del tiempo de ocio con los paseos, campamentos y demás formas de ocupar el tiempo libre, que les permitía en este nuevo tiempo histórico, la magia del ferrocarril.

EL DESCUBRIMIENTO DEL MAR Y EL HIGIENISMO

El mar era para las culturas occidentales antiguas, el lugar donde terminaba la creación, un área inconclusa, una región que con el advenimiento de Cristo desaparecerá, aunque para otros el mar era el purgatorio y estaba junto al Edén o paraíso terrenal; para los más era un lugar con grandes serpientes marinas, tempestades, que le daba un carácter demoníaco, por lo que era necesario cada cierto tiempo hacerle un exorcismo.

Para Thomas Burnet, creador de la Teoría de la tierra, el hombre vivía en el paraíso, luego vino la expulsión y separación de los pueblos, los cuales se separaron más al aparecer los mares como resultado del diluvio, Dios abrió el gran abismo de las aguas y por ello los mares formaban parte del castigo por el pecado original.

Por el mar llegaban los enemigos, como los piratas y otros pueblos invasores, también era la puerta de entrada para las pestes a las ciudades; por el mar llegaban los contrabandistas, ladrones y demás gente que vivían al margen de la ley. Todo lo negativo para las ciudades costeras venía del mar, incluidas las grandes tormentas, los tsunamis cuando la tierra tiembla, además de los “animales gigantes y monstruosos” que algunas veces la gente afirmaba haber visto cerca de las costas.

El barco era el único puente que tenía el hombre sobre el mar, era un lugar maléfico por excelencia ya que en sus entrañas húmedas se acumulan las fuentes de fermentación y putrefacción, tiene un fondo negro y hediondo, la cala y el fondo en la sentina, siempre con agua que se filtraba, se concentraban las “miasmas”, emanaciones perniciosas (incluido las ratas que bajaron y transmitieron la peste negra).

A mediados del siglo XVII en Inglaterra, los misterios del mar empiezan a resolverse y a cambiar el punto de vista de la gente sobre éste, ante los cantos idílicos de la teología natural y la celebración de las fértiles riberas de la Holanda bendecida por Dios, a lo que se sumaba la moda del viaje clásico de la época, el *Grand Tour*, a las luminosas orillas de la bahía de Nápoles (Corbin, 1993).

En ese mismo período irrumpe en el arte de la época la pintura holandesa sobre el mar, y así en 1632, la playa de Scheveningen es pintada por Jacob van Ruysdael las escenas de la playa, las cuales ayudarán a difundir el modelo social de utilización de las riberas sin temor alguno y además populariza el ritual del descanso marítimo.

A comienzo del siglo XVIII se logran avances al elaborarse un nuevo y complejo sistema de apreciación de la naturaleza, que concuerda con los poetas franceses que son clasificados como barrocos y que logran describir el gozo que les da estar en las riberas del mar, una nueva opción de las pocas que podía ofrecer al tiempo de ocio en esa época.

En forma paralela a esto, en el siglo XVIII se ponen de moda los relatos de aventuras marinas, y tienen como antecedente *Las aventuras de Telémaco*,

escrito en 1699 por Fénelon para la instrucción del duque de Borgoña, sobrino de Luis XIV, que tuvo un gran éxito entre los lectores de la época.

En 1719, Daniel Defoe escribe *Robinson Crusoe*, basada en las desventuras del marino escocés Alexander Selkirk y en 1726 Jonathan Swift, escribe y edita *Los viajes de Gulliver*; en 1764, Nicolas Chamfort publica *Joven India* (Mollat du Jourdin, 1993: 221).

La literatura marítima fue algo propio del Romanticismo, y entre sus precursores está Bernardin de Saint-Pierre, un hombre capturado por la magia de las tormentas en el mar, y a él se le suman marinos en la construcción de la novela marítima como Byron y Fenimore Cooper.

El éxito de esta novela romántica es el culto a los héroes y a las víctimas, la experiencia en esto fue fundamental como se asegura de que Chateaubriand, nacido en Saint-Malo, describe con maestría la travesía por el Atlántico en años difíciles con tecnología incipiente.

El ocio marítimo o costero comienza en el siglo xv, con los rituales de la corte de Anjou, donde el rey Renato paseaba con la corte por las playas y la nobleza comenzó a viajar en tramos costeros por Europa y hasta las islas británicas.

En el siglo xvii, los temas marinos eran comunes en las obras de teatro, y se armaban con el lenguaje de la navegación. En Versalles se celebraban verdaderas fiestas náuticas, bacanales en el estanque de Neptuno, con su famosa isla encantada.

En el siglo xviii, el mar siguió de moda, y era costumbre entre la gente rica tener un “gabinete”, lugar con colecciones de piedras, conchas marinas, estrellas de mar y otros animales, además de plantas disecadas; era el tiempo “de los descubrimientos” donde aparecían las sociedades científicas y los expedicionarios, nuevos grupos de poder y prestigio a partir del conocimiento.

El yate es una palabra de origen holandés y las primeras abordadas a este deporte-placer comienzan en el Imperio ruso en 1775, y durante las guerras Victorianas le dan al yachting un símbolo imperial, partiendo de que los buenos navegantes eran luego miembros de la élite del imperio, y éste, el yate será un símbolo de poder (Mollat du Jourdin, 1993).

En 1750, los primeros bañistas arriban al mar a fin de calmar la ansiedad generada en estas nuevas clases burguesas emergentes derivada de los profundos cambios que les tocan vivir y la readecuación que pretenden imponer a la nueva cotidianidad con un sesgo propio.

Para la mayoría de los autores, la entrada al mar de los bañistas es obra de los higienistas, que lo imponen como una solución para combatir la melancolía, antes conocida como la acedía medieval, una depresión, el estrés moderno, que llevaba al hombre a perder las esperanzas en la salvación eterna, situación que hoy se repite ante las graves amenazas para la sociedad del futuro.

Un siglo antes, Robert Burton publica en 1621 *Anatomía de la melancolía*, donde aparecen ya recomendaciones vinculadas al ambiente como son vivir en zonas elevadas, aire más puro, tener un panorama diverso, vivir frente al mar y siempre lejos de las zonas mal olientes. Hoy se repite, vivir junto al mar en grandes áreas verdes, lejos de los centros urbanos, y el mar es la salida a esta situación de estrés o depresión.

A mitad del siglo XVIII, la aristocracia inglesa amenazada en su poder político comienza a rotar su residencia con un tiempo en el campo y otro menor en las ciudades, ya que éstas estaban cada vez más contaminadas, como era el caso de Londres, capital económica y comercial de la Revolución Industrial.

Así desde sus residencias en el campo, donde estaba gran parte de su riqueza, tierras y ganado, salían hacia el mar, pero este nuevo recurso era administrado por los médicos higienistas porque tenía un doble efecto, por un lado, producía miedo, pero por el otro daba mucha energía y, a la vez que mejoraba el sueño y se lograba recuperar el apetito.

El descubrimiento del mar es siempre algo relativo, en realidad, se trata de usar el mar para los tiempos del ocio, ya que en las costas siempre había gente de los pueblos fabricando vidrio o bien pescando, buscando algas para el consumo y, en general, utilizando a éstas y otras riquezas de estas costas en forma productiva, ante la pobreza de recursos e ingresos en los campos.

Durante el primer tercio del siglo XIX se da el auge de una prolífera literatura recreada en las playas, se trata de novelas o bien relatos que hacen de estos escenarios recién integrados a la cotidianidad del ocio el marco ideal para relatos de amor o aventura. Pero en las costas se da también un fenómeno de traslado de las principales actividades de las ciudades a fin de poder hacerlas más atractivas, es así como un deporte ya profesionalizado como las carreras de caballo que en las playas se hacen muy populares, durante la temporada de baños de mar.

Sin el miedo al mar, la naturaleza recupera otro elemento fundamental, pero el paso siguiente es más audaz con la nueva medicina natural y luego los higienistas, el hombre vuelve a la naturaleza para curar los males de la inci-

piente sociedad industrial, desde la presión por los cambios a la contaminación por sobre población y carencia de servicios. Es así como entre 1750 y 1840, cuando el anhelo colectivo de las riberas despertara irresistiblemente, es entonces cuando las costas del océano aparecerán como el recurso contra los males de la civilización.

Los higienistas nacen con el liberalismo; son a su vez hijos de las primeras grandes crisis de la ciudad que emerge como fruto de la Revolución Industrial; son la reacción de un grupo de la sociedad ante las enfermedades sociales generadas por un nuevo tipo de entorno; son los críticos a las sociedades y a las ciudades asimétricas. Son los promotores de una ciudad equilibrada, limpia, sin basura, aguas negras y humos u olores; los antecesores de la búsqueda de la ciudad sustentable, frente a una realidad deshumanizada que se expresa en pobreza, epidemias y todo tipo de penurias para los explotados de la sociedad industrial: el proletariado.

Los higienistas son los ambientalistas con sentido y ética social, un ejemplo es el libro de J. P. Frank *La miseria del pueblo, madre de enfermedades*, que tuvo mucha incidencia entre los higienistas de su época. Ellos llevan los problemas de contaminación, hacinamiento y demás males sociales a un nivel nuevo que sería el equivalente actual de la calidad de vida, por ello es que actuaban sentando las bases de ciudades más limpias en una época en que el capitalismo salvaje no tenía límites para sus externalidades y el proletariado aún luchaba por menos horas de trabajo y mejores salarios (Sigerist, 2006).

Esta corriente de la medicina de su época tiene sus bases en las antiguas concepciones griegas, pero tomando las adecuaciones de la época, aunque también permeada por el determinismo geográfico, como el trabajo de Oñate sobre la *Topografía médica de Logroño*, editada en 1889.

En él se ve algo que la escuela geográfica mantendrá por un tiempo, al afirmar que la localidad influye poderosamente en la parte moral del hombre, mucho más todavía que el clima, pues la configuración del terreno tiene más poder que la temperatura. Así el habitante de la montaña tiene un genio independiente y agreste, demostrando valor y grandeza de ánimo y, por el contrario, los que viven en las extensas llanuras en las que no hay bosques ni ríos caudalosos son de carácter inactivo y hasta cierto punto débil e inclinados a la sumisión (Urteaga, 1986).

Otro ingenioso higienista fue Blas Llanos, que recoge las ideas forestales de la Ilustración y valúa los efectos beneficiosos del arbolado sobre la salud,

así como las alamedas en las ciudades y habla de la deforestación como causa del deterioro del clima y el destempe del aire.

Las ideas medioambientalistas desarrolladas por los higienistas logran vincular el clima, el entorno urbano y la evolución de morbilidad, una ecuación que tiene un alto grado de asidero en la razón, fundamentalmente en esa época sin grandes límites para el desarrollo urbano y el crecimiento industrial. A ello hay que sumar la tarea de los higienistas en el rediseño de las ciudades y sus entornos a partir de la realización de obras de saneamiento urbano, como desecación de pantanos, canalización de aguas, todas para alejar la convivencia con zonas de alta contaminación.

Si bien los higienistas se habían hecho fuertes en Francia, Alemania e Inglaterra, en España hay un importante desarrollo del higienismo, debido a nuevas condiciones que se dan a nivel político que permiten una mejor participación de éstos en las políticas orientadas a sanear ciudades y regiones.

En España, las actividades de Mateo Seoane, Pedro Felipe Monlau y Francisco Méndez Álvaro, entre los más significativos, realizaron una labor excepcional que se reflejó en una legislación de avanzada, haciendo realidad lo que Monlau habla al principio de su compendio de legislaciones de “lo que debe ser” y de “lo que es”, de la utopía y de la realidad del higienismo (Alcaide, 1999).

Para entender el higienismo en su época hay que ver el entorno, las luchas sociales ante los grandes costos que generaba el capitalismo salvaje, huelgas, grandes accidentes, enfermedades y demás lacras son el referente que vive el higienista y, por ello, asume como parte fundamental de su actividad la prevención, transformación y mejoramiento del nivel de vida a partir de mejorar el ambiente urbano y rural.

El higienismo utilizó el mar como una fuente importante de salud, y así aparecen los primeros SPA en Inglaterra (salud por medio del agua) y las estaciones balnearias que todas tenían establecimientos de baños, salas de lectura, excursiones, paseos, y lugares de baile; así el baño de mar y el SPA integran a la salud al uso comercial de la naturaleza.

En Estados Unidos es donde el higienismo toma las típicas connotaciones individualistas que caracterizan a la cultura norteamericana, sus resultados son diferentes ya que no emergió un higienismo social sino más bien un naturalismo, al que se denominó higiene natural y que hoy se conoce como higiene vital.

Esta visión se desarrolló también en el siglo XIX al igual que en Europa, aunque en Estados Unidos la situación social era diferente, ya que había menos resistencia social al capitalismo salvaje, debido a que se consideraban un país continente con pioneros que iban a la vanguardia para poder expandir más ese gran país. Sus más importantes expositores fueron Isaac Jennings y Silvestre Graham que promovían el consumo de vegetales y especialmente de clorofila; en el siglo XX continuó este higienismo con Herbert Shelton.

Junto a estos pioneros había otros médicos naturistas como Russell Thatcher Trall, que en 1844 fundó en Nueva York un centro de cura de agua y tres años después creó el Hygienic Institute, y cinco años más tarde funda la primera escuela de medicina en estas especialidades.

La lista es muy amplia y sus métodos abarcaban desde el ayuno al vegetarianismo, a la cura por la naturaleza y las famosas curas de agua, todos modelos individuales de una medicina que estaba ganando un lugar en esa sociedad, en plena expansión, donde abundaban los “exitosos”, y siempre había gente dispuesta a experimentar nuevas formas de curarse.

Los orígenes del termalismo son muy antiguos ya que se tienen noticias y hay restos de los mismos en la cultura griega, romana y los árabes que ocuparon la península Ibérica, esto hablando sólo de occidente.

Las grandes construcciones termales hablan del valor social, así como terapéutico de las aguas termales en la antigüedad, que eran verdaderas obras de ingeniería con grandes pozos, cisternas, acueductos, cloacas, surtidores o fuentes.

En esa época, tanto para los romanos como para los griegos había dos tipos de aguas termales o baños, una era el Balneum-a (lugar con instalaciones de baños reducidos), que podía ser público o privado y que accedían los de afuera por un reducido pago, o sólo privados en las grandes casas de algunos patricios para su uso familiar.

El otro tipo era Therma-ae, edificios de gran lujo construidos a instancias de los emperadores o por los organismos que regían determinadas ciudades; estos edificios tenían lujosas salas de baño, con gran número de espacios de ocio, como bibliotecas, jardines, gimnasios, masajes y en algunos se usaban aguas marinas (talasoterapia) (González, s/f).

Había además unos complejos que se denominaban salutíferos o culturales (serían algo como ciudades de agua o balnearios) y en ellos se utilizaban aguas minero-medicinales, a las que se les consideraba buenas y de origen divino.

En la Edad Media, en Occidente, se cerraron las diferentes termas y balnearios porque la región católica que dominaba la Europa Occidental, se alejaba de las aguas y la higiene, quedando como únicos lugares donde esto se practicaba en las zonas bajo dominio árabe.

A partir del siglo XVIII comienza a tomar auge el termalismo y los balnearios impulsados muchas veces por los higienistas, los médicos naturistas de esa época, se recuperan los famosos balnearios romanos de Bath en Inglaterra y se construyen nuevas estaciones termales, y se va pasando de las casas de baño a los complejos termales durante el XIX lo cual implicaba grandes inversiones (Garay, 2000).

El nuevo termalismo que arranca en siglo XVIII y sigue creciendo hasta el XX, tiene su nuevo origen en cuestiones relacionadas con la salud y la emergencia de nuevos tratamientos para hacer frente a epidemias y enfermedades por la degradación del entorno natural y hábitat a causa de la industrialización.

Las aguas termales, especialmente las minero-medicinales, eran una opción importante ante la carencia de medicamentos y la ubicación de estos centros alejados del mundo industrial y la creación con los años de verdaderos complejos termales y de balnearios que combinaban la salud con el ocio y el entretenimiento.

El descubrimiento del mar y la combinación de estos tratamientos le da más fuerza al agua como un elemento que juega un papel fundamental en la salud y en la ampliación de los estudios y nuevos avances para determinados tratamientos.

El relanzamiento o la recuperación de las prácticas termales y de balnearios en Europa tiene diferentes tiempos acorde a los países y sus niveles culturales y de desarrollo. Inglaterra, Francia, Bélgica, Suiza e Italia son los que iniciaron esta recuperación de las prácticas hídricas, seguidos por la Europa Central, Alemania y Austria y en último lugar estaba la Europa Oriental: Hungría, Rumania, Bulgaria y Rusia (Molina, 2004).

En Inglaterra se inicia en el siglo XVIII un gradual desarrollo del termalismo, para curar diversas afecciones y dedicado a la aristocracia, aprovechando la recuperación del clásico balneario termal de Bath y otras instalaciones romanas que también son rescatadas y reconstruidas. Otra localidad en la cual se construyeron termas fue en Kent, y otras menos significativas como Barnet, Astrop, Malvern, Durham en Inglaterra, también en Escocia y el país de Gales.

En Francia había estaciones termales y otras que usaban el agua de mar, y eran en general visitadas por las diferentes clases sociales, media y alta, y sus principales balnearios aún hoy son referentes mundiales como: Vichy, Evian, Aix les Bains o Vittel. En Bélgica está un centro de renombre, el SPA desde el siglo XVIII (Salud per Aquam), con casinos, carreras de caballos, música y una gran oferta de ocio (Molina, 2004).

En Suiza hay una larga tradición que se inicia con Badén, agua caliente y dos referentes de balnearios: Pfäfers y Bad Ragaz, en toda Europa hay una gran recuperación de los baños termales principalmente porque combina la salud y el ocio, el paisajismo con la naturaleza y el descanso a clases que nunca habían trabajado y por ello están llenas del mal de moda: la melancolía, ya que su mundo mágico estaba amenazado de ser devorado por un nuevo monstruo que reinaba en la época: el capitalismo.

La evolución de termalismo y las diferentes prácticas que éste genera terminan derivando hacia el baño de mar, nueva actividad que requería de nuevos establecimientos a los que se les denomina “Estaciones marítimas” como fue el caso de Scarborough en Gran Bretaña, que fue las primeras estaciones termales que comienzan a usar agua de mar en sus procesos de curación.

En la Inglaterra victoriana emergen los *Piers*, que eran grandes muelles que se prolongan cientos de metros en el mar y por ello servían para otros tipos de tratamientos como los que aprovechan la brisa marina y los baños de sol, todo esto promovido por Auguste Rollier que planteaba un “despertar sanitario”, por el cual se sostenía que la pureza del aire, el agua y el alimento eran esenciales para una vida saludable.

En este sentido la exposición al aire fresco se consideraba de primera importancia, y es por eso que Sydenham, el “Hipócrates inglés” del siglo XVIII prescribía a los tuberculosos largos paseos a caballo, mientras otros médicos recomendaban viajes por mar, temporadas en climas agradables y descanso, todo servía a los *Piers*, que se impusieron como una moda.

Esta “moda de los *Piers*”, ha llegado hasta hoy en una mezcla de nostalgia con vida sana y es por ello que, estos grandes muelles con casonas al final de los mismos, que llevan un promedio de 150 años de existencia, están amenazados por los años, por lo que se fundó la Sociedad Nacional de Piers en 1979 por sir John Betjeman. Con los años, la Sociedad ha crecido constantemente y se ha consolidado como la principal autoridad en estos muelles “turísticos-medicinales”, aún con cierta vigencia (www.piers.org.uk).

A través de sus esfuerzos, varios embarcaderos que de otro modo habrían desaparecido, están hoy para el disfrute de todos, ya que los objetivos de la Sociedad es promover y mantener el interés en la preservación y el uso permanente de los muelles junto al mar.

En la segunda mitad del siglo XIX se generó un urbanismo, con jardinería y obras de arte que dio nacimiento a los llamados jardines del termalismo, que eran termas en las zonas de montaña en medio de parques y cercano a los hoteles que le servían de apoyo. Esta arquitectura con fuentes, esculturas, relojes florales y grandes zonas arboladas, pabellones de música, teatros, casinos y galerías de paseo con columnas griegas, forman el marco de una época dorada del termalismo.

El termalismo fue un lugar generalmente usado por las clases más acomodadas de los países donde se daba esta práctica, y sus centros hechos con gran lujo eran centros de reuniones del poder, al extremo que Jacques Bainville, un reconocido periodista e historiador francés, sostenía una frase que era muy gráfica y con un gran significado político: “el siglo XIX fue el siglo de la democracia termal” (Fernández, 1991b: 128).

Varios autores consideran que el origen del turismo es paralelo al termalismo en sus dos facetas: el desplazamiento en busca de curiosidades o veraneo y la virtualización social que reposa en la distinción y una sociabilidad particular. Marc Boyer sostenía que las aguas, incluida la estación de Bath, se encuentran en el eje principal de la revolución del turismo (Boyer, 2002).

El termalismo emerge en medio del Romanticismo, por lo que entra en la búsqueda de lo pintoresco que es un factor importante en la fusión de lo termal y el turismo, ya que el termalismo permitía la apertura de regiones olvidadas transformándose en un factor de descubrimiento y revaloración del territorio.

Los pintores que se asientan alrededor de las ciudades balnearias y estaciones termales, captan en sus telas los valles y los grandes bosques lo que constituye el paisaje romántico y a su vez comienzan a fijar los tópicos que luego serán turísticos.

El SPA es la primera forma de turismo asociado a la naturaleza, expresada en manantiales y bosques que lo rodean haciendo de esta una fuerza natural domesticada, por lo que el baño no es un acto religioso sino social, la naturaleza salvaje se vende ya dominada, las bellezas que circundan a las termas son productos asequibles y la montaña se encuentra con el hombre y apoya así a un mejor “descubrimiento de la montaña” (Jarrasse, 2002).

Había dos tipos de estaciones termales, las pequeñas más de recreación y las grandes denominadas *Villes d'eaux*, tiene un gran apoyo logístico médico, pero además de la salud estaba la recreación por lo que se va evolucionado de un objetivo a otro, como era la caza, festivales de música, carreras de caballos y casinos.

Francia a diferencia de Gran Bretaña tiene costas sobre el mar Mediterráneo que son de climas más templados a cálidos, como eran Niza, Canes y Montecarlo, esta última se organiza, con el apoyo del rey de Francia que utilizó este lugar alejado pero bien ubicado climáticamente y administrado desde hacía siglos por la familia Grimaldi, para relanzarlo a través de la sociedad de baños, que combinó los baños de mar con el juego y de allí emergió un ícono del turismo y el juego, el famoso Casino de Montecarlo.

El ciclo termal se agota en el siglo XIX y comienza a ser remplazado, según afirma Fernández Fuster, por un nuevo tipo de atracción, los denominados “centros climáticos”, que son estaciones de montaña pequeños, unos les denominaban “corrientes turísticas secas”, aunque muchas de las estaciones y pueblos estaban en Suiza junto a lagos (Fernández, 1991b: 120).

El climatismo se prolonga en el alpinismo que es el excursionismo de alta montaña y su auge no significó la desaparición del termalismo, sino un corto retroceso porque en el siglo XX ambos han crecido, aunque bajo otras perspectivas e ideas diferentes a las tradicionales de los higienistas y médicos naturistas.

El climatismo es el estudio científico del conjunto de las condiciones climáticas y ambientales en que vive el ser humano, el climatismo tiene relación con la climatoterapia y el termalismo, asociados a la cuestión de salud (Lisón y Lillo, 2003).

Al final del siglo XIX con el turismo ya instalado como negocio del placer o de salud, se plantean diferentes campos en la naturaleza que son abordados: la campiña, la montaña y el mar, con connotaciones de ocio y turismo, más mundanas y frívolas, mientras el termalismo ratifica la visión higienista y queda más vinculado a lo que se denominaría, el turismo de salud.

En la segunda mitad del siglo XIX, en la década de los sesenta, las clases acomodadas van hacia el mar entre la diversión y la salud, lo cual transforma al territorio costero en un nuevo atractivo de inversiones y así el turismo comienza a crearse en su faceta de negocio, lo que hoy se conoce como el modelo inmobiliario, basado en un modelo de urbanismo costero. Así se pasa de las montañas al mar, de los bosques a las playas, y éstas quedarán como el ícono

del turismo moderno y éstos serán los objetivos de lo que luego se denominará, a mitad del siglo XX, el turismo de masas.

LAS MONTAÑAS: DEL TEMOR AL PLACER

A fines del siglo XVII, el teólogo Thomas Burnet sostenía que Dios había creado un mundo plano y con el diluvio éste se había alterado con montañas, por lo que éstas no pueden ser consideradas bellas, pero sí admiradas. Gilbert Brunet consideraba a la región del lago de Ginebra frente al famoso San Gotardo como las ruinas del primer mundo, y en 1729 el poeta Albrecht von Haller escribe un poema dedicado al carácter divino de los Alpes, que se suma al mito de Suiza (Bodei, 2011).

Hasta el siglo XVIII, la montaña no figuraba entre los espacios que debería abordar la investigación científica, es por ello que la obra pionera de Jean-Jacques Rousseau fue fundamental, porque introdujo la idea del papel pedagógico de la naturaleza en lo general y de la montaña en lo particular (Sonnier, 1977).

El romanticismo modificó esencialmente la disposición en favor de la naturaleza, así los poetas se adelantaron a los filósofos, y quien lo expresó más claramente fue Schilling que decía que toda la fuerza salvadora está únicamente en la naturaleza, sólo ella es el verdadero antídoto de la abstracción (Innerarity, 1992).

Esta actitud estética ante la naturaleza tiene un origen fechable y cercano, que parece contradecir esa intuición según la cual la realidad natural ha sido siempre igualmente contemplada, ha tenido una significación constante e invariable. La construcción de paisajes, algo de la modernidad, corresponde a esa escenificación de la naturaleza antes ignorada o temida.

Primero se desplazó hacia los jardines y luego hacia lo sublime como las montañas, así los Alpes suizos se convertían en el telón de fondo de la mente romántica, a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, haciendo de Suiza y sus montañas un símbolo de la naturaleza, de lo sublime.

Johann Wolfgang von Goethe, un romántico, pasó de ver la montaña como escritor a analizarla más desde una perspectiva de la ciencia; amigo de Humboldt, lo cual le permitió nutrirse de su gran experiencia como viajero y expedicionario, este narrador toma a la montaña como marco de acción de sus escritos, lo cual sirvió para fortalecer lo que Georges Sonnier define como la invención de la montaña.

Horace Bénédict de Saussure logró ascender hasta la cima del Monte Blanco en 1787, lo cual sirvió de promoción para la montaña y desmitificar lo inaccesible de la misma, además de transformarla en objeto de estudio (Sunyen, 2000).

Quizás la visión más clara sobre lo que el romanticismo y los científicos de esa época pensaban de la montaña es una idea de Humboldt que está en la tercera edición francesa de sus *Tableaux de la nature* (1868). En ella se expresa que en la montaña está la libertad. Las fuentes de la degradación no llegan a las regiones puras del aire. El mundo está bien en aquellos lugares donde el ser humano no alcanza a turbarlo con sus miserias.

El papel de Humboldt en el “descubrimiento de la montaña” se atribuye al ambiente en el cual se formó y vivió en la segunda mitad del siglo XVIII, que le generó un inusitado interés por la naturaleza y por las alturas, además de la influencia de grandes pensadores de la época como Rousseau y el propio Goethe que también tuvo una gran influencia en el descubrimiento de las montañas.

Los Alpes se transformaron en la referencia de las montañas de Europa primero y luego en el arquetipo mundial, hablándose de Alpes australianos, Alpes escandinavos y otros más, de igual manera se definió como el alpinismo el deporte del hombre que intenta dominar la montaña.

Primero, se logró redescubrir la montaña como algo sublime, digno de conocer, de admirar en el siglo XVIII, luego vino la creación de un imaginario europeo que se ha tratado de imponer en el mundo, a partir de un paisaje alpino caracterizado por grandes macizos cubiertos de nieve, glaciales grandiosos, bellas cascadas, torrentes, picachos, amplios valles luminosos, pueblos con chalets (casa típica), además de las prácticas sociales y la gastronomía todo sumado se convertía en la forma de vida de montaña (Frolova, 2002).

Un ejemplo del peso del modelo alpino respecto de otros centros de montaña, nos lo da el caso de los Pirineos, donde se ha ocultado la especificidad de éstos tras de un “sentido desterritorializado”, fruto de esa comparación, llevando al paisaje Pirenaico a estar profundamente marcado por la referencia alpina, que coloca estos como las grandes montañas y a los Pirineos como la montaña media.

Otro caso fue el del Cáucaso que, en el imaginario europeo, está considerado como un centro mítico de Eurasia, difícilmente accesible y hostil y que por ello su paisaje comparado con el modelo alpino es inferior estéticamente. Se ha configurado un nuevo modelo de montaña transcontinental, exótica, salvaje y

alejada del modelo alpino, modelo militarista y utilitarista de paisaje de montaña, rebautizado como modelo caucásico (Rodríguez Martínez, 2006).

En el siglo XIX, la montaña tuvo un reconocimiento mayor con el auge del alpinismo y en 1857 se funda el Club Alpino de Londres; 1862, el Club Alpino Austriaco; 1863 el Club Alpino Suizo e Italiano; 1869, el Club Alpino Alemán y muchos más. Estos clubs, antecedente del turismo de aventura o de las expediciones de bajo riesgo, fueron promovidos por una emergente clase media urbana, deseosa de nuevas experiencias y ellas aprovecharon el auge del ferrocarril que acortaba las distancias y la necesidad de “nuevos descubrimientos de esta clase emergente”, una parodia de “los viajes de caballeros”.

Actualmente, no hay una sola región en el mundo donde no sean apreciadas las cualidades especiales de los paisajes montañosos. Cualidades que se han convertido en valiosos activos para el desarrollo del turismo de montaña: la nieve, con la invención y difusión del esquí; la diversidad de habitantes y prácticas culturales tradicionales en las diversas localidades; la abundancia de aguas termales y minerales; la dimensión sagrada atribuida a muchas cumbres y sitios en las montañas; la diversidad biológica y geológica, reflejada en singulares comunidades de plantas y formaciones geológicas, así como en especies animales emblemáticas, como la gamuza, el íbice, el puma y el oso panda.

Todos estos recursos probablemente adquirirán cada vez mayor importancia en las próximas décadas, a medida que los procesos de urbanización ejercen un creciente impacto en nuestro mundo y en nuestros estilos de vida, y que el atractivo de los viajes y el turismo continúe expandiéndose.

LOS BOSQUES Y EL NUEVO PAISAJE

En la época de los romanos, cientos de miles de km² de bosques mediterráneos, que crecían en suelos profundos y fértiles, fueron cortados o quemados para hacer lugar a los cultivos de cereales, como el trigo y la cebada.

A pesar de esta reducción mundial histórica de su superficie en el siglo XVI, los bosques todavía ocupaban un 30% de las masas continentales, generalmente concentradas en zonas húmedas y subhúmedas. En esa época por lo menos la mitad de Europa y más del 90% de las regiones húmedas de América del Norte y del Sur estaban cubiertas de árboles.

En Europa, la Revolución Industrial dio lugar a la degradación intensa y sistemática de las superficies forestadas, las principales causas fueron el au-

mento de la población y la utilización de madera como combustible por las industrias e individuos. Durante los siglos XVIII y XIX, nuevas aldeas fueron establecidas en ambientes menos productivos, como en las laderas empinadas y pedregosas de las tierras altas de los Alpes, el Macizo Central de Francia y los Apeninos en Italia; estas áreas fueron gradualmente dedicadas a la producción agrícola, reduciendo la cobertura forestal.

Desde el comienzo de la Revolución Industrial, la mayor parte de la población rural “sobrante” se había mudado a las ciudades para trabajar en los nuevos establecimientos industriales, sin embargo, las industrias europeas fueron insuficientes para absorber a todos los inmigrantes; y esto favoreció los movimientos migratorios en dirección a América, que al fin del siglo XIX y primera parte del siglo XX adquirieron una gran intensidad.

El desarrollo del vidrio durante el siglo XIX se caracteriza por los rápidos avances tecnológicos de esta industria y por el redescubrimiento y adaptación de métodos antiguos, lo cual afectó seriamente los bosques cercanos a las playas mismas, por ser la arena una materia prima fundamental.

El bosque debe ser visto como un hecho social, ya que es un ecosistema que refleja los modos de organización y los procesos socioeconómicos de determinadas sociedades. Por ello, el bosque es un producto social resultado de un largo proceso histórico de interacción y transformación con el entorno (Lage, 2001).

En el siglo XVIII, en Europa, los bosques contribuían a la existencia de sociedades, en un difícil equilibrio con el resto de los demás espacios agrarios, de allí que la regulación del tamaño de la población local representó el elemento más débil del derecho de la sostenibilidad tradicional. El desequilibrio no fue grande siempre y cuando la regulación “natural” por medio de la epidemia endémica de la peste reforzaba el sistema de la sostenibilidad. Pero la crisis comenzó con la desaparición de la peste en Europa Central, avances en la medicina y mejores prácticas de higiene, en las primeras décadas del siglo XVIII y hubo otros factores relevantes para que comenzara una crisis demográfica.

En regiones con una concentración de la producción proto-industrial casera de textiles, por ejemplo, en el este de Suiza, se puede ver desde 1730 una tendencia al incremento excesivo de la población. Además, algunos reinos, como es el caso de Prusia, iniciaron con la política del llamado “poblacionismo”, con la lógica de que más seres humanos significaban más soldados y más pagadores de impuestos.

Esta política real iba en contravía con el objetivo local de optimizar su población en relación con su capacidad ecosistémica, y por otro lado, se abrieron fuentes adicionales de alimentación para más personas a causa de la introducción de nuevas plantas útiles, las cuales fueron más efectivas en la transformación de energía solar en biomasa: la papa y el maíz de Hispanoamérica.

Con la combinación de todos estos factores, en Europa Central empezó entre los años 1730 y 1760 un aumento de la población de manera exponencial. Alrededor de 1800, la cultura agraria entró en la crisis medioambiental más fuerte desde la caída parcial de estos ecosistemas en 1348, cuando se terminaba el ciclo de calentamiento del planeta que se inició en el siglo IX.

Sin embargo, Europa escapó a las consecuencias dramáticas y mortales por medio de una vía nunca antes conocida: con un salto sobre los límites del sistema agrario, primero la revolución política de la Ilustración, que quiso cambiar radicalmente el sistema agrario, y ese gran cambio medioambiental se produjo por las leyes de las seis décadas entre 1789 y 1848, que quisieron poner en práctica las teorías estatales y económicas del espíritu fisiocrático y liberal.

Los ilustrados no sólo dedujeron de la física newtoniana una nueva perspectiva mecanicista y atomística de la naturaleza, sino también en la medida en que transfirieron dicha física a las sociedades humanas, construyeron un derecho natural con un carácter social-newtoniano. El pensamiento ilustrado fue el origen de una intervención estatal y legislativa profunda, que cambió completamente la organización y la apariencia del medioambiente, cuando el Estado destruyó totalmente el mundo medieval de los señoríos locales y desapareció aquel nivel que era el responsable exclusivo que protegía el medioambiente.

La idea básica fue escapar de la “amenaza malthusiana”, creando un derecho de exclusión contra los pobres de los pueblos, que perdieron todos sus derechos de usar tierras comunales, y al reducir el grupo de personas que tenían derecho a beneficiarse de las fuentes de subsistencia, parecía ser una solución sencilla para retornar a una relación más balanceada entre la población humana y los recursos del entorno, generando una expulsión masiva hacia las ciudades o al exterior del país.

En 1850, la subida del precio de la madera amenaza los bosques por medio siglo y lleva a que éstos, diezmados, sean reforestados con pino pinaster, que será una salida a la gran crisis que se da entre 1852 y 1857, de malas cosechas, crisis en la pesca y el cólera, lo cual afectó el equilibrio entre el mundo rural y el urbano.

Conclusiones iniciales

Este acercamiento desde el siglo XVI a las primeras décadas del siglo XIX, donde se consolida el capitalismo y comienza a emerger el turismo como actividad económica con identidad propia, muestra que sólo una transformación profunda de la sociedad desde diferentes ángulos tan opuestos como la pintura y la tecnología, la naturaleza y salud, el hombre y las máquinas, pueden sentar las bases del nacimiento de una compleja actividad que va más allá del viaje: el turismo.

Esto pone en evidencia que una sola revolución como la del transporte no es suficiente para lograr un nuevo modelo de negocio en cuya base está una nueva perspectiva del mundo de los usuarios, los futuros turistas.

Los grandes cambios que se dan en la humanidad nunca son unilaterales, siempre son la suma de otros cambios que se van dando en el tiempo previo, y la “revolución” es el salto final a un espacio ya construido por una larga serie de transformaciones.

El Estado que emerge de estos países necesitará del viaje como un ejercicio de consolidación de su poder frente a la sociedad, como una manera de transmitir que estas transformaciones han generado resultados y que éstos están al alcance de un importante grupo de la sociedad, que ha logrado socializar los grandes avances, y éste no es menor, romper los límites espaciales del lugar donde se vivió toda la vida, es un cambio de grandes magnitudes.

Las grandes masas enfrentadas al trabajo brutal que exige el capitalismo salvaje empiezan a ser controladas por un nuevo tipo de ocio, que se va construyendo como una necesidad a los requerimientos de estos grandes grupos humanos que venían de sociedades donde la gente se manejaba por el tiempo natural, se levantaba al amanecer con el sol y se acostaba cuando éste dejaba de brillar.

Entre las primeras opciones de ocio era la taberna en el barrio, luego vienen juegos, pero de pronto aparecen “las excursiones”, una fuga hacia la libertad de movimiento del obrero anclado junto a la máquina como una parte de ella, una breve brisa de libertad, la esperanza alimenta la utopía y lo desconocido al imaginario.

La ocupación de grandes extensiones de tierra y sus bienes fue una función del Estado que se denominó inicialmente conquista, porque se ocupaba contra la voluntad de los que vivían allí y con ello no sólo perdían su libertad sino su

lengua y su cultura transformando la conquista en colonialismo. La conquista y colonización generaba “tesoros” entre los conquistadores más allá de las grandes ganancias, y esto los llevaba al atesoramiento de objetos, generados en esos viajes o expediciones, y a ello se llamó coleccionismo, que años después estos objetos, expresiones de culturas conquistadas, se mostraban en los grandes museos como trofeos de guerra.

La colonización es un movimiento en forma de ocupación, es una expansión que prescinde del tiempo y da prioridad al espacio; por oposición a la expedición que es un desplazamiento pero que le da importancia al tiempo más que la distancia ya que su prioridad es el descubrimiento y no la posesión.

A estos dos grandes movimientos le sigue un tercero, el turismo, que es una forma de apropiación sin ocupación de los lugares colonizados antes o de los países de los colonizadores, en ambos casos la aventura existe, aunque dominada por un imaginario y el tesoro emerge tiempo después como el souvenir en el pasado y en el presente tiene corta vida en la web a través de las imágenes que se muestran en las redes sociales.

Otra gran diferencia con los dos modelos anteriores es que el turista pretende viajar más lejos en menor tiempo y a más bajo costo, por ello al final el turismo es como la vida, donde lo que falta es tiempo.

La experiencia con vivencias e imágenes es parte fundamental del turismo, así como la acumulación de dinero es la forma en que se identifica la avaricia, por ello el ejercicio histórico de controlar la naturaleza y el tiempo se nos presenta de dos maneras. La extensión del espacio, a través de viajes, colonización, expediciones y turismo; y la expiración en el cuerpo, a través de cirugías, concepción artificial y clonación (Blas de Jana, 2006).

Por ello es que el souvenir, las colecciones y los botines son el tesoro del que tiene una casa fija, porque el otro el nómada no va nunca de viaje, él es viaje, no tiene tiempo para la memoria, el movimiento es constante. En el nómada, el espacio va con él, no tiene memoria al no tener tiempo ni espacio para ella.

Esto es parte de lo que caracteriza al “otro” al que no acumulaba, a los pueblos que tenían ciclos itinerantes en el año, a los que no dejaron grandes edificaciones, y muchos otros más, dos mundos opuestos, y por ello ante la falta de una explicación regida por la lógica del país conquistador, lo único posible que les quedaba era la negación.

Lothar Baumgarten sostiene que el museo sólo puede entenderse como una reserva del colonialismo, en la cual se revela la doble adicción del impe-

rialismo, a apropiarse y acumular lo desconocido y la exigencia de controlar al “otro” por medio de la organización y la clasificación (Kravagna, 2008).

Por ello no debemos olvidar que la visión y descripción del mundo en que vivimos mayoritariamente ha sido construida a partir de la visión del colonizador, en este caso Occidente ha tenido siempre una cosmovisión.

La alteridad representa al otro y ésta fue evolucionando desde la modernidad hasta la actualidad, así tenemos siempre de un lado a Occidente y del otro al “diferente”, primeros esclavizados por no entenderlos y no considerarlos humanos, luego liberados a las fuerzas del mercado que lo esclavizan de otra manera más sutil, pero con resultados similares; la asimetría norte-sur, sigue vigente, y el turismo es uno de sus modelos.

Viene ahora una segunda parte de revoluciones y cambios que van a terminar de transformar la transición a este nuevo modelo hegemónico, el capitalismo, del cual el turismo es un instrumento importante para el poder y el equilibrio de la sociedad, al llevarnos a ver a la realidad colonizada como un determinismo y a los colonizadores como “los dioses que lo hicieron posible” y llevaron su cultura para iluminar a ésta, la mayor parte del planeta.

PARTE II
Capitalismo y nueva sociedad
1840-1914

Introducción

En esta segunda parte, tomamos casi ocho décadas, que unen la consolidación del capitalismo, la emergencia de un nuevo colonialismo-imperialismo y una gran revolución urbana, social, política y tecnológica junto a una reingeniería de caminos, ciudades y formas de viajar.

En este tiempo emerge y se desarrolla el turismo y el ocio a consecuencia de la oferta de transportes y las nuevas posibilidades de grandes segmentos de la población de acceder a éstos. Se sientan las bases del turismo moderno y en algunos casos se logra exportar el modelo a Latinoamérica, ya que Estados Unidos era la potencia emergente, y en el turismo y los viajes habían logrado grandes avances.

En este período se dan varias revoluciones sociales y tecnológicas, pero un parteaguas de éste es la emergencia del colonialismo moderno, que va a colocar más de la población mundial bajo el dominio de este nuevo modelo, el capitalismo el cual es operado por los nuevos imperios, encabezados por Inglaterra y Estados Unidos.

La Revolución Industrial y la consolidación del capitalismo

Las revoluciones son hechos complejos que nunca pueden ser analizados como temas lineales, ya que para llegar a ello se requirieron largos períodos de transformaciones que van abriendo camino a nuevos conocimientos en un proceso acumulativo que sintetiza el patrimonio cultural, científico, artístico y social de un país o, en este caso, una región.

Una variable importante que nos permite pensar que algo estaba pasando en el mundo al comienzo del siglo XIX, fue el crecimiento demográfico, ya que se pasó de 1,041 millones de habitantes en el planeta en 1820, a 1,270 en 1870, alcanzando 1,791 millones en 1913, un incremento de más del 70% a nivel mundial en sólo cuatro generaciones (Maddison, 2002).

Pero a nivel de subcontinente europeo, hoy definido como la Europa Occidental, se experimentó un menor crecimiento demográfico ya que pasó de los 132 millones de habitantes en 1820 a 187 millones en 1870, pero todo ello en medio del proceso migratorio campo-ciudad, lo cual generó grandes contingentes de población sin posibilidades de regresar al campo ni emplearse en la naciente industria (Maddison, 2002).

Esta situación, que aparece como una contradicción en medio de la Europa colonial e imperial, derivó en una gran expulsión de población a las diferentes regiones coloniales del mundo, hecho complejo ya que a su vez las migraciones a América y a Australia principalmente, se pueden también ver como procesos de recolonización.

De estas estadísticas se deduce que, a nivel de la población mundial, los europeos eran la segunda agrupación humana en el planeta, ya que dos de cada tres eran asiáticos, dominancia que aún se mantiene, uno de cada cinco eran europeos, uno de cada diez africanos y uno de cada treinta y tres eran americanos y de Oceanía, demostración del exterminio de pueblos originarios en América y Oceanía, antes densamente poblados (Hobsbawm, 2003).

PIB por habitantes de Europa y Estados Unidos (dólares 1990)

Países	1700	1820	1913
Gran Bretaña	1,405	2,121	5,150
Francia	986	1,230	3,485
Italia	1,110	1,117	2,564
Países Bajos	2,110	1,821	4,049
España	900	1,063	2,255
Portugal	854	963	1,244
Estados Unidos	527	1,257	5,301

Fuente: Maddison, 2002.

**Estructura de empleo en los Países Bajos, Reino Unido y Estados Unidos
(% del empleo total)**

Año	Sectores	Países Bajos	Reino Unido	Estados Unidos
1700	Agricultura	40	56	Nd
	Industria	3	22	Nd
	Servicios	27	22	Nd
1820	Agricultura	43	37	70
	Industria	26	33	15
	Servicios	31	30	15
1890	Agricultura	36	16	38
	Industria	32	43	24
	Servicios	32	41	38

Fuente: Maddison, 1991.

El crecimiento demográfico que se da en gran parte de Europa entre 1750 a 1850 fue tan prolongado debido al aumento de la producción agropecuaria y la expansión industrial entre las causas económicas y, en las sociales, destaca que se anticipa la edad para contraer matrimonio, debido a las mejoras económicas, lo cual aumentó la etapa reproductiva que fue más eficiente debido a la alimentación y condiciones higiénicas, generan un alto saldo de niños que llegaban a la edad adulta, pese a que en esa época comenzó a fomentarse el trabajo infantil (Slicher, 1974).

La Revolución Industrial implicó el desplazamiento de la población campesina a la ciudad, con lo cual se fue creando y expandiendo la clase trabajadora industrial, los obreros, en detrimento de los campesinos, como podemos ver en los casos de los Países Bajos, Reino Unido y Estados Unidos, aunque las tendencias son generales, las diferencias por países son muy marcadas. Estos cambios se reflejaron en el gran crecimiento a nivel mundial desde el inicio de la Revolución Industrial, desde la proto-industrialización hasta el siglo XIX.

Entre 1700 a 1820, la producción creció a una tasa del 0.5% y entre 1820 y 1913 ésta se elevó a un 1.5%, al igual que la producción por habitante en el primer período de 1700 a 1820 tuvo un promedio anual de crecimiento de un 0.1% y de 1820 a 1913, éste aumentó a un 0.9% (Piketty, 2014).

A mitad del siglo XVIII comienza a evolucionar el transporte, ya que antiguamente éste era generalmente realizado por barcos en ríos o el mar, pero en el área continental se comenzaba a promover los carruajes como un nuevo transporte masivo.

La población de Europa en el siglo XVIII tenía muy poca movilidad, salvo por deber o por necesidad, y un ejemplo de ello es que 9 de cada 10 personas no salía de su cantones o pueblo donde había nacido durante toda su vida y todo esto cambia radicalmente en el XIX con la emergencia del ferrocarril que logra despegar a la población desde sus lugares de residencia, rompiendo el inmovilismo forzado.

Peyrefitte sostiene que la pretendida Revolución Industrial de fines del siglo XVIII es el momento en que la reacción en cadena, preparada desde mucho tiempo atrás, comienza a producir efectos perceptibles a simple vista, y para ello adjunta un cuadro comparando el índice de producción industrial con el comercio en Inglaterra de la mitad del siglo XVIII y mitad del XIX (Peyrefitte, 1996).

El desequilibrio entre Francia e Inglaterra a consecuencia de la Revolución Industrial, se puede ver en un estudio realizado por Derry y Williams, en su *Historia de la tecnología* (Peyrefitte, 1996).

Comparación del índice de producción industrial con el comercio en Inglaterra, 1700-1860

Variables	1700	1775	1785	1800	1860
Producción industrial	4,60517	4,99043	5,01728	6,25767	8,08948
Comercio exterior	4,60498	5,47638	5,11446	6,80869	9,12642

Fuente: Peyrefitte 1996: 139-536. Este es un “Índice de Balassa” que mide en libras constantes la cantidad de: Exportaciones de productos domésticos + importaciones + reexportaciones. Los dos índices se dan en logaritmo. La cifra indica la tasa promedio de crecimiento del índice.

El grupo social que tenía mayor movilidad en el país en la sociedad de esa época eran los militares que por razones de su trabajo debían cambiar de asentamiento cada cierto tiempo, para poder mantener y avanzar en su carrera, y ello obligaba a su familia a mover la residencia que a veces era fuera del país en zonas coloniales u otras en zonas de fronteras tan difíciles como las primeras.

Hechos técnicos inventariados en Europa Continental

Período	Europa s/Francia	Francia	Inglaterra	Totales
1600-1700	8	10	8	26
1700-1750	4	3	8	15
1750-1800	4	12	24	40

Fuente: Peyrefitte, 1996.

La Europa de fin del XVIII era mayoritariamente rural, Rusia y Europa nórdica tenían una media de población de entre 90 y 97% de campesinos; Lombardía tenía el 85% de población rural y Venecia llegaba al 80%. Gran Bretaña para mitad del siglo XIX era mayoritariamente urbana, Austria en 1834, tenía sólo un 13% de población viviendo en ciudades (Hobsbawm, 2003).

A fines del siglo XVIII, la información era difundida por los viajeros, no había periódicos salvo algunos excepcionales para la clase más alta, que en el caso de París había una tirada, en 1814, de sólo 5,000 ejemplares para el periódico de mayor tiraje mundial.

Esto coincidía con la política de los gobiernos que regían los destinos de los países de Europa, la gran mayoría pese a la Revolución francesa, eran monarquías absolutas, salvo el caso de Gran Bretaña, que había tenido lugar un proceso de reducción del poder real que lleva a una monarquía constitucional, y éstos traían un férreo control sobre los periódicos y la información en general.

Si bien, la Revolución Industrial comienza a hacerse visible en la cuarta década del siglo XIX, la fecha que los historiadores colocan como el punto de partida de la misma es 1780, aunque fue una etapa donde las técnicas que se comenzaban a usar no requerían más que de artesanos tradicionales, ya que eran máquinas incipientes.

¿Qué significa que estalló la Revolución Industrial?, significa que un día entre 1780 y 1790, por primera vez en la historia humana, se liberó de sus cadenas el poder productivo de las sociedades humanas, que desde entonces se hicieron capaces de una constante, rápida y hasta el presente ilimitada multiplicación de bienes y servicios (Hobsbawm, 2003).

Como todo proceso de transformación, se da una fecha como referencia, pero estos comienzan mucho tiempo antes, y en el caso de la Revolución Industrial hay que considerar la “proto-industrialización”, que implica reconocer

las industrias surgidas en la Edad Media, en contextos urbanos, y en medios rurales, industrias artesanales en el ramo textil y en el trabajo de metales, comercio de pequeños objetos para un mercado de consumo que proporcionó un aprendizaje crucial para el progreso económico (Matías, 1988).

La agricultura tendrá un papel fundamental en la Revolución Industrial, ya que debía aumentar la productividad con menos mano de obra para alimentar a los trabajadores de la industria a un bajo precio, para apoyar una más rápida acumulación de capital en estos sectores más modernos de la economía, aportar la materia prima principalmente el algodón y seguir proporcionando mano de obra barata a la industria.

En ese mismo tiempo histórico se da la Revolución francesa, 1789, cuyas etapas fueron muy violentas, como fue la República Jacobina 1793-1794, y en 1799 se dio el golpe de estado de Napoleón y con ella una serie de movimientos de diferente magnitud y resultados, entre ellos destaca la revolución en América del Norte que dará origen al actual Estados Unidos, 1776-1783; Irlanda, 1782-1784; Bélgica y Lieja, 1787-1790; Holanda, 1783-1787, Inglaterra, 1779; todos ellos referenciados en las nuevas ideas emergentes.

Entre 1790 y 1800 se dan operaciones navales en todos los mares, Indias Occidentales, el Levante, continente indio y en América, que recién a partir de 1810 comienzan los procesos de independencia. A partir de 1815 a 1848, se inicia una segunda ola de conflictos y levantamientos políticos, sociales y militares, y la tercera ola de conflictos comienza en 1848 (Hobsbawm, 2003).

El liderazgo o la razón de que la Revolución Industrial toma más fuerza, más rápidamente en Inglaterra responde a varios factores, entre ellos, la existencia de recursos claves como el carbón y el hierro y el potencial acumulativo del crecimiento regional británico; estas regiones se encontraban ya preparadas para utilizar y aprovechar las nuevas tecnologías, por ello es que esa variedad de progresos y cualidades regionales fue de gran provecho en el conjunto de la economía británica (Berrick, 1988).

Los grandes avances de la Revolución Industrial inglesa, en la industria textil, carbón, metalurgia y los ferrocarriles fueron hechos por personas ajenas a la ciencia, no eran profesionales de ésta, sino técnicos o aficionados, como fue el caso de George Stephenson, creador de la locomotora a vapor, que era un gran artesano antes que un científico, pero con una gran visión, que lo llevó a la audacia de construir la primera locomotora que se reprodujo industrialmente. Pero sin las revoluciones políticas hubiera sido imposible que afloraran más

genios, ya que éstas permitieron la creación de los Centros de Estudios Politécnicos (1795), la Escuela Normal (1794) y ese mismo año se abrió en París el Museo de Historia Natural, que serviría para poder hacer del conocimiento un fenómeno común a toda la sociedad, sin limitaciones.

Los colegios politecnicos se abrieron en la mayoría de las ciudades europeas grandes y, a medida que se iban ampliando en el universo del conocimiento, le atraía a más gente que será la que proveerá cambios o se sumará al trabajo de esta revolución en la industria y la tecnología.

En Inglaterra, el conde Rumford fundó la Royal Institution en 1799, y entre otras instituciones para la ciencia estaba la Sociedad Lunar de Birmingham, la Sociedad Literaria y Filosófica de Manchester, y la Royal Society of London for Improving Natural Knowledge es la más antigua sociedad científica de Gran Bretaña que mantiene estrechas relaciones con la Academia Real Irlandesa, fundada en 1782, mientras que la Real Sociedad de Edimburgo, fundada en 1783, se mantuvo como una institución “escocesa independiente”.

Los grandes cambios que se dan a partir de las revoluciones políticas, industriales y sociales no sólo se reflejaron en el incremento del número de personas capacitadas, sino que a la vez se amplió el universo de estudio con los nuevos descubrimientos y expediciones, y se multiplicó el número de científicos en estos países pioneros de la Europa Atlántica.

La revolución en el transporte y el inicio del turismo

La gran producción de mercancías que genera la Revolución Industrial debe enfrentar a las limitaciones del transporte de la época, ya que ésta había crecido a una importante tasa que resultaba desfasada de los mecanismos de transportación para su circulación en la época.

El problema de la circulación de las mercancías debió enfrentar un largo proceso de reconversión de los antiguos criterios de comunicación y transportes, marcados por las condiciones de estrechez de los mercados locales, los cortos proyectos mercantiles y la inoperancia de redes de comunicación precarias que alteraban los ritmos de producción, influyendo en los costos y retrasando el abastecimiento de materias primas.

Sin embargo, esta relación causa-efecto no es lineal, y así como se plantea una “proto-industrialización”, desde varios siglos atrás, también hay experien-

cias de transporte, que se adelantan a la Revolución Industrial y sientan la base de modelos alternativos, que serán fundamentales en la denominada “revolución del transporte”.

CAMINOS

La odología es la ciencia o el estudio de las carreteras o de los recorridos y por extensión, el estudio de las calles, las autopistas, las sendas y los caminos, de cómo se utilizan a dónde conducen y cómo nacieron. Éstas ya no pueden ser identificadas exclusivamente como el desplazamiento de un lugar a otro, ya que cada vez más éstas son escenarios de trabajo, de ocio, de relaciones sociales, de agitación y para muchos se han transformado en el último recurso de privacidad, de soledad y de contacto con la naturaleza (Brinckerhoff, 2011).

En Occidente, fueron los romanos los que tienen la mayor experiencia en la antigüedad en caminos, ya que lograron crear una red de más de 80,000 km de extensión y que respondía al proceso de expansión del Imperio romano, por lo que su función era militar y comercial. Muchas de estas calzadas eran pavimentadas y otras construidas con base en piedra, ripio y morteros de diversas composiciones.

Esta red tuvo su máxima expansión en los siglos I y II de nuestra era y llegó al África del norte y a las islas británicas; estas calzadas bien diseñadas, tenían cada 16 km una posta para recambio de caballos y descanso de los cocheros, todas eran del Estado y su uso se restringía al oficial, por lo que al ampliarse se pudo montar sobre las redes y sus centros de abastecimiento un sistema de servicio postal (Bañón y Beviá, 2000).

Francia es pionera en las carreteras en la etapa moderna, y es que opta por un sistema de construcción de las mismas a partir de la iniciativa pública, proyecto que fue promovido por Colbert que era ministro del reino, durante el reinado de Luis XIV, pero Colbert muere en 1683 y el proyecto se abandona.

A comienzos del siglo XVIII, la mayoría de las carreteras en Europa eran caminos de tierra sin pavimentación, ni drenaje y cuando eran las temporadas de lluvias éstos se hacían intransitables y, por oposición, con sequía eran un mar de polvo, por lo que todavía eran usadas las viejas calzadas romanas que eran muy avanzadas frente a estos caminos o sendas forestales, esto había detenido el tráfico de personas y el de mercancías, por lo que se trataba de buscar otras opciones alternativas como los barcos de río o mar (Stilicho, 2011).

De las últimas décadas del siglo XVIII a la mitad del XIX se da una reconstrucción sistemática de carreteras, a partir de que muchas fueron pavimentadas (empedrado) y otras presentaban ya el doble carril, y el sistema de carreteras de peaje, que fuera puesto en práctica en Inglaterra a finales del siglo XVIII, se fue generalizando, lo cual atrajo principalmente a la iniciativa privada.

El sistema de carreteras de peaje fue iniciado en el siglo XVII, en los comienzos de la Revolución Industrial, como una serie de medidas inconexas hasta que comenzó la administración de los Turnpike Trust, que se dio en las arterias nacionales que salían de Londres, como la Great North Road a Edimburgo, la Iris Road Holyhead o la Great Western Road que unía Londres con Exeter (Albert, 2007).

La política de hacer mayor inversión en caminos emerge en el siglo XVIII y se usarán sistemas de incentivos para promoverlo como fueron los Turnpike fideicomisos que eran organizaciones privadas que financiaban los arreglos de una parte del camino y cobraban peaje. La primera Turnpike Trust fue la que aprobó en 1707, concesiones que se daban por 21 años, pero que luego se renovaban dado que los concesionarios siempre planteaban que no se había recuperado la inversión del camino. El período de auge de esta institución fue entre 1750 y 1760, ya que se autorizaron más de 300 fideicomisos a lo largo de 10,000 km de carreteras, y para 1830 llegaba a tener 20,000 km, o sea, el 17% de los caminos de Inglaterra (Bogart, 2004).

En 1770, éstos habían crecido hasta llegar a ser 500 y controlaban una red de caminos en Gran Bretaña de 24,000 km, la mayoría de los caminos pavimentados eran usados en el transporte de pasajeros, que veían reducido el tiempo del trayecto en un 25%, y además sirvieron para promover los carruajes personales, que cuando llegaban a Londres generaron los primeros grandes atascos (Stilicho, 2011).

En Alemania y el Imperio austríaco se avanzó menos en caminos, aunque Austria creó una verdadera red radial de caminos que tenían como centro a Viena, mientras que en Prusia se avanzó poco debido a que se sostenía que el camino lento hacía que los viajeros vayan gastando más en las diferentes posadas.

La política librecambista inglesa venía facilitando la construcción de nuevas carreteras por el sistema de las Enclosure Acts, que provenía de la distribución de tierras. No obstante, el progresivo desarrollo de redes de comunicación terrestre conocería los principios de una notable paralización, cuando se impuso definitivamente el ferrocarril como medio de transporte.

El Camino de Santiago tiene una historia que se remonta al año 812, época en la que se encontraron reliquias atribuidas al apóstol Santiago, pero en si no hay un claro origen de este camino histórico, espiritual, cultural y natural. A partir de estos años y hasta el siglo IX hubo peregrinaciones, pero las mismas logran un objetivo cuando Alfonso II Rey de Asturias, logra que se descubra la tumba del apóstol en Compostela y manda levantar allí una iglesia, dando lugar a la iniciación formal del camino de Santiago que concluía en este templo.

El rey Alfonso II sería el primer peregrino del camino de Santiago, ya para el siglo X el peregrinar era una atracción en la Europa medieval y católica, pero a partir del siglo XIV, los conflictos internos de Europa desplazan a los peregrinos hacia otros lugares santos, con algunas recuperaciones como en el siglo siguiente debido a los grandes problemas de hambre, guerras y pestes.

Entre el año 1000 y 1300, la ruta jacobea tuvo una gran actividad constructiva, especialmente el camino que era el soporte de la peregrinación y los servicios a ambos lados de la carretera y los puentes obras más complejas como el puente que cruza el río Ebro por Logroño, además de construcciones religiosas y los tradicionales alojamientos que salían de la “nada”.

Según las *Crónicas anónimas de Sahagún* en las últimas décadas del siglo XI llegan a esa villa muchos artesanos de diferentes oficios, desde herreros a carpinteros y de ser cierta esta afirmación significa que a lo largo de la ruta se dio un desarrollo de carácter exógeno. En los documentos del siglo XI al XIII se habla de que en varias localidades junto al Camino de Santiago se desarrollaban actividades diversas.

Lo mismo ocurre con las condiciones que fueron muy favorables para el desarrollo del comercio, más al existir oferta de productos de todos estos artesanos, lo cual fue apoyado por el denominado “derecho de Francos”, otorgado en 1095 por el conde Ramón de Galicia, que exigía no prender ni despojar a ningún mercader ni habitante de Santiago (Valdón, 2000).

En el siglo XVI, el obispo de Santiago ante las amenazas de Drake, oculta los restos y demás piezas en un lugar secreto, cerrando por dos siglos las peregrinaciones, hasta 1879 en que el obispo Paya Rico, redescubrió los restos del santo y prueba la autenticidad de las reliquias reiniciando el Camino de Santiago.

En la mitad del siglo XIX comienzan a regresar las tradicionales peregrinaciones, que habían decaído siglos anteriores por problemas políticos que afectaban la religión, en esa época el ferrocarril ayudó a mover grandes grupos de

personas y los gobiernos dan una mayor libertad religiosa, ya que estas peregrinaciones habían sido prohibidas, por los temores que generaban las aglomeraciones, teniendo como referencia los sucesos de París de 1848.

Sin embargo, será durante la primera mitad del siglo xx, que se da un auge de Congresos Eucarísticos y tras la muerte de Franco retoma con mucha fuerza el turismo religioso, se da un gran resurgimiento del Camino de Santiago, esta vez como expresión de un turismo religioso para unos y cultural para otros. En 1993, El Camino de Santiago fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

CANALES Y RÍOS: EL TRANSPORTE FLUVIAL

En el siglo xv en Europa se inicia la construcción de canales navegables y con ello la navegación fluvial comenzó su expansión, ya que en esa época eran para el transporte de mercancías y personas; hoy la red canales está orientada al ocio y son ya un atractivo turístico histórico muy importante.

Los ingenieros franceses realizan obras más largas de canales lo que permite unir ríos y superar la diferencia de altura a través del uso de sistema de esclusas, y los canales artificiales sirven para gestionar los niveles de agua.

En el siglo xvii se termina el canal que une a los ríos Sena y Loira y en 1681 se inaugura el canal du Midi, que une al Atlántico con el Mediterráneo, construido y financiado por Pierre Paul Riquet.

El canal del Mediodía (Midi) es la primera gran vía navegable de Europa y está en el sur de Francia, y se forma de la unión del río Garona en Toulouse, también canalizado con el mar Mediterráneo, y forma junto al canal lateral del Garona (que une Toulouse y Burdeos) el llamado canal de los Dos Mares que comunica por vía fluvial del Atlántico al Mediterráneo, siendo prolongado en su origen por el canal del Ródano a Sète.

Actualmente el canal del Mediodía se utiliza para el turismo, el ocio e incluso como vivienda, ya que el Estado francés es el propietario y su gestión se confía al ente público Vías Navegables de Francia, que administra todos los sistemas y canales que hay en el país.

Este canal en la actualidad registra la quinta parte del turismo fluvial francés, más que el Sena, siendo el 80% de quienes lo recorren extranjeros y las actividades ligadas al turismo y los deportes en el canal.

En el largo período de la Revolución Industrial, los ríos y canales tuvieron un papel más importante que el mejoramiento técnico de carreteras y puentes, y esto comenzó como una “fiebre de canales” para transporte de carbón, con fines industriales o domésticos.

Las medidas de los canales y las características de las esclusas llevaron a que se definiera un tipo particular de barcos, que hoy se puede ver en los viejos canales, eran los Narrowboat, una especie que es autóctona de estos intrincados caminos hídricos en el corazón de Gran Bretaña.

En Alemania, el auge de la navegación interior explicaba por sí solo el proceso de extensión y generación de importantes focos industriales y el aprovechamiento de las vías fluviales que iban al mar del Norte y que favorecían a la región de Renania, organizando el abastecimiento de materias primas destinadas a las fábricas de Berlín, organización de la gran arteria del Rin, y el flete bajó hasta tal punto que el río reguló, estimuló o marginó vastas corrientes comerciales, atrajo establecimientos comerciales, condicionó la prosperidad del Ruhr y todo el oeste alemán.

Hoy los sistemas de canales son un gran atractivo; en Inglaterra, donde hay una asociación que mantiene aún las barcas de la época de la Revolución Industrial, se puede navegar en ellas y así recorrer grandes zonas integradas por esta red desde esa época, o conocer en la historia a través de un recorrido por uno de los exóticos museos de Londres (Museo de los Canales de Londres). Una vez más el pasado se recicla a través del turismo, que logra transformarlo en un nuevo producto, que se suma a los atractivos de la región.

En Europa hay más de 35,000 km de vías navegables que conectan a cientos de ciudades y centros productivos, por lo que la Unión Europea a partir de 1993 otorgó la “liberalización de cabotaje”, lo que ha supuesto la supresión del sistema de turnos, que impedía a las empresas usuarias elegir libremente el transportista y el medio.

El sistema de canales y ríos navegables conforman uno de los modelos de mayor calidad en cuanto a escenarios reales de la historia y la naturaleza transformadas, y son navegados por equipos que tienen una relación más amable con la naturaleza. Así mismo, en los canales hay lo que podríamos definir como hoteles alternativos, viejas barcas o barcos adecuados para alojamiento turístico. En la nueva etapa de los cruceros, se distinguen por su calidad y prestancia, los cruceros de ríos, como los que navegan el Danubio, Rin, Volga, Sena y Ródano que logran un turismo de alto nivel económico, en barcos no masivos.

Canal de Suez puerta a Asia, África y al turismo

El canal de Suez es un parteaguas en las comunicaciones y transportes del siglo XIX, ya que se construye cuando comienza a darse una nueva etapa de colonialismo, esta vez en Medio Oriente, Asia y África. Inaugurado en 1869, fue operado comercialmente y turísticamente principalmente por Thomas Cook, que terminó, luego del fin de la ocupación británica de Egipto, con el monopolio del tráfico del turismo en el Nilo y canal de Suez. Los ingleses iban a Egipto en la temporada del invierno inglés, por un clima más benigno, además de ser algo “exótico” lo cual concordaba con los imaginarios de la aristocracia y alta burguesía británica.

El 2 de octubre de 1872, Phileas Fogg salió de Londres y al día siguiente llegó a París, combinando barco y ferrocarril, y de allí tomó el tren con destino a Turín y de allí a Brindisi, lugar donde se embarcó en el crucero a vapor *Mongolia* que pertenecía a la línea P&O, rumbo a Bombay pero atravesando el canal de Suez, y ésta es la primera parte de *La vuelta al mundo en 80 días*, en la que Julio Verne, su autor, conocía muy bien el significado y las características del canal de Suez, por lo que la obra es un monumento a los nuevos tiempos gracias al ferrocarril, los vapores y los nuevos canales, que transforman grandes distancias en lugares accesibles (Piouffre, 2009).

Con la apertura del canal de Suez, el tráfico marítimo hasta Asia se incrementa y con ello los viajeros que lo quieren conocer y llegar a los nuevos destinos del Imperio en China, India y otras islas y territorios ocupados por este Imperio sin límites que gobernó la reina Victoria, emperatriz de la India.

El éxito turístico del canal fue muy significativo, porque estaba en la cuenca de control europeo, el Mediterráneo, o sea, relativamente cercano y además porque Egipto se transformó a lo largo del siglo XIX en uno de los destinos exóticos “controlado” y operado por los ingleses que desde 1882 ya tenían a ese país como un protectorado, que fue uno de los mecanismos de control tradicionales de pueblos y riquezas durante el colonialismo y el neocolonialismo.

Canal de Panamá y un turismo pionero

Si bien, el canal de Panamá se abrió en 1914, año que estalla la primera gran guerra mundial, hay antecedentes durante la época de su construcción, que lo colocan como el pionero del futuro turismo en ese país que pocos años antes se había “independizado” de Colombia.

A partir de 1907, se organizaron en Estados Unidos las primeras giras turísticas con destino a Panamá, las que ofrecían como principal atracción las obras de construcción del Canal, reiniciadas en 1904, luego de ser abandonadas por los franceses que lo habían comenzado a construir a fines del siglo XIX.

La visita del presidente Theodore Roosevelt, en 1906, y conocido como el promotor de la política del “gran garrote”, fue el disparador que atrajo a los primeros grupos de estadounidenses que llegaron en calidad de turistas a la ruta de tránsito, esto no pasó desapercibido para los comerciantes nacionales que, a través de la Asociación de Comercio de Panamá, que comenzaron a promover el turismo conjuntamente con las inversiones y la inmigración.

Es recién a partir de 1908, que se dejaron sentir con fuerza las inversiones estadounidenses, sobre todo en las áreas de desarrollo agrícola, maderero e industrial, en las provincias de Bocas del Toro, Chiriquí, Veraguas, Colón y Panamá, que van a sentar las bases de una recolonización de Panamá por Estados Unidos, que toma una forma de “protectorado geopolítico”, ya que las bases militares que se construyen a continuación se orientan a defender el canal, pero ocupando el país.

En 1906, después que la campaña de saneamiento a cargo de William Gorgas obtuvo los primeros éxitos en la lucha contra las fiebres tropicales y que, en Panamá, Colón y la Zona del Canal contaron con agua potable y calles pavimentadas, el presidente Theodore Roosevelt —sin duda el mayor promotor de la construcción del Canal— visitó el Istmo. Era el primer presidente estadounidense que viajaba al extranjero y permaneció tres días en la Zona del Canal. Se sentía profundamente orgulloso de “visitar la obra del canal de Panamá que yo he hecho posible” y estaba convencido de que se trataba de “una hazaña épica y de gran trascendencia” (McCullough, 1977: 534).

En 1910, con el propósito de atraer inversionistas y turistas, el gobierno nacional firmó un contrato con W. W. Rasor, editor-gerente de la *Pan American Magazine* (Revista Panamericana) de Nueva Orleans, para la publicación de un número de su revista exclusivamente dedicado a Panamá, con artículos históricos, políticos, industriales y datos estadísticos, así como ilustraciones con fotografías de todo el país y hacer un tiraje de 800 ejemplares (Pizzurno, 2007).

Entre 1911 y 1912, el número de visitantes atraídos por el mundialmente famoso Corte Culebra, llegó casi a 20,000 y en los días libres, los empleados del canal también se convertían en turistas y no sólo visitaban el Corte, sino también Punta Toro y el Fuerte de San Lorenzo del río Chagres (ambos situa-

dos en la costa atlántica). Además, realizaban travesías por la bahía de Limón (costa atlántica) y organizaban paseos a la isla de Taboga (en el Pacífico) que, muy pronto se convirtió en el destino favorito de las familias de la zona y de los patricios panameños.

La travesía en barco hacia Taboga duraba tres horas y aunque aún se mantenía en pie el viejo hotel Aspinwall, no era habitual que los excursionistas se alojaran allí. Mientras tanto, los domingos, el doctor Gorgas organizaba cabalgatas a las ruinas de Panamá Viejo y el mayor David du Bose Gaillard, aprovechaba para ilustrarse sobre la historia de Panamá por la que sentía verdadera pasión (McCullough, 1977).

Desde 1904, Panamá se dolariza, siendo el segundo país del continente, lo cual lo transforma en una zona de bancos estables, lo cual atrae capitales del extranjero, “Paraíso fiscal” o doble paraíso turístico y financiero. El poder usar el dólar directo a los turistas, en épocas donde no había facilidades de cambio incide en los viajeros que vienen a este lugar alejado del “desarrollo”.

El arribo cada vez más grande de turistas y el interés que demostraban por las ruinas de las iglesias y conventos de la época de la Colonia, llevó a que al gobierno nacional promulgara en 1912, la Ley 12 declarando Panamá Viejo como “monumento público digno de conservarse” (Fitzgerald, 2003: 81).

El éxito de Panamá, luego de la visita de “Teddy” Roosevelt, incidió sobre los norteamericanos para ver como evolucionaba su incipiente colonialismo y que entre 1911 y 1912 se publicaran en los Estados Unidos, una docena de guías turísticas para satisfacer la curiosidad de un público cada vez más exigente y ávido de información. Lo que nunca se les dijo a los turistas fue el costo humano de esa obra monumental, sólo en la primera etapa, cuando el proyecto lo llevó Francia morían un promedio de 700 trabajadores chinos, hindúes, antillanos y negros, por cada kilómetro que se avanzaba (Galeano, 1987).

EL FERROCARRIL

En 1825, George Stephenson construyó la Locomotion para la línea entre Stockton y Darlington, al noreste de Inglaterra, que fue la primera locomotora de vapor en poder tirar un convoy de vagones del transporte público, y en 1829 construyó la locomotora The Rocket, la cual logró un gran éxito lo que llevó al inventor a crear la primera compañía constructora de locomotoras de vapor que fueron utilizadas en las líneas ferroviarias de Europa y Estados Unidos.

El ferrocarril se transformó en el símbolo de la modernidad del siglo XIX, porque reduce el espacio y el tiempo, algo que ahora con las nuevas tecnologías vuelve a repetirse a mayores velocidades; en esa época la velocidad del ferrocarril de vapor era tres veces más veloz que de los carruajes con caballos.

Constantin Pecqueur, un seguidor de las ideas de Saint Simon, publica una obra en esa época *La economía social*, donde afirma que la disminución temporal debido a las nuevas velocidades, crea una nueva geografía, porque la disminución del tiempo del transporte parece reducir la geografía, cada punto de la nueva geografía cambia para siempre, las casas de un pueblo que se integran a la nación, los pueblos que terminan unidos a París, la metropolización a través del tren (Schivelbusch, 1986).

La locomotora fue el fetiche de la segunda mitad del siglo XIX; la imagen de la segunda fase de la Revolución Industrial, acarreando capitales y mercancías, o deteniéndose a las puertas de las grandes ciudades industriales cuando los obreros se tumban sobre los rieles.

El carácter espectacular de las esperanzas de progreso que anunciaba la locomotora fue plenamente apreciado por los europeos del segundo tercio de siglo, aunque la especulación inicial que dio el primer momento de auge ferroviario en Inglaterra (1845-1847) fue seguido por un proceso de quiebras en cadena, con la ruina total de muchas compañías (Gómez, 2004).

Las primeras líneas férreas se construyeron en Inglaterra en la década de 1830 se orientaban a la búsqueda de soluciones a necesidades de comunicación ágil en la corta distancia, ya que anteriormente se habían construido rieles para convoyes de vagonetas de tracción animal, en las proximidades de los yacimientos carboníferos, fundamentales para las fundiciones que eran el motor de la Revolución Industrial.

En 1830, únicamente Inglaterra empleaba locomotoras de vapor, contando tan sólo con dos ferrocarriles. Francia en 1832, y por la iniciativa privada de la familia Seguin, tendió una línea férrea de 58 kilómetros entre Saint-Etienne y Lyon, utilizando también la locomotora de vapor.

El naciente ferrocarril integra un nuevo modelo de ciudad en la Londres victoriana, ya que logra consolidar su urbanización y en 1844 había seis líneas que convergían de diferentes áreas de los suburbios al centro y para 1850 los empleados de la city eran viajeros pendulares y necesitaban una estación en la zona, la que se creó en 1860: Charing Cross.

En 1860, tanto en Europa como en Estados Unidos, las vías férreas comenzaron a formar amplias y complejas redes de comunicación, y una década después, en 1870, Europa contaba con más de cien mil kilómetros de vía férrea, y como dato demostrativo en Inglaterra era posible ir desde Edimburgo a Londres solamente en doce horas de viaje, un hecho totalmente nuevo que estaba alterando todo el concepto de velocidad y distancia.

El ferrocarril era una forma rápida y cómoda de trasladarse, pero además se transformó en un instrumento que "... por su naturaleza móvil y su connotación de monstruo infernal, penetraba montañas y atravesaba parajes. Recuperó, develó y ayudó a escribir la historia de los pueblos al llevar al primer plano regiones hasta entonces vírgenes para muchos ojos" (Robles, 2007: 111).

La velocidad generó temores de accidentes y lesiones, pero ello no asustó al hombre ni a la sociedad ni al poder económico, que veían esta nueva posibilidad como un nuevo principio de la vida pública. Así, la aniquilación del tiempo y el espacio, fue el tópico que el siglo XIX utiliza para describir la nueva situación del ferrocarril, que ha generado un movimiento que no depende de las condiciones del espacio natural sino de la energía mecánica que ha creado el hombre (Schivelbusch, 1986).

Los primeros estudios económicos realizados a fines del siglo XIX sobre la localización de las ciudades reconocieron el papel del ferrocarril en el crecimiento urbano, un ejemplo de ello fue la obra de Charles H. Cooley, *Theory of City Location* (1894), donde se destacan, entre otros, los puntos de ruptura del transporte, que obligaban a almacenar por algún tiempo mercancía, o los puntos de intersección entre el transporte por carreteras, el ferrocarril y el barco (Capel, 2007).

El ferrocarril generaba una idea de camino con salidas y llegadas fijas, las estaciones de ferrocarril son los nuevos lugares o santuarios del viaje y la velocidad, lugares que toman las características de centros públicos y que por su importancia serán los primeros sitios donde se levantarán los hoteles modernos, los primeros de la era del capitalismo; así transporte y alojamiento abren una nueva era: la del turismo, entendido éste como un producto nuevo, la venta de un tiempo de fantasía, un nuevo lujo del hombre-testigo de la naciente Revolución Industrial.

Pero este cambio profundo necesitaba de un complemento fundamental, la comodidad, ya que para 1860 el tren no era cómodo, más cuando se trataba de grandes distancias, así como diferentes y extremosos climas. En 1863, George

M. Pullman creó un nuevo tipo de vagón el *pionner*, donde los viajeros podían recostarse para poder dormir, en los largos viajes, que sería el antecedente del coche cama.

En Estados Unidos, la competencia más poderosa en el control de las principales líneas del país era la del rey de los ferrocarriles, Vanderbilt, que contrató al fabricante Webster Wagner un vagón con coches que se hacían camas y al día siguiente volvían a ser butacas, modelo que tomó fama al transportar los restos del presidente Lincoln y su comitiva.

En el avance de la búsqueda del confort entró un nuevo elemento, la privacidad, obra del ingeniero Nagelmackers, que recibió el apoyo del rey de Bélgica, para el trayecto París-Viena, y en 1876, lo llevó a crear su propia compañía y siguió creando más confort, coche salón y en 1882 se crea el coche comedor.

La suma de los nuevos niveles de confort, más el lujo de una época y los sueños de muchos que querían conocer el “exótico Oriente” llevó a la creación del primer gran tren de lujo conocido como el Orient Express. Los grandes problemas de las fronteras y las empresas nacionales llevaron a la línea a una larga negociación, pero el 4 de octubre de 1883 estaba listo el Orient Express para unir París-Constantinopla y Estambul (Poivre d’Arvor, 2007).

Este expreso que era lo más avanzado de su época y recién llega completar todo su recorrido hasta Estambul en 1889, pero en 1906 con la apertura del túnel de Simplon, se creó la línea Simplon Express, que luego se transformó en Simplon-Orient-Express en 1919, ya pasaba por Venecia lo que le daba un nuevo encanto y en 1924 el Arlberg-Orient-Express pasaba por las grandes estaciones suizas y austriacas y algunos coches iban a Budapest, Bucares y Atenas (Poivre d’Arvor, 2007).

En 1930, el Orient Express cruzó el Bósforo dando lugar al Tauro-Express, llegando a su apogeo al llegar a El Cairo, Teherán y Basora y en otro lado a Bombay, pero el 20 de mayo de 1977, desde la estación de Lyon salió el Direct-Orient-Express en dirección a Estambul, en su último, viaje.

El tren fue la marca de una era, la colonial, ya que los países que eran ocupados y colonizados lo primero que se creaba era un gran ferrocarril para mover a los hombres del aparato colonial, visitantes, mercancías y abastecimiento, desde la India, ex colonia inglesa al África, los ferrocarriles fueron el símbolo del poder colonial.

De los trenes famosos que atravesaban grandes distancias y sobreviven hasta hoy con una función más a la que tradicionalmente se les daba, esta vez

el turismo, son el Transiberiano, en Eurasia, el Eastern and Oriental Express en Asia y el Canadiense en América del Norte, Canadá.

La configuración de bloques económicos de poder oligárquico, las tendencias a la conjunción del capital industrial y del financiero, la etapa imperialista del capitalismo Occidental y las complicidades contraídas en la cúspide del poder económico y político, son cuestiones a tener en cuenta a la hora de considerar la hegemonía de la locomotora: instrumento fundamental para la unificación de América del Norte, en su asalto al poder imperial.

El ferrocarril desempeñó un papel fundamental para la consolidación de la gran Alemania de Bismark. Las sociedades privadas italianas se agruparon para facilitar la hegemonía de la casa de Saboya y el gobierno de Roma. Esto retrasó el desarrollo del ferrocarril en Italia y recién a final del siglo XIX aparecen líneas con una cierta vocación turística y como paisajista estaba la línea Turín-Génova que fue de las más elevadas que se construyeron en este país (Giuntini, 2002).

El plan gubernamental inglés de desplegar la “Red India” consolidó definitivamente la dominación colonial (transporte de manufacturas, importación de materias primas y ágil traslado de contingentes militares).

Los mayores trenes, o sea, líneas de ferrocarril por distancias y capacidad fueron el Transiberiano en el Imperio ruso y el CP Canadian que atravesaba Canadá de este a oeste, más de 4,500 km, gran parte del año con nieve.

A finales del siglo XIX, en el África colonial, había un proyecto mayor de integración para lograr una explotación más amplia de los recursos y poder sacar los mismos a los puertos, pero que correspondían a dos proyectos coloniales diferentes, acorde a las zonas que ellos controlaban y los intereses geopolíticos que intentaban proteger.

Primero y más largo fue el proyecto británico de unir Ciudad del Cabo con El Cairo, 8,000 km para formar el eje de un Imperio vertical de norte a sur. El proyecto conocido como la columna y las costillas, la primera era la línea ferroviaria norte-sur y las costillas las líneas que salían de ésta hacia los puertos del Índico.

El proyecto se gestó, luego de la reconquista de Sudán, en 1898, por parte de Cecil Rhodes que arrancararía desde el sur y Herbert Kichener que saldría del norte hacia el sur, un trabajo con mano esclava y obreros coloniales, que debió enfrentar no sólo la hostil naturaleza, sino los ataques de holandeses, franceses y tribus locales no controladas por los británicos, además de las colonias ale-

manas de Ruanda, Burundi y Tanzania, hasta el Tratado de Versalles en que los ingleses se quedaron con estas colonias (Trébede, 2011).

Al terminar la Primera Guerra Mundial se pretende integrar la costa este de África a través del imperio vertical y la red del ferrocarril, pero había falta de fondos; el imperio ya estaba herido de muerte y pocos años después con la Segunda Guerra Mundial, los sueños del Rhodes se terminaban de descarrillar (Valls, 2010).

El ferrocarril no sólo era una forma cómoda y rápida de trasladarse de un lugar a otro, sino que por su naturaleza, atravesaba montañas, ríos y parajes, permitió al viajero redescubrir su región, país o comarca. Unido a este importante invento aparece en el mismo tiempo otro, el daguerrotipo, luego pasó a ser la fotografía, y de la unión de ambos nació la Sociedad Fotográfica de París que organizará la primera misión heliografía en 1851, como misión artística y militar a fin de sistematizar y fotografiar los monumentos de Francia.

Francia se había dividido en seis regiones a partir de las seis líneas de ferrocarril, que saliendo de París iban a la frontera y cada una fue abordada por un fotógrafo para tomar las diferentes fotos de los monumentos. El objetivo fue censar la historia de Francia desde los vagones del ferrocarril y demostrar las infinitas posibilidades de esta nueva técnica (Robles, 2007).

En la Exposición Universal de París de 1855, las obras de arte se colocaron al mismo nivel que las fotografías y de las grandes máquinas que generaba la Revolución Industrial, y por ello la fotografía se convirtió en uno de los índices para medir el grado de progreso de un país.

El primer “viaje de placer” fue el 13 de junio de 1847, y salía de la estación Saint-Lazare y fue promovido por la compañía de L’Havre; eran excursiones de bajos precios para la masa urbana, y por esa masividad se impusieron los boletos cerrados, con horas fijas.

El placer desde el comienzo se cuestionó porque se veían esos viajes como algo inhumano, la gente amontonada en medio del verano para lograr un lugar en el tren, que se dirigía de las ciudades para conocer el nuevo París de Haussman y los parisinos, para conocer el mar y la campiña.

Pasando los años sesenta del siglo XIX, comienzan a perder atractivo los “viajes de placer” y se remplazan por los viajes en tren a los centros de baños de mar con fines “terapéuticos”, pleno auge de los higienistas.

Un tema nuevo que ingresó con los ferrocarriles fue el de las guías de viaje, que tenían características muy particulares ya que abarcaban diversos aspectos

desde la red de carreteras para acceder al ferrocarril, reglamentos y descripción de localidades por donde pasa el tren.

La ingente producción de guías desde 1848, la “Guía del viajero” y el “Manual del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez” de 1851 son las pioneras, pero éstas se pierden en la gran cantidad de guías y libros de viajeros que se editan entre 1800 y 1902 que llegan a ser un total de 1,986 obras, de las cuales 1,272 son relatos de viajes (López, 2006).

El confort del viaje estaba soportado en dos grandes imaginarios, el de la aventura del largo viaje, la noche, peligros y sobresaltos y el segundo era el marco de este imaginario: el confort.

En 1876, Nagelmackers funda la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), que un año más tarde es absorbida por una compañía norteamericana la Mann Boudoir Sleeping Car Company, que implementan un sistema de vagones dormitorios, que durante el día funcionaban como salón y a la noche las camas acolchadas para evitar el movimiento y los ruidos: en 1882 introducen el vagón restaurante y a comienzos de siglo llegaron a tener vagones gimnasios (Robles, 2007).

En el cambio de siglo, los viajes largos internacionales en tren se presentan como unas vacaciones muy particulares, en la cual se combina el lujo de los trenes con el *glamour* de la época, pero la magia era la noche, creando una leyenda de “la noche del tren”. Esto tomaba vida porque la gente no consideraba al tren sólo como un medio de transporte sino como el escenario de nuevas historias, amistades.

El mensaje de los carteles de la época no sólo hacía hincapié en el *glamour* sino también en la economía de tiempo, porque permitía acortar largos trayectos al usar la noche como tiempo de viaje efectivo, en medio de la oscuridad sin tomar en consideración el paisaje, sino la comodidad y los servicios que se ofrecían. El tren no sólo revoluciona el transporte, sino la sociedad, al transformar un mundo sin movilidad a uno nuevo en que el viaje comienza a ser un atractivo, un imaginario, parte de la cotidianidad, un elemento fundamental para hacer del turismo un éxito, ya que están integrados.

Así, sociedad en movimiento y turismo forman otra de las bases de este nuevo modelo que plantea el capitalismo emergente, para hacer un gran negocio del tiempo en que el trabajador no produce, sino consume.

El inicio de los ferrocarriles cambió drásticamente la historia de las ciudades capitales y de vastas regiones del mundo, las cuales comienzan a ser

visibles a partir de que éste llegaba a sus límites. En la “leyenda” está inscripto como el gran parteaguas de los viajeros y el nacimiento del turismo moderno, fue el famoso primer viaje que organiza Thomas Cook, con el ferrocarril como medio de transporte a una convención de abstencionistas o antialcohólicos.

Las estaciones de tren son el centro del nuevo turismo, ya que frente a ellas están los nuevos hoteles, que reciben al viajero, al turista, al visitante a la ciudad, y ello le da una fuerte presencia por más de un siglo y medio hasta que el avión logra tomar la vanguardia como sistema de transporte.

Pero el turismo de la época, el de grandes viajeros, por su fama o su dinero, su cultura o poder, tuvieron algo muy similar a una Belle Époque del transporte con los grandes trenes como el Expreso de Oriente, los expresos de Viena a París y los grandes expresos internacionales que junto a los cruceros de gran lujo hicieron la época de oro del turismo, al que se irá diluyendo en la entre-guerras hasta el inicio del turismo de masas y el fin del *glamour* como parte fundamental del viaje.

Pero junto a este turismo de élite que dominó la segunda parte del siglo XIX y los primeros quince años hasta la guerra mundial, tuvo su contraparte de turismo de una emergente clase media, la cual pudo ser medida en los viajes para las exposiciones internacionales, que atraían gente del subcontinente de diferentes latitudes y de otros países en menor medida.

Con la expansión del capitalismo, comienza a profundizarse la transformación de la sociedad que empieza a vislumbrar otras formas de vivir y de disfrutar, todavía enmarcados en rígidos patrones de clases, los cuales se irán diluyendo en el siglo XX, luego de las dos grandes guerras mundiales.

El ferrocarril integra al hotel frente a la estación y así deja sentado un primer sistema de transporte-alojamiento que funciona no sólo para los turistas sino para todos los que viajan por diferentes funciones a las principales ciudades de estos países.

En Estados Unidos, los ferrocarriles dominaron la segunda parte del siglo XIX y las primeras décadas del XX, ya que las grandes distancias y la falta de caminos, además de los conflictos, primero con los pueblos originarios y luego en su guerra civil, atrasan el desarrollo de la infraestructura.

El ferrocarril fue de los grandes agentes de extensión del colonialismo y el neo-colonialismo, en la India el primer caso, permitió cubrir grandes distancias y obligó a crear una red de albergues para los viajeros “blancos” en un país de castas colonizado por una potencia dominada por las ideas del eurocentrismo.

Fulton construyó el *Clermont*, que conjugó la máquina a vapor de Watt, las ruedas laterales y un diseño que contemplaba un casco de madera y fondo plano, y en 1807, el barco iniciaba a más de cinco millas por hora el viaje de Nueva York a Albany, sobre el río Hudson, cubriendo 460 kilómetros, en una incursión de ida y vuelta, sin ningún accidente mecánico, inaugurando la era de la navegación a vapor.

En octubre de 1805 se dio la batalla naval de Trafalgar, la mayor derrota naval de Francia y España a manos de la flota de Gran Bretaña, lo cual trajo como consecuencia que España perdiera su flota y Francia quedó tan afectada que Napoleón deja de ser una amenaza para los ingleses. Este triunfo les da un poder naval que ha durado un siglo y medio y que fue la base de su expansión y consolidación como el imperio más grande del siglo XIX (Hermelo, 2006).

La navegación a vapor entra con fuerza en los transportes fluviales, donde el viento y las corrientes hacían difícil la navegación, para luego pasar al mar, un proceso que duró décadas. En el siglo XIX, la Marina británica era la más poderosa del mundo, en 1820 tenía 34 barcos a vapor frente a 22,000 veleros, pero en 1850 había más de mil barcos a vapor frente a 25,000 barcos a vela.

En esta transición, los clíperes fueron la joya de la ingeniería naval y la síntesis de dos tiempos de los viejos galeones al barco de vapor, logrando en muchos casos superar las 20 millas por hora como un barco a vapor.

Los primeros modelos de navegación a vapor aparecieron con la renovación de las flotillas de transporte fluvial alrededor de 1830, pero en 1838, y en discutibles condiciones de seguridad, los dos primeros barcos de vapor arribaron al muelle de Nueva York.

Las innovaciones técnicas se fueron sucediendo poco a poco, y en 1851 aparecieron los primeros cascos metálicos para una mejor adaptación de la hélice, y además las rutas que eran muy peligrosas para los veleros, serían entonces transitadas con mayores condiciones de seguridad por los barcos a vapor. La construcción metálica favoreció, a su vez, el alargamiento del casco: así aparecieron los grandes “correos” de la época 1890-1900, que frecuentaron vastas extensiones del hemisferio austral.

El buque de vapor, ya perfeccionado, presentaba ante el velero otra ventaja ineludible: una mayor capacidad de aforo, que a principios del siglo XX duplicaba la de éste, y el abastecimiento se solucionaría jalonando las rutas o aco-

plando las escalas de aprovisionamiento o descarga, lo cual, a su vez, permitía el abastecimiento de agua dulce para las calderas.

Con estos cambios tecnológicos, los fletes sufrieron un descenso de precios considerables, ya que no sólo se viajaba en condiciones más seguras y más rápidamente, sino que era más barato el transporte de la mercancía, lo cual era fundamental para el naciente capitalismo que necesitaba velocidad en la circulación y el consumo.

En 1817, cruzar el Atlántico de Europa a Estados Unidos llevaba de 35 a 40 días, lo cual se podía prolongar si se encontraban con mal tiempo, por eso se armaron cuatro veleros para transportar correspondencia entre Nueva York y Liverpool, lo que permitía un número limitado de pasaje, que luego se hizo atractivo porque demoraban mucho menos tiempo que los barcos tradicionales, abriendo así el interés por el viaje de pasajeros más que de carga.

A partir de 1845, los paquebotes, con motor, vela y cascos de metal lograron ser verdaderos cruceros en el concepto actual, como es el caso del *Great Eastern*, que dado su gran tamaño llevó a que Julio Verne lo inmortalizara en la novela *La ciudad flotante*. Carga y pasaje, un hotel con un servicio de carga, el gran negocio comenzaba, empezaba la época de oro de los grandes barcos y del turismo.

En 1894, Charles Parsons construyó un yate impulsado por una turbina y tres años después lo prueba, llegando a una velocidad de 35 nudos muy elevada en esa época, a partir de 1901 se comienzan a instalar estos motores en los nuevos cruceros; en 1905 en *Carmania*, luego en el *Mauretania* y el *Lusitania* (Piouffre, 2009).

La creación de las grandes líneas navieras viene del siglo XIX y su expansión es acorde con la monopolización económica y la creación de los imperios coloniales; en 1840 nace la Cunard Line con el nombre de British and North American Royal Mail Steam Packet Company, que en 1906 botaron dos grandes cruceros: el *Mauretania* y *Lusitania*.

En 1845 se crea la White Star Line of Boston Packets, que en 1868 quiebra y pasó a manos de Thomas Ismay y logró un apogeo hasta la Primera Guerra Mundial, cuando la tragedia del Titanic debilitó a la empresa la cual fue absorbida por la Royal Mail Steam Packet en 1926 y 1934 compró a la Cunard, el gran monopolio de los cruceros estaba en plena expansión.

Los franceses derrotados y humillados en 1805 en la batalla de Trafalgar se encuentran medio siglo después, en 1854, frente a la guerra de Crimea, a fin de

frenar la expansión del Imperio ruso, y ante la necesidad de tener que transportar 30,000 soldados y avituallamiento, se vio precisado de fletar barcos de su nuevo aliado Gran Bretaña. Esto llevó a Napoleón III a encargar los primeros barcos de guerra y a apoyar a la Marina mercante.

En ese proyecto creó la TRANSAT, con un importante subsidio del gobierno y que inicialmente se iba a encargar del correo entre Francia y Estados Unidos, Indias Occidentales y llegaba hasta México. La primera adquisición fue un barco de ruedas de paleta en 1864, adquirido en Estados Unidos y al cual se le bautizó como Washington, el navío era de 3,200 toneladas y 343 pies. En 1866, la empresa compra dos barcos impulsados por hélice, el *Periere* y el *Ville de París*, al constructor naval que había iniciado la flota Cunard, Napyer, en el Clyde (Maddocks, 1996:94).

Los grandes imperios coloniales necesitaban para mantener el control, el abastecimiento y extracción de recursos de sus colonias de grandes líneas marítimas, por ello destacaban las inglesas, alemanas y francesas, además de las italianas, española y belgas.

El auge del transporte marítimo debido a las transformaciones en los barcos de la vela al vapor y luego a las turbinas coincide con la expansión de la última oleada de colonialismo, el creado dentro del capitalismo que comienza aproximadamente en los ochenta del siglo XIX. Esto aunado a los avances tecnológicos, obliga a las líneas de cruceros y barcos de carga a tener abastecimiento de carbón en puntos clave del globo, islas, que estaban en las rutas marítimas, éstas eran las empresas que abastecían de este combustible a toda la navegación, luego lugares geopolíticos clave, eran las denominadas islas carboneras (Suárez y González, 2008).

Así pues, la dinámica económica generada en los archipiélagos del Atlántico africano necesitaba de las instituciones adecuadas, las cuales se concretaron en Canarias con el sistema de Puertos Francos (1852) y se intentó en Cabo Verde con el Tratado de Comercio y Navegación (1842), firmado entre Portugal y el Reino Unido (Suárez y Cabrera, 2010).

En el siglo XIX se produce la expansión de la economía europea al calor de los procesos que tienen su origen en la Revolución Industrial y la progresión de la economía capitalista, de allí que las infraestructuras de transportes y comunicaciones (puertos, ferrocarriles y telégrafo), elementos imprescindibles para el buen desarrollo del comercio, experimentaron un rápido crecimiento al abrigo de las inversiones de capital.

La navegación fluvial en Europa se ha practicado desde muchos siglos atrás y en los siglos XVIII y XIX se incrementó su uso ante la necesidad de transporte en pleno auge de la Revolución Industrial. La construcción de canales complementó la navegación de los ríos y sirvieron para hacer más efectiva la navegación fluvial.

Algo similar ocurrió en América, especialmente en Estados Unidos, y el caso más emblemático fue el río Mississippi, que desde Nueva Orleans se remontaba para sacar mucha riqueza, gente y visitantes. El transporte cambió la fisonomía de las costas, las cuales fueron pobladas, se armaron grandes mansiones con muebles traídos por los barcos de vapor, y además lograron hacer del viaje un recorrido seguro en una vasta región sin control ni ley.

Hoy los viejos barcos del Mississippi, reconvertidos y arreglados se han transformado nuevamente en un gran atractivo, como en el siglo XIX con casinos, shows, varios días río arriba o bajándolo, pero esta vez en vez de pioneros hay turistas (Gandy y Gandy, 1987). La vigencia de estas vías tradicionales nos permiten reconocer que no han “pasado de moda” y que hoy son parte de una nueva política de recuperación de su uso con el objeto de generar un transporte menos costoso y más sustentable.

En 1845, el paquebote llegó a su mayor desarrollo combinando el transporte y la hotelería, allí convergían tres grupos diferentes: los marineros tradicionales, los ex obreros del ferrocarril que trabajaban en las grandes calderas y los turistas. Una nueva especie de viajero para este nuevo, novedoso y lujoso medio de transporte de mitad del Siglo de las Luces. En la segunda mitad del siglo XIX, la transportación de viajeros, aún turistas de alto nivel económico, logra eclipsar los ingresos por transporte de mercancías y el famoso correo; eran nuevos tiempos.

Los pasajeros de estos nuevos reyes de los mares eran de tres grupos sociales distintos: la clase de los inmigrantes que con un gran esfuerzo pagaban su viaje; la segunda ya eran viajeros en términos similares a los de turistas, eran la gran mayoría lo que hoy se denominan hombres de negocios, funcionarios o militares, que podían compensar el viaje con el placer y en la primera clase viajaban los ricos, llevando parte de la Belle Époque dentro de estos barcos y haciendo de la travesía un gran espectáculo de diversión.

Al igual que los grandes hoteles de la época, la carta de presentación de estos barcos hoteles, era la cantidad y calidad de sus servicios, para hacer del viaje un verdadero placer, esa tradición está hoy vigente en los cruceros que

van aumentando de oferta de servicios y espectáculos para hacerlos cada vez más atractivos.

Estados Unidos, a final del siglo XIX y comienzos del XX, ya era una gran potencia camino a la hegemonía y su presencia en este gran mercado de los barcos de pasajeros y carga, no era evidente a título directo, sino en forma indirecta pero más efectiva ya que controlaba numerosas compañías a través de sus verdaderos imperios financieros, siendo el más famoso el Trust de John Pierpont Morgan (Piouffre, 2009).

En 1870, el capitán Lorenzo Dow Barker importó algo de fruta de Jamaica a Boston y lo vendió a Andrew Preston, un distribuidor local que lo revendió con una enorme ganancia para Barker (Mey Martínez, (s/f). Con este éxito inicial, Preston y Barker organizaron nuevos embarques que al inicio llegaban en forma irregular, pero en 1885 habían acumulado suficiente capital para crear una compañía especializada en importación de bananas: la Boston Fruit Company y crearon lo que sería conocido más tarde como la Gran Flota Blanca de buques acondicionada para el transporte de bananas, que luego también operaron como buques de pasajeros, abriendo el Caribe y Centroamérica para los nuevos turistas, a comienzos del siglo XX.

El canal de Suez, una puerta al Medio Oriente y un camino más corto para los turistas, en solo una década desde su apertura la compañía Paquet, puso varios barcos en líneas que iban desde Marsella al mar Negro y a Siria; los franceses y los italianos también toman una parte de estas rutas.

Los pasajeros de estas nuevas líneas eran diferentes a los que pasaban el Atlántico, ya que por un lado estaban los comerciantes, luego los funcionarios militares y coloniales y por último una nueva mayoría, los turistas. En 1869, se da el primer crucero por el Nilo organizado por el pionero Thomas Cook que mayoritariamente iban a Egipto, aunque otros seguían a destinos muy lejanos como la India.

Las Antillas, Centroamérica, México y Estados Unidos eran un buen destino de estas líneas marítimas que también tenían sus prolongaciones hacia Sudamérica, y otras hacia el Pacífico, pero recién a partir de 1914, cuando se abre el canal de Panamá, ya que antes eran las grandes travesías por el sur hasta el paso por Tierra del Fuego.

En 1889, la compañía transatlántica española abrió la línea a Buenos Aires vía Barcelona y a La Habana y Veracruz, México, con paquebotes que transportaban de 240 a 250 pasajeros, distribuidos en tres clases y con un gran confort.

Las compañías inglesas que llegaban a América del Sur eran Pacific Steam Navigation y la Royal Mail Steam Packet y las francesas eran: Les Messageries Maritimes, Les Chargeurs Réunis, la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur y la Compagnie Générale Transatlantique; había también tres empresas italianas y dos alemanas que complementaban esta larga ruta a América del Sur.

El paso del Ecuador era una fiesta obligada para todos los pasajeros con bautismo de agua y luego la fiesta y el diploma de haber pasado a esa otra mitad del mundo. Las rutas a Asia, donde el Imperio británico tenía su más preciada joya, la India, cambia radicalmente cuando se abre el canal de Suez, ya que se reduce el viaje en más de 5,000 km, y les quitan el largo viaje por el Cabo de Buena Esperanza, una zona de grandes tormentas y, por ende, de tragedias navales.

Sin duda la línea ideal para los viajes de caballeros, los turistas ilustrados del siglo XIX era la línea Holandesa Rotterdam Lloyd creada en 1839, hacía el recorrido a Asia por la ruta larga de Cabo de Buena Esperanza, lo cual le permitía abastecer y conectar a la colonia británica, actual Sudáfrica, y llegaba hasta las Indias holandesas, todo a vela; al final del siglo XIX se suman a estas líneas hacia el Asia nuevas líneas alemanas y japonesas.

Estos viajes exóticos a un mundo muy diferente eran de gran atractivo a las ricas familias europeas y norteamericanas que viajaban en primera, con verdaderos séquitos de mucamos y otro personal de servicio más que el que estaba a bordo, lo que llevó a P&O a emitir una tarifa de grupo. Los viajeros eran ricos, “expedicionarios”, miembros del servicio de los imperios y en vez de inmigrantes en busca de nuevas tierras había peregrinos a los lugares santos como la Meca (Piouffre, 2009).

La experiencia de la navegación por ríos y el uso de los barcos como centros de ocio tuvo en el siglo XIX un lugar único que fue la cuenca del río Mississippi, la más grande del este de Estados Unidos, y la primera región económica en lograr grandes avances a partir del río como principal medio de transporte.

Los clásicos barcos de paleta no sólo transportaban grandes cantidades de mercancías, sino que éstos integran vastas regiones, pero en muchos de ellos el ocio fue el principal centro de atención, ya que era el ocio de diferentes ciudades que no contaban con teatro, casino y grandes shows como los tenían los barcos de la época, pero el reino de estos barcos dura hasta las últimas dos décadas del siglo XIX y son reemplazados por el ferrocarril.

En el siglo XIX cuando emerge el turismo, apoyándose en los grandes cambios en la sociedad, la cultura, el poder, la economía y las grandes transformaciones tecnológicas, en esta etapa los miembros de la burguesía en ascenso y la aristocracia venida a menos se sumaba, en calidad de “maestros del buen vivir”. Las burguesías emergentes como la de Estados Unidos y Canadá y del neocolonialismo de los países latinoamericanos, que iban a Europa a fin de “aprender” la cultura del ocio y la diversión, tenían como meta París y los grandes centros franceses de playa.

De los cruceros a los yates

Los estadounidenses se hicieron famosos en el siglo XIX por sus yates de placer, que los van a llevar a ser el centro del poder en esta actividad emergente durante todo ese siglo y gran parte del XX hasta la actualidad. Si bien el origen de la tradición de tener una embarcación propia es de los holandeses y los primeros navíos de placer en el naciente Estados Unidos fueron los “Jaght Schips”, que tripulaban los prósperos colonos holandeses alrededor del puerto de Nueva Ámsterdam (hoy Nueva York) en el siglo XVII, pero el verdadero inicio del yatching es en el siglo XIX y en Estados Unidos, ya que los ingleses lo hicieron, pero a un nivel menor.

El primer yate de lujo fue botado en 1816 en Salem, con el nombre de la Barca de Cleopatra y su propietario era George Crowninshield Jr., realizado con un lujo nunca visto en la época, tenía una eslora de 100 pies, manga de 23 pies, 192 toneladas y 11 y medio pies de calado y en 1817 se hizo a la mar en un largo viaje de placer, turismo de aventura particular (Rousmaniere, 1996).

El origen de los clubs náuticos se remonta a Inglaterra, un país de marinos, que vivieron siempre de cara al mar y que siempre debían viajar en barco para abandonar las islas británicas. En el siglo XVII comienzan las reuniones informales de gente de mar y Joseph Addison, un comentarista social de la época, decía del propósito del club, que “el hombre es un animal social, y como ejemplo de ello podemos observar que aprovechamos todas esas ocasiones para juntarnos en esas pequeñas agrupaciones nocturnas que por lo habitual se conocen con el nombre de clubs” (Rousmaniere, 1996).

La primera asociación de yates se formó en 1720 y en ella los yates no eran conocidos por su nombre, el club se denominó Water Club del puerto de Cork y sus primeros miembros y fundadores eran nobles que vivían cercanos a este puerto irlandés y era un círculo aristocrático muy cerrado.

Ellos establecieron su cuartel en una isla del puerto de Cork y su nombre era Haulbowline, un lugar ideal separado del puerto con sus pub de gente de mar pobre, que no iba con este tipo de navegantes, y el número aceptado de socios fue de veinticinco a los que se les llamaba capitanes, que debían ser dueños de un yate. Entre las reglas de estos “capitanes” era que se prohibían las pelucas con coletas y mangas largas o volante, ambos atuendos de la nobleza.

Navegaban de abril hasta septiembre saliendo cada dos semanas y cumpliendo con rígidos códigos de navegación, sin necesidad de competencia, navegaban en formación como la Armada. Los yates del club eran Cúter de 45 pies de proa elevada, lo cual reducía la tripulación al mínimo, pero tenían comodidades y lujo en su interior (Rousmaniere, 1996).

A mitad del siglo XVIII, las guerras hicieron inseguro el mar que rodeaba a las islas británicas, pero el río Támesis, que desembocaba en el mar, era un lugar seguro. Así se organizan los primeros clubs como club de remo, para “caballeros respetables propietarios de veleros y botes de placer”.

En 1775, estos caballeros formaron el club Cumberland Fleet y el nombre era el apellido del mecenas del club el conde de Cumberland y sus actividades eran navegar en grupos y algunos, los menos, llegaban y se metían al canal de La Mancha. En 1823, los miembros del club decidieron crear el Thames Yacht Club, el primero que usó el nombre de yacht. En 1830 nació el Royal Yacht Club Sueco y en 1843 el hijo del rey de Francia prestó apoyo real para la creación de la Sociéte des Régates du Havre, que había creado cinco años antes por un grupo con el objeto de promocionar estos deportes a los que llegaran al nuevo hotel situado en Le Havre. En 1844, el New York Yacht Club, que se inició como una cabaña, pasó en pocos años a ser un importante club de estos yachtman y otros aficionados a la navegación. Los otros dos grandes magnates que junto a Crowninshield dominaban con sus grandes yates este mundo de la náutica privada eran Cornelius Vanderbilt y James Gordon Bennett.

Décadas después, los ingleses promoveran los clubs náuticos que se construían en las ciudades donde tenían grandes inversiones, esto ayudó al desarrollo y expansión de los deportes, del remo a las piraguas, la vela y la natación.

VOLAR Y RODAR, LOS INVENTOS EMERGENTES DE FIN DE SIGLO XIX

Si bien, a comienzo del siglo XX emerge el automóvil, hay antecedentes como que en 1840 se construyen en Francia cuarenta coches propulsados por vapor,

y desde cuatro años antes ya había diligencias movidas a vapor que llevaban de diez a veinte pasajeros a una velocidad de 24 km por hora, elevado para la época; en 1884, recorrió la carretera París-Ruan el último ómnibus a vapor, aunque siguieron produciendo vehículos a vapor hasta 1926.

En 1860, el inventor belga Etienne Lenoir logró construir y hacer andar el primer motor a explosión el cual logró patentar en Francia y en 1866, el creador alemán Gottlieb Daimler construye el primer automóvil que se propulsaba con un motor de explosión, el cual fue presentado en la Exposición Internacional de París de 1867. En 1886, el Ing. Karl Benz arma con el motor que creó Daimler, un auto y lo patenta, en Alemania, y en 1893 ellos arman el primer auto de cuatro ruedas y en 1899 un automóvil de carreras, mientras en Francia en la misma época Louis Renault crea un auto (Kreimer, 2006).

Es así como a finales del siglo XIX, alemanes y franceses fabricaban en escala automóviles y aunque pronto fueron superados por el famoso Ford T, que nacía de una producción en cadena de montaje en Estados Unidos, cuyo éxito entre 1908 y 1928 fue indiscutido y sólo equiparado en la historia por el escarabajo de la Volkswagen, que circuló hasta fines del siglo XX.

La revolución del automóvil fue precedida de importantes cambios tecnológicos, el primero el motor a explosión, que libera al auto de la tiranía del vapor, luego en 1875, Thompson inventó la rueda inflable que se han ido transformando mientras la carrocería seguía adecuándose a nuevas velocidades y capacidades.

El automóvil estaba asociado a la urbanización como nuevo asentamiento de las poblaciones que vivían de pequeñas ciudades o el campo, pero también abrió la brecha para la independencia del hombre y su familia para hacer viajes organizados por él, excursiones o viajes cortos, el auto ha sido un promotor del turismo familiar.

En 1804, sir George Cayley construye un planeador y en 1848 William Henson y John Stringfellow construyen un avión con motor a vapor, el cual logró despegar y volar 40 metros hasta que se estrelló y marcó el comienzo de la navegación aérea con un aparato a motor más pesado que el aire. En 1849 se usan los globos para el bombardeo de Venecia por parte de Austria y en 1861 el ejército de Estados Unidos forma su división de globos para observación y dirigir la artillería (Suay, 2003).

Los avances obtenidos durante el siglo XIX sientan las bases sólidas para el éxito de los hermanos Wright, norteamericanos de Ohio, que el 17 de diciem-

bre de 1903, en el estado de Carolina del Norte, realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave más pesada que el aire propulsado por motor, lograron volar a una altura de 12 metros y recorrer 36 metros de distancia.

Un avance más significativo fue el que dio el brasileño Alberto Santos-Dumont que en 1906 realizó públicamente el primer vuelo de un avión que podía volar por sus propios medios, a diferencia del de los hermanos Wright, que precisaba la ayuda externa de una catapulta para poder iniciar el vuelo.

En 1900, el Zepelín, dirigible que era llenado de hidrógeno realiza el primer vuelo en Alemania y dos años después se eleva el primer globo en la Antártida, la influencia de los globos se prolongó casi tres décadas más con el Zepelín, que fue una especie de crucero aéreo por la cantidad de pasajeros y carga y las grandes distancias recorridas como el vuelo a Nueva York, aunque un accidente truncó su continuación como nave de transporte.

En 1914 entra en funcionamiento la primera línea aérea en Estados Unidos, St. Petersburg-Tampa en el estado de La Florida, mientras Alemania construye ya 1,200 aviones para la guerra que estalla este año y así comienza otro uso de la aviación con fines bélicos. En la próxima etapa denominada de entreguerras, el desarrollo de ambos será muy grande y en el turismo jugarán un papel fundamental, el auto como turismo familiar y el ómnibus como transporte grupal adonde no llega el ferrocarril y el avión comenzará a unir destinos lejanos iniciando la reducción del tiempo y la distancia, lo que realmente será posible en la etapa siguiente cuando emerge el turismo de masas.

Ciudad, modernidad y espectáculo

A lo largo del siglo XIX se puede ver el proceso de urbanización, derivado del proceso migratorio campo-ciudad, que respondía a la nueva lógica de empleo-productividad que generó la Revolución Industrial.

En 1800 había en Europa 364 ciudades que estaban por encima de los 10,000 habitantes, para 1850 el número de ciudades creció a 878 y para 1890 éstas llegaron a ser 1,979, y la cifra de 10,000 habitantes ya había sido pasada por todas, así la población urbana pasó de 3.2% en 1800 al 13.3% en 1890 (Vries, 1987).

La revolución política ayuda a cambiar la sociedad y ésta a su vez requiere de nuevas opciones de vida incluido el ocio y allí aparece una nueva sociabi-

lidad a partir de los espacios de consumo de masas y las avenidas atravesando al ciudadano con el fetiche de la mercancía, que lo mantiene encandilado de diferentes formas hasta el día de hoy.

Las viejas ciudades limitadas por murallas y atravesadas por la pobreza, la industrial y sus grandes fábricas, es el territorio en el que la burguesía emergente pretende sacar partido al dividirlo por usos y acotarlo a zonas acorde a las clases en que se divide la sociedad. De allí que la ciudad se transforma en un lugar de conflictos que se originan en las crisis sociales generadas por este urbanismo caótico, que tenía como base una asimetría profunda.

Eso lleva a una nueva ciudad, donde se potencia y privilegia el centro que aloja el poder económico, político y religioso en detrimento de la periferia o suburbios donde amontonan los campesinos inmigrados a la ciudad para formar la gran fuerza de trabajo industrial.

Las calles dejan de ser un lugar de encuentro para transformarse en un lugar de intercambio, donde la casa era considerada el lugar positivo y la calle el negativo, al comienzo en la ciudad emergente del capitalismo las transacciones se hacían en las calles pero con el crecimiento y ordenamiento de la ciudad se empiezan a crear lugares especializados, como los mercados para el abastecimiento, los cafés para el ocio y entrenamiento al igual que las plazas y los parques, entre los más requeridos por la ciudad.

Estos cambios comienzan en la segunda parte del siglo XIX, época que coincide con el gran crecimiento económico el auge de las migraciones y expansión del capitalismo. En esta etapa que dura más de cuatro décadas desde 1850 se modernizaron las principales ciudades como París, Londres, Lyon, Bruselas, Florencia, Viena y Berlín, luego viene una segunda etapa a partir de 1890, con las transformaciones que trae aparejada el uso masivo de la electricidad, se construye la gran infraestructura, se consolidan los trenes metropolitanos y se inician viviendas a los sectores populares (Miralles, 2002).

Pero la ciudad era mucho más, era el marco de todas las obras artísticas y por ello debería ser el hilo conductor de la historia del arte en la Edad Moderna, sin embargo, dos hechos van a transformar esta perspectiva, por un lado se da una desconexión de la arquitectura con el resto de todas las artes a partir de la 1820-1830, y en segundo lugar, a finales del XVIII se produce una bifurcación en la educación y en 1794 se crea en París la Escuela Politécnica para formar ingenieros, escuela especial y científica y en 1806 se crea, en París también, la Escuela de Bellas Artes, así se dan dos líneas: la ingeniería que se identifica

con los nuevos materiales, hierro, vidrio y cemento y la arquitectura identificada con el pasado preocupada por los códigos artísticos y con los materiales antiguos, la piedra y el ladrillo; así todo el siglo XIX se da esta dualidad entre la nueva ingeniería y la arquitectura tradicional (Valdearcos, 2007).

La arquitectura historicista se vuelve sobre el pasado entre el nacionalismo romántico y el gótico y su gran obra es el Parlamento de Londres, pero la obra maestra del siglo XIX es la remodelación de París, obra que llevó adelante durante el Segundo Imperio con Napoleón III, a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

En 1848 se dio una gran rebelión popular en París con muchos muertos y heridos fruto de los enfrentamientos en las angostas calles cerradas por carros y otras formas de atrincherarse, algo que hizo reflexionar al gobierno sobre esa capital emergente y su estructura aún medieval de calles cortas y angostas, que la hacían más vulnerable a las revueltas populares de las grandes masas de pobres que inundaban la ciudad.

El París de la primera parte del siglo XIX era de muchos talleres dispersos sin un orden, calles estrechas, murallas, una ciudad más parecida a un laberinto que a una moderna capital industrial de un nuevo imperio emergente, algo que se percató Napoleón III y ello lo llevó a encabezar un amplio y ambicioso proceso de reingeniería urbana.

Estos profundos cambios crean las bases del turismo en la ciudad, antes peligrosa, llena de basura y sin servicios, sin más atractivos que el propio mundo que la creó: la industria y miles talleres. En esa época el turismo era impensable, menos aún crear infraestructura, por ello la transformación de París de los cincuenta es un parteaguas y un punto de apoyo para la construcción de infraestructura y servicios para los futuros turistas.

Hay varios mitos en estas transformaciones, el primero es que es la obra de un solo hombre, el barón G. Haussmann, lo cual es imposible, sin desmerecer la planeación de las mismas y la dirección de varias de ellas, pero sobre ello había un gran imaginario y era que la modernidad busca en el pasado una explicación para el presente y una preparación para el futuro (Harvey, 2008).

Pero los cambios que se dan en París están cimentados sobre transformaciones y avances de la época, por ejemplo, François Loyer llama la atención como el capitalismo emergente transforma la escala de los proyectos y para ello habla del Palacio de la Industria realizado en París para la Exposición Universal en 1855, como el Palacio de Cristal de Londres de 1851.

Hausmann parte de las nuevas tecnologías, las nuevas formas de organización del trabajo, que le permitieron planear el proyecto de la ciudad como una unidad y no una serie de anárquicos proyectos individuales, como anteriormente se hacían y representaban la acción de los diferentes gobernantes.

Había antecedentes de la modernización inicial de París durante las décadas de 1820 y 1830 cuando se construyen la mayoría de los famosos “pasajes de París”, que eran un centro para la venta de mercancías de lujo, donde la decoración se ponía al servicio del comerciante, el antecedente de las galerías comerciales.

Los pasajes eran una invención del lujo de la era industrial, ya que cerraban entre dos edificios con estructuras de hierro y techo de cristal y las paredes eran recubiertas con mármol y además tenían alumbrado a gas, muy adelantado para la época. Los pasajes nacen a partir que se conjugan dos condiciones, por un lado, los grandes depósitos luego transformados en grandes almacenes y, el otro, la emergencia de las construcciones de estructuras de hierro.

Este avance o anticipo de lo que vendrá a mediados del siglo busca superar lo inacabado del producto social, así como la carencia de orden social de la producción. Es el sueño en que cada época se le presenta ante los ojos de la siguiente, aparece esta última enlazada con elementos de la protohistoria, es decir, de una sociedad sin clases (Benjamin, 2012).

Pero Benjamin va más allá de esta protohistoria de la modernización de París, al sostener una comparación de éstos con una utopía de Fourier, los falansterios, al sostener que éste está organizado como una gran máquina, donde los engranajes son las pasiones, la máquina hecha de hombres produce el país de jauja, donde la moralidad es superflua por ello los falansterios eran ciudades de “pasajes”, porque éstos son el punto máximo de difusión de los “panoramas”.

Los panoramas son la morada de la imitación perfecta de la naturaleza a través de artificios, el pasaje simula una calle con mucha luz u oscuridad, o se imitan las diferentes partes del día e incluso la lluvia o las tormentas que se ven como estando en ellas. Los panoramas son la anticipación de las fotografías primero y de los films luego.

Los panoramas son el anuncio de profundos cambios del arte con la técnica, el urbano pretende llevar el campo a la ciudad y los panoramas urbanos se transforman en paisajes, de ese mundo ideal que es el rural y la naturaleza.

Otros actores de la sociedad también se adelantaron, como fue el caso de Balzac, el autor de *La comedia humana*, que según Marx anticipaba las nuevas

relaciones sociales que estaban embrionarias en las primeras cuatro décadas del siglo XIX. Daumier produjo ilustraciones que permitían ver en detalle la cotidianidad de la sociedad y en 1844 satirizaba al comercio textil adelantándose en una década a la apertura de las grandes tiendas de época.

Para Balzac, el parisino es la antítesis del campesino y niega toda vinculación con la provincia la cual se había transformado en “un gran taller metropolitano para la elaboración del placer”, la ciudad carecía de moral, de principios y de sentimientos genuinos.

El París de los cambios tenía una base social amplia según los acertados análisis de Balzac, un proletariado sin patrimonio alguno de unas 300,000 personas, una modesta clase media baja formada por comerciantes al por mayor y sus empleados, empleados del gobierno y pequeños banqueros, que sobreviven mientras trabajan, los especuladores, abogados, doctores, banqueros y los artistas que luchan por sobrevivir, además de la aristocracia (Harvey, 2008).

Había una segregación de espacios por clases sociales, cada clase su barrio y su centro, sus normas morales, salvo en los barrios pobres donde estaban los prostíbulos a los cuales iban los ricos, también en los edificios había una segregación vertical, en la buhardilla los artistas, en la planta baja para los *affaires* y a nivel de la calle los negocios.

En este marco, el emperador Napoleón III encargó al barón Haussmann designado Prefecto de París la planificación de la reconstrucción de la ciudad capital francesa en todos sus aspectos, desde los estructurales a los paisajísticos y de la gestión técnica y financiera de esta gran obra. La gestión de Haussmann fue de 1853 a 1869 y sentó las bases de una gestión moderna de la ciudad.

La nueva estructura planteaba una serie de redes que eran: la del servicio de aguas y alcantarillado, el servicio de paseos y plantaciones, el servicio de vialidad, las estaciones y la dirección del Plan de París, en esta titánica obra se gastó la suma de dos billones y medio de francos de la época.

Entre las estrategias que el Prefecto planteaba para la organización espacial de la ciudad destacan las siguientes cuatro, que son una combinación entre un París más atractivo y menos peligroso donde la pobreza sale del centro y una ciudad moderna y difícil de organizar con revueltas sociales, a la vez que atractiva para la diversión y el ocio (Munizaga, 1999).

- Primero, aislar los grandes edificios, palacios y cuarteles de manera que resulten agradables a la vista y permitan un acceso fácil en los días de celebración de actos y simplifiquen la defensa en los tiempos de revuelta.

- Segundo, mejorar el estado de la ciudad por medio de la destrucción sistemática de callejones infectos y otros focos de epidemia.
- Tercero, asegurar la paz pública por medio de la creación de grandes bulevares, que no sólo permitan la circulación del aire, sino también el fácil acceso y movimiento de tropas.
- Facilitar la circulación de ida y regreso a las estaciones ferroviarias por medio de líneas de penetración que condujeran directamente a los centros comerciales y de distracción y que evitaran los retrasos, congestión en la circulación y accidentes.

Así se forma la nueva imagen de París, con las grandes avenidas, para realizar los imponentes desfiles que son la forma en que el Estado absolutista se presenta como el centro del poder, con sus grandes edificios que son parte del atractivo turístico actual y que se originan en una estrategia política y militar de una época donde la democracia había sido clausurada. Los cambios que realiza la gestión de Haussmann transforman radicalmente la ciudad, acortando el camino a ser considerada la capital del mundo primero y luego al final del siglo, la Ciudad Luz, aunque el poder económico lo detente su enemigo eterno y vecino geográfico el Imperio británico y su capital Londres.

Las grandes avenidas, las calles ordenadas con aceras para caminar, los grandes edificios debían tener un marco fundamental que es el de moda en esa época: el jardín. En la década de los 30 del siglo XIX, los grandes problemas que generaba la nueva ciudad industrial emergente que, eran peligros, gran contaminación, ruido y sin sanidad efectiva, lleva a aumentar la protesta social y por ello los ingleses plantean la necesidad de los parques públicos, pulmones sociales y zonas de recreación; el primer parque público en Inglaterra es de 1840, para la década de los 40 éstos crecerán y serán un nuevo espacio “popular”.

En París, en 1836, se inaugura el Arco del Triunfo lo que permitió remodelar y ampliar los Campos Elíseos, bajo la dirección de Jacques-Ignace Hittorff, que diseñó varias plazas dentro de ese espacio, y eran zonas sin árboles para que se pudiera reunir la población, a ello le sumó fuentes, calzada para carruajes, un teatro al aire libre, un circo, un hipódromo, restaurantes y cafés, lo cual lo transformaron en un lugar social, además de valorizar los terrenos circundantes que se vendieron para construcción de villas.

Con la remodelación de París encabezada por Haussmann, las grandes avenidas y los parques tomarán una gran fuerza, ya que son el marco paisajístico

que le da más *glamour* a la capital modernizada. Para ello, el emperador Napoleón III coloca a su jardinero Jean Charles Adolphe Alphand a trabajar bajo la dirección del Prefecto de París y sus principales obras, las cuales realizó a veces solo y otras a través de sus discípulos e imitadores como Barillet Deschamps son: (Capel, 2002)

- Remodelación del Bois de Boulogne, al cual se lo transformó de un llano en un paisaje con lagos, colinas y bosques y fue el predilecto de la aristocracia y la alta burguesía.
- Bois de Vincennes, para el uso de las clases populares.
- Parque de Buttes-Chaumont.
- Parque de Montsouris.
- 22 plazas ajardinadas al interior de París.
- 1858, remodelación de los Campos Elíseos.

En síntesis, se plantaron más de 100,000 árboles y se adaptaron 1,934 hectáreas para zonas verdes, para usos diversos de toda la población, aunque siempre su uso era estratificado y acotado.

Los jardines y parques eran generalmente para las familias acomodadas ya que los trabajadores tenían jornadas agotadoras de 12 a 14 horas y no les quedaban fuerza para disfrutarlos, por ello, los grandes parques y jardines eran junto a las villas del campo los paraísos en los que la burguesía y la aristocracia gastaba el tiempo y huía del frenesí de la gran ciudad.

La otra ciudad que se transformó en la segunda parte del siglo XIX y que hoy es un ícono y un referente de belleza urbanística y arquitectónica fue Viena, luego de las luchas del liberalismo contra el absolutismo hasta la derrota en 1848, pero el liberalismo llega recién al poder en 1860 y lo comparte con la aristocracia por dos décadas, luego vienen los partidos más locales como el pangermanismo y el social demócrata que al final en 1897, logran que el emperador ceda el poder. La burguesía austríaca a diferencia de la inglesa y la francesa no destruyó a la aristocracia, sino que se asimiló con ella, en un proceso casi de mimetismo y eso los llevó a generar una reconstrucción de la ciudad que casi eclipsa a París, al intentar plasmar su ingreso a la historia y al abolengo con edificios inspirados en el pasado gótico, renacentista o barroco que les era propio (Schorske, 2011).

La cultura austriaca tradicional no era moral, filosófica o científica, sino estética y sus formas acabadas son la música, el teatro y la arquitectura. Por

ello esta burguesía emergente desarrolló un gran mecenazgo en las artes escénicas, la música y el teatro, y para la última década del siglo XIX, los héroes de la clase media no eran los políticos o militares sino los artistas, los actores o los críticos de arte.

La muralla de Viena viene del siglo XIII cuando tuvo lugar el sitio de la ciudad por parte de los turcos y aguantó también el segundo sitio de estos enemigos históricos en 1683 y luego fue perdiendo importancia y empezaron lentamente a crecer los barrios intramuros que para mitad del siglo XIX tenían en la muralla un problema de integración y mucho más de transporte dentro de la ciudad, hasta que en 1857 se comienza a derribar la muralla y todas las puertas para crear bulevares, por lo que el emperador Francisco José I llamó a un concurso para la urbanización de estas nuevas áreas.

Junto a las obras se construyeron una serie de servicios e infraestructura, se entubó el Danubio a fin de evitar inundaciones: en 1860 la municipalidad crea un sistema de abastecimiento de agua, en 1873 el primer hospital público, los grandes parques y jardines. Esto y las grandes obras hicieron que el impacto visual de la transformación de Viena sea superior al de los grandes cambios de París (Schorske, 2011).

La gran superficie de terrenos vacíos en el centro eran una expresión del retraso de la ciudad, pero eso se transformó en una gran ventaja a la hora de definir obras y espacios, como fue la gran iglesia de *Votivkirche*, monumento que expresaba la devoción del pueblo a la casa imperial, mientras los militares construyen fuertes, pero logran controlar zonas estratégicas junto a las estaciones del ferrocarril con depósitos de armas operables rápidamente ante cualquier invasión o alzamiento popular. El ejército imperial derrotado por Francia en el Piamonte en 1859 y por Prusia en 1866, comienza a perder poder y con ello es desplazado de su bastión del Campo de Marte, por tres instituciones liberales: la Universidad que se levantó con un gran edificio estilo renacentista, el Parlamento con un estilo griego y el Ayuntamiento de la ciudad de Viena.

La moderna Viena tenía edificios monumentales, expresión de la cultura liberal, como instituciones del Estado, escuelas de élite, museos, teatros y junto a éstos había otros grandes edificios construidos por el Estado y otros no oficiales para la gran burguesía, eran edificios de cuatro a seis plantas con no más de 16 departamentos, que luego se transformaron en palacios de alquiler y en la planta baja estaban las grandes tiendas y comercios, rompiendo la vieja tradición de unir la casa del comerciante y el comercio.

Las ciudades tienen siempre dos caras: una que mira hacia adentro, es la ciudad que trabaja, la subterránea, la oculta y que a veces estalla en protestas, y la otra es la ciudad de la belleza, la cara amable de la historia, la de los grandes monumentos, la que edificó y disfrutaron los que tenían el poder y hoy la siguen viviendo sus herederos; esa es la cara turística, la que muestra una historia parcial.

Origen de la restauración y la hotelería del turismo

Dos actividades fundamentales para el desarrollo del turismo son los servicios de restauración (restaurantes) y la hotelería, ambos íntimamente ligados en su origen, ya que emergen como actividades económicas estructuradas a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, aunque había algunas experiencias que venían de unas décadas atrás.

En estos casos, la restauración tendrá una gran transformación antes que la hotelería porque ya tenía una condición básica para emerger debido a que estaban disponibles los cocineros de la aristocracia que la Revolución francesa los había dejado sin marco laboral.

La hotelería comienza casi paralelamente, pero su expansión se referencia a la aparición de los ferrocarriles y sus grandes estaciones, pero ambos irán en forma integrada y se complementarán en esta etapa inicial, en la medida en que los acompañan otros avances más en materia técnica.

El desarrollo del vino como industria y de su popularización a partir del incipiente comercio internacional ocupa el mismo espacio histórico del resto de las transformaciones que apoyan la modernización de la cocina, los siglos XVII y XVIII impulsados por los emergentes imperios coloniales, principalmente Inglaterra, que se apropia del Oporto portugués y lo hace la bebida popular de su país (Domine, 2005).

No es casual que tanto la gastronomía como los vinos y los futuros hoteles, se hayan revolucionado entre los siglos XVII y XVIII, ya que el aumento de la productividad y la riqueza trajeron aparejado en el capitalismo, en las grandes capitales de estos países, la emergencia de dos símbolos epigramáticos de la reproducción social, “la mesa, ícono de una minoría pudiente que reúne la alimentación saludable con las buenas costumbres, la higiene con la cortesía y el gusto con la saciedad” y “la cama, ámbito reducido material y espiritualmente

de una mayoría necesitada capaz de reproducir su existencia miserable y la fuerza de trabajo perdida durante la jornada laboral” (Bruera, 2006: 18).

La modernidad no sólo abarca aspectos políticos y técnicos, sino que fundamentalmente transforma a la sociedad y con ello a sus gustos, sus puntos de vista, que se expresarán en grandes transformaciones, en actitudes, costumbres y otros comportamientos sociales que se van transformando.

Estas transformaciones generaron una metamorfosis en la cocina europea a partir del siglo XIV al XVII a consecuencia de la apertura de nuevas rutas: Marco Polo a Asia y China, los portugueses a África y los españoles a América, fundamentalmente, lo cual generó un gran intercambio de productos, que transformó los gustos, comenzando por las especias.

Los cambios en las cocinas locales se dan por evolución de las condiciones internas, también por la adopción de nuevos ingredientes y nuevas técnicas importadas de otras latitudes. La cocina era un espacio conservador que se transmite de generación en generación, pero a veces hay cambios, como la introducción de la papa en Irlanda, los tomates, el maíz y mandioca de América y África que revolucionaron las cocinas europeas (Contreras y Gracia, 2005).

La cocina francesa se gestará en las casas de la aristocracia entre los siglos XVII y XVIII, y el hecho histórico de la Revolución francesa logrará que ésta busque su independencia y con ello crezca un nuevo servicio que les hace sentir a la burguesía emergente que están de vuelta en el mundo muy especial de las casas reales. En el siglo XVIII, la fastuosidad de la corte en Versalles y otros lugares logrará un desarrollo excepcional, es la búsqueda de la esencia del “espíritu” de las cosas, del “jugo vital” de los alimentos, lo que anima a los cocineros de esa época, impregnados del espíritu de las ciencias experimentales buscan el principio sávido de los alimentos, el osmazomo “olor y jugo que proceden de la carne a lo que los caldos deben su olor característico” (Poulain y Neirinck, 2007: 51).

Todos estos elementos nuevos que van conformando el gran rito de la cocina, que a los niveles de la aristocracia y posteriormente de la burguesía se transforman en nuevos hábitos, nuevos formalismos “educados”, las reglas básicas de la mesa como una forma de ascender en la escala social. Esto es según Bourdieu “el arte de comer guardando las formas, una manera de rendir homenaje a los anfitriones y a la dueña de casa, de los que se respeta los cuidados y el trabajo que se han tomado respetando el orden riguroso de la comida” (Bourdieu, 2003: 195).

A estas formalidades que se van sofisticando cada vez más, en la incipiente burguesía y que eran escuela en la aristocracia, Bourdieu las define como mecanismo para disimular la naturaleza animal de los hombres de cubrir sus necesidades primarias como es la alimentación.

En la década de 1760, un número cada vez mayor de parisinos de la incipiente clase media desarrolló una nueva pasión por los caldos y sopas saludables, que recibían el nombre de *restaurants* (reconstituyentes) y algunos vendedores ambulantes comenzaron a expenderlos.

En 1765, Boulanger servía en su cafetín Champ d'Oiseaux unos famosos caldos reparadores. En 1776, Luis XVI publicó un edicto a fin de abolir las corporaciones del antiguo régimen, bajo la influencia de los fisiócratas que consideraban a estas injustas y funestas, lo cual abre una posibilidad al futuro restaurante.

En la década de 1780 abrieron en París algunos refectorios más acreditados, donde los clientes podían sentarse en mesas individuales e incluso escoger entre la variedad de platos; así en 1782, Antoine Beauvilliers abrió uno en la galería Valois, presentándose como “ex oficial de boca” del conde de Provence.

La revolución dio en realidad un empujón a los restaurantes al inundar el mercado laboral de jefes de cocina, desempleados procedentes de las cocinas aristocráticas y llenar sus bodegas de excelentes botellas de vino vendidas a buen precio por los nobles en su huida.

En 1786, Richelieu, ex jefe de cocina del príncipe de Condé, abre un restaurante y en 1789 otros dos cocineros de este noble abren un restaurante en la galería Beaujolais. En 1790 funcionaban en París unos cincuenta restaurantes, y en 1791 Meot se instala en la calle Valois con un restaurante de máximo lujo, como las cocinas de los palacios (Poulain y Neirinck, 2007).

Con el nuevo siglo XIX, aparece el Almanaque de los Golosos, en el cual figuran en 1803, una docena de restaurantes de alta performance, a mitad del siglo había un total de 1,400 restaurantes en París de diferentes categorías. Así, la cocina francesa se ubica en el centro del mundo, algo con lo que había soñado para Francia el propio Napoleón.

En 1841, junto a la Ópera, en el bulevar de los Italianos, se funda el tradicional restaurante del siglo XIX Maison Dorée, el cual cierra en 1907, clásico en la comida y con una cava de 80,000 botellas de los mejores vinos del mundo. En 1893 se reabre, luego de unos ajustes, el más famoso restaurante francés del siglo XX, el Chez Maxim's, que subió a la fama en 1900 con la Exposi-

ción Universal de París, ícono de la Belle Époque, y que hoy sobrevive con su tradicional e insuperable cava de 1,200 clases de vinos de las principales marcas mundiales. En el siglo XIX, denominado por algunos el siglo de oro de la gastronomía francesa, se internacionaliza esta cocina y además se cambia el servicio pasando del francés a uno menos sofisticado que era el ruso y se pasa de encargar comida a la venta de plato por plato.

Habían evolucionado los métodos de cocción, desaparecen los potajes medievales, nuevas técnicas como el braseado, el salteado, se orientan a reducir el empobrecimiento de las carnes en la cocción. Aparecen nuevos instrumentos y tecnologías para la cocina, como la cocina de hierro con horno integrado y chimenea, para mitad del siglo XIX aparece la cocina a gas y en 1857 se fabrica hielo y al año siguiente las primeras neveras a hielo.

En 1815 ya se había creado la olla a presión y unos años antes, en 1803, se abre la primera fábrica de conservas, a ello se le suman nuevos productos como la azúcar de remolacha, que se descubre en Francia por el bloqueo naval inglés y la margarina.

En el siglo XIX, el restaurante pasa a engrosar los nuevos espacios del mundo social de las grandes ciudades y a consagrarse, luego viene su integración en algunos casos con los grandes hoteles a veces dentro de éstos y otras en forma independiente.

En el auge del siglo XIX, con las ciudades en proceso de transformación emergen junto a los ferrocarriles los grandes hoteles, el otro elemento que será base para el auge del negocio moderno del turismo. El antecedente más cercano a los hoteles es la hospedería europea de los siglos XVII y XVIII, que eran viviendas familiares con mínimo confort, los viajeros se acomodaban juntos en una o dos habitaciones y eran atendidos por el posadero y su familia en la que además ofrecían a veces alimentos a cambio de un pago previamente convenido.

En el caso de Inglaterra, las posadas aparecen en el siglo XVII, y eran superiores a las del resto de Europa, ya que era un pequeño negocio dedicado al alojamiento en cuartos individuales y daban refacciones. Eran más higiénicas y seguras que la mayoría de las europeas, ya que éstas no eran improvisadas.

La construcción de los hoteles requería de la modernización de la ciudad, de sus servicios básicos, de sus calles, de su iluminación, de la seguridad, de las basuras, del control de las pestes, del gran tránsito de carros de tracción animal y los desperdicios que generan en las calles. Además, se requería de movimien-

to de personas en forma masiva que justifique esta inversión y ello lleva a que los grandes hoteles se construyen junto a las estaciones de los ferrocarriles o en lugares de veraneo en las playas, en las montañas o en las áreas termales.

El hotel es una construcción moderna, que responde a las transformaciones de la sociedad Occidental por la Revolución Industrial. En Europa, el primer hotel moderno se construyó en Baden-Baden, Alemania, en los inicios del siglo XIX, entre 1807 y 1809, y fue diseñado por el arquitecto Friedrich Weinbrenner, con cuarenta y ocho habitaciones y once cuartos de baño, aún no aparecía la habitación con baño privado.

En Inglaterra, John Foulston diseñó el *Royal Hotel Assembly Rooms Theatre* construido en Plymouth entre 1811 y 1820, con salones de baile, teatro, restaurantes, salón de billar, espacios de encuentro de comerciantes, lo que lo ponía a la cabeza de los hoteles ingleses de su época.

Pero el primer gran hotel que se construyó en Occidente fue en Estados Unidos, en Nueva York en 1796, con planos del arquitecto británico Benjamin Henry Latrobe y que llevó el nombre de *City Hotel*. Para su época fue un edificio imponente y equipado, entre otras cosas, con salón de baile y teatro (Donzel, 2010).

Mientras crecían los nuevos hoteles en el siglo XIX, con mayor fuerza en la segunda parte de éste, en los pueblos del interior de estos futuros países centrales, aún se mantenía el sistema de posadas, eran las ciudades y pueblos no integrados por el ferrocarril, o sea, que dependían de los caminos para comunicarse.

En la mitad del siglo XIX, la aristocracia redefine gustos, luego de una época de grandes conflictos sociales en las ciudades y profundas transformaciones técnicas y económicas y se reorienta hacia las termas, de fácil acceso a través del ferrocarril, que les permitía tomar curas a sus males estomacales derivados de la buena mesa, y a un mundo cambiante y más dinámico. La aristocracia marcaba el rumbo de la vida social y las formas que ésta debía tomar en una época de profundos cambios y la burguesía emergente ignorante de estas reglas y costumbres las siguen a fin de lograr mimetizarse con los antiguos poderosos, pero aún referentes del mundo social: la nobleza.

De allí que el hotel moderno es una réplica de un palacio no sólo en lo arquitectónico sino también en toda la parafernalia operativa que éste significa desde el personal a los utensilios, del mobiliario a los salones, algo natural ya que la gran mayoría de los viajeros por temporadas a estos lugares eran de estos

estamentos sociales. Esta nueva moda tiene como epicentro a París, capital de la buena mesa, formas de vida y al final del siglo de la Belle Époque y de allí pasará no sólo a los hoteles sino a la vida de los cruceros, hoteles flotantes, a la magia de los grandes trenes de lujo como el exótico Orient Express.

Los grandes maestros en las diferentes áreas de la gastronomía y la hoteleería salen de Francia; la famosa estación de Baden Baden en Alemania, que fue por varios años la capital del gran verano europeo, estaba dirigida por Jacques Bénazet, francés, y en el casino, los crupieres se expresaban en francés, y el periódico para los grandes veraneantes en este centro *Le Mercure de Baden*, predefinido como el monitor ilustrado de la temporada de balnearios, se editaba en francés y en 1862 se inaugura el teatro de allí dirigido por Héctor Berlioz (Poulain y Neirinck, 2007).

Entre 1852 y 1854 se levanta el primer hotel-terminus de Londres, el Great Western Hotel, frente a la estación del ferrocarril de Paddington, diseñado por Philip Charles Hardwick y su proyecto fue lanzado el año de la primera gran Exposición Universal de Londres, 1851, que se transformó en un primer antecedente de turismo masivo ya que llegaron a visitar esta exposición unos seis millones de personas de diferentes partes del mundo.

Francia organiza la Exposición Universal de 1855 y por ello el emperador Napoleón III se dio a la tarea de mandar construir un hotel de “clase mundial” de su época y en el mismo 1855 se inaugura el Grand Hôtel du Louvre, que tenía un total de 700 habitaciones. Lujo y confort eran parte de la competencia de las grandes capitales para poner sus ciudades en el centro del mundo, por ello es que la guía Tout París en Poche decía en 1861: “El Grand hôtel du Louvre no es un hotel, es un palacio que los extranjeros desean visitar como un auténtico monumento” (Donzel, 2010: 53).

Deauville fue uno de los destinos pioneros de esa mitad del siglo XIX y a mitad del siglo XX fue una de las playas de desembarco de la gran flota aliada a Normandía y hoy sigue siendo un destino de sol y playa, con mucho *glamour* pese a estar en la zona de aguas frías. Este destino creció como hoy se construyen los modernos centros turísticos, ya que, en 1858, el doctor Oliffe, que poseía una villa en Trouville, decidió crear un centro de esparcimiento en medio de dunas. Cuatro años después se colocó la primera piedra del actual Deauville y se compró 2.4 km² de tierras pantanosas y dunas a bajo precio, debido a que el río Touques seguía sin canalizar, pero pronto una marea baja permitió la construcción de muros, y la zona se revalorizó.

Principales inauguraciones de hoteles de gran lujo

Año	País	Ciudad	Hotel
1862	Francia	París	Grand Hotel
1864	Francia	Deauville	Grand Hotel
1867	Holanda	Ámsterdam	Hotel Amstel
1873	Imperio Austro Húngaro	Viena	Hotel Imperial
1874	Alemania	Berlín	Kaizerhof
1875	Estados Unidos	San Francisco	Hotel Palace
1875	Imperio ruso	San Petersburgo	Grand Hotel Europe
1876	Alemania	Frankfurt	Frankfurter Hof
1876	Imperio Austro Húngaro	Viena	Hotel Sacher
1878	Francia	París	Hotel Intercontinental
1888	Gran Bretaña	Londres	Hotel Savoy
1898	Francia	París	Hotel Ritz

Fuente: Elaboración propia.

En 1860, el emperador llega a estas costas y ello fue el detonante para que la zona se convirtiera en lugar de moda y pronto aparecieron los especuladores que empezaron a desarrollar la infraestructura necesaria para acomodar a los miembros de la corte imperial y a la creciente burguesía que siguió a éstos en gustos y lugares. La construcción de la línea permitió que el tren llegara a Trouville en 1863 y desde esta estación, los pasajeros viajaban a Deauville en un viaje de seis horas desde París. La moda de los baños de mar y la presencia de la aristocracia en estas playas llevó a que éstos construyeran palacios y grandes residencias en la zona, después los hoteles, un casino y posteriormente el gran hipódromo, todo esto fue un aliciente para la llegada de los turistas ricos.

La escuela francesa incidió en Europa y en América, siendo algunos de los ejemplos más significativos en la administración de éstos como de los grandes restaurantes, los de Escoffier y César Ritz en el Savoy de Londres, uno de sus grandes éxitos, Nignon en la gran mesa de los grandes trasatlánticos de la época, que competían en lujo y *glamour* con los grandes hoteles anclados en las famosas capitales del mundo.

En 1861, la guía Joanne que clasificaba hoteles y la restauración y que abarcaba Bélgica y Holanda, dejaba fuera de los circuitos de viaje o lugares de paso a regiones enteras por falta de “hoteles decentes para que se pudieran alojar las damas”, lo que es la otra cara de la hotelería de gran lujo emergente de esa época (Perrot, 2011).

En 1884 se empezó a construir en Londres aquel Gran Hotel Savoy de siete pisos, que pretendía ofrecer lo mejor del refinamiento de la época, obras de arte valiosísimas y los últimos adelantos de la técnica moderna, y la gran novedad espectaculares ascensores hidráulicos que junto a una gran iluminación eran posibles gracias a que se había instalado la electricidad.

La gran mayoría de las habitaciones tendrían un cuarto de baño privado y para hacer más efectivo el servicio un sistema de interfono para llamar al valet, que eran parte del gran personal especializado acorde a las formas y usos de la época.

Su creador D'Oyly, se enfrentó a un serio problema, el de hacer del hotel además de un centro de alojamiento y excelente gastronomía, también un centro social de Londres donde la nobleza como la burguesía emergente y la clase política se reunieran a comer en los magníficos restaurantes que se planeaba abrir con el hotel; ese problema lo lograron superar dos pioneros en la historia de la hotelería y la restauración moderna, César Ritz y Auguste Escoffier, con lo cual no sólo lograron posicionar al hotel Savoy sino redefinir el papel de estos nuevos palacios en las capitales de los imperios y las grandes ciudades mundiales, como centros sociales (Fuente, 2009).

A finales del siglo XIX mejoran los servicios públicos, como lo veremos más adelante, y con ello la posibilidad de mejorar el servicio hotelero y de restauración, por ello al final del siglo XIX las guías de viaje ayudan a mejorar los servicios al calificar establecimientos a través de los comentarios y recomendaciones, pero será entre 1905 y 1906 que el Touring Club pondrá en marcha una política de calificación lo cual ayuda a mejorar el servicio hotelero.

Ellos crean el modelo de la “habitación higiénica”, que van a exponer en la Exposición Universal de París en 1905 y que se basaba en las normas de higiene básicas que había planteado el Dr. Pasteur y ellas eran principalmente para los hoteles de más baja categoría que aún no se diferenciaban de las viejas posadas en sus malos hábitos o poca higiene y éstos eran: (Perrot, 2011).

- Las paredes debían estar pintadas con pintura lacada o forrada con papel barnizado, lo cual permita que se las pueda lavar mínimo una vez al año.

- Las camas deben tener las cuatro patas a una cierta altura que permita el barrido de los pisos y debajo de éstas.
- Se aceptan edredones, colchas y cortinas gruesas, pero se recomienda que sean desprovistas de pompones y colgantes para una mejor limpieza.
- Que el agua sea abundante y durante todo el día.
- Los excusados, se exigía a la inglesa con asientos de porcelana y debía haber mínimamente uno por piso.
- Desinfecciones frecuentes para luchar contra microbios y polvos nocivos.

En este período el hotel pasará por dos grandes etapas, la primera en el siglo XIX, el modelo aristocrático que termina al fin del siglo y la segunda que comienza en el siglo XX, la modernización y el remplazo del modelo aristocrático francés por el inglés de los palacetes. La síntesis de ambos modelos lo logró Ritz, que sienta las bases de un modelo de hotel moderno, el cual se ha ido transformando a lo largo del siglo XX y la primera década del XXI.

Este modelo lo expresó por primera vez César Ritz en el hotel Ritz Plaza Vendome abierto en 1898, cuyas habitaciones se caracterizaban por tener baños privados y con bañera de porcelana, aseo de mármol, WC de porcelana, pintura blanca en la habitación, cortinas de triple tul, armarios y roperos amplios, camas con cubiertas de hule y cubrecamas, sábanas que se cambiaban todos los días, chimenea, mesa de escribir, iluminación indirecta y un timbre, para llamar a los servicios, en vez de teléfono porque este último era muy agresivo para la intimidad de la habitación (Perrot, 2011).

Estos avances plantean la necesidad de que se repliquen estos símbolos de la modernidad en sus principales ciudades, se dio lo que se conoce como el “efecto de emulación”. En el caso español, ésta se da recién en el siglo XX en 1910, pero antes había un hotel de clase mundial en la capital mallorquina, el Gran Hotel de Palma construido en 1903, con 150 cuartos con baño privado y electricidad.

Los hoteles de la nueva generación que planteó Cesar Ritz se dan en España al final de la primera década. El Hotel Ritz de Madrid en 1910, Hotel María Cristina de San Sebastián en 1912, el Hotel Real de Santander en 1917 y el Hotel Ritz de Barcelona en 1919 (Moreno, 2007).

La emergencia del negocio hotelero y de la restauración se van a dar en medio de una gran transformación urbana que a la vez sirvió para adecuar un cambio social, que modernizó las grandes capitales y principales ciudades, a la

vez que las hizo más habitables al generar una nueva traza urbana y los servicios públicos básicos como pilares para esta transformación.

La sociedad de la época

¿Cómo era la sociedad de esa época? Tiempo de auge del capitalismo, de expansión pero de una feroz explotación que hacía que la vida del trabajador anclado a una máquina fuera muy corta. Las condiciones de explotación eran tales que la esperanza de vida pocas veces rebasaba los treinta años y la mortalidad infantil era también muy elevada dada las condiciones de vida, y allí explica que toda gran ciudad tiene uno o varios “barrios malos”, donde se concentra la clase obrera. Es frecuente que la pobreza resida en callejuelas recónditas muy cerca de los palacios de los ricos; pero, en general, se le ha asignado un campo aparte donde, escondida de la mirada de las clases más afortunadas, tiene que arreglárselas sola como pueda (Engels, 1965).

En Inglaterra, estos “barrios malos” están organizados por todas partes más o menos de la misma manera, hallándose ubicadas las peores viviendas en la parte más fea de la ciudad. Casi siempre se trata de edificios de una o dos plantas, de ladrillos, alineados en largas filas, con sótanos habitados y por lo general construidos irregularmente. Estas pequeñas casas de tres o cuatro cuartos y una cocina se llaman *cottages* y son comunes en toda Inglaterra, salvo en algunos barrios de Londres, la vivienda de la clase obrera.

Las calles mismas no son habitualmente ni planas ni pavimentadas; son sucias, llenas de detritos vegetales y animales, sin cloacas ni cunetas, pero en cambio sembradas de charcas estancadas y fétidas. Además, la ventilación se hace difícil por la mala y confusa construcción de todo el barrio, y como muchas personas viven en un pequeño espacio, es fácil imaginar qué aire se respira en esos barrios obreros (Engels, 1965).

Ésta era la vida de una gran mayoría de la población en la capital del imperio, en la ciudad más rica del globo, pero era la constante en todas las ciudades donde se estaba desarrollando el capitalismo industrial, en su primera etapa que algunos definen como el “capitalismo salvaje”, ya que se trataba de la explotación intensiva de los trabajadores, aunque sean niños.

En el caso de Francia, la situación no es diferente, y para 1866 sólo el 35% de la población había nacido en París, la gente enviaba sus niños al campo

para que pudieran sobrevivir, aunque allí la pobreza era también muy grande, el 60% de los varones eran solteros y se casaba la gente con más de 30 años. La vivienda era muy cara y era una habitación para toda la familia y sólo el 63% de las viviendas tenían chimeneas para calentarse y cocinar, por ello había algunos que se trasladaban a la periferia y levantaban viviendas miserables.

En los cafés era donde se hacía la vida social, aparecía la crítica y era un lugar obligado de reunión al no tener espacio en la casa ni lugar donde cocinar. Los lugares que se envían hacia el fondo de la casa son las cocinas por ser mal olientes y llenas de humo y los baños porque el agua a veces no llega a los pisos superiores, las aguas negras y su disposición es también un tema importante hasta la mitad del siglo en que se empieza a legislar y a ordenar ante los problemas de olores y pestes en la ciudad.

La educación estaba mayoritariamente controlada por la iglesia, el analfabetismo era del 20% de la población y la educación de los hijos de obreros se hacía en la casa por parte de la madre, otros iban a escuelas públicas o religiosas.

La mujer era la que estaba peor en esta sociedad tan extrema; en París había 70,000 lavanderas, 11,496 empleadas domésticas en 1861, 4,000 maestras, 34,000 prostitutas, aunque sólo estuvieran registradas 4,000; para 1870, el 15% de los burdeles estaban a cargo y eran propiedad de mujeres (Harvey, 2008).

Ésta era la gran mayoría de la población, pero estaba el otro extremo social, la emergente clase media y los burgueses y la aristocracia que tenían una forma de vida muy diferente. Lo opuesto a la población pobre, la burguesía hace de la vida privada algo secreto, se debe ocultar, nadie debe saber salvo los parientes e íntimos, éste es el fundamento de la familia y un pilar del orden social (Perrot, 1989).

A comienzos del siglo XIX, las hijas de las mujeres que habían luchado por una mayor igualdad de derechos, no reivindican la igualdad, sino que se adhieren a la doctrina de las esferas separadas de hombres y mujeres. La mala experiencia del cierre de los clubs femeninos por los Jacobinos había servido de base a esta contrarrevolución, dentro de las familias de la burguesía.

Sarah Lewis escribía en 1840: “Dejemos a los hombres disfrutar en paz y triunfar en el reino intelectual al que pertenecen y que, sin dudas, les está destinado; participemos de sus privilegios sin desear compartir su dominación. El mundo moral es nuestro por posición, por actitudes y por el mandato mismo de Dios” (Coontz, 2006: 214).

Pero esa era una cara, la otra fue la de las mujeres obreras que lucharon y murieron en la defensa de sus barricadas en París en la revolución de 1848, ellas ejercitaron la igualdad y la llevaron hasta la muerte en las luchas callejeras, además del trabajo político en los diferentes barrios y fábricas.

A nivel salud preventiva, esta sociedad logra a mediados del siglo XIX reducir a la mitad los embarazos de mujeres solteras, debido a que se había avanzado en nuevas técnicas de control natal, aunque fue mucho menor esta reducción en las clases pobres, sin recursos para acceder a estas nuevas opciones sanitarias. Las mujeres de la burguesía recibían una instrucción de limitar la relación con los hombres y mantener distancia como una actitud moral, además éstas estaban “protegidas” por una gran cantidad de ropa de diferentes capas que llegó a pesar una media de 16 kilogramos.

En esa época, mitad del siglo XIX de grandes transformaciones, había un nuevo muro que encerraba a la mujer que luchó en la Revolución francesa y en la de 1848, que comienza a ser dominada por la idea mesiánica de un papel diferente en la sociedad, lo cual estaba apoyado plenamente por la religión.

Las esposas eran las administradoras del hogar y de la moral, y las únicas consejeras para el esposo que estaba en la lucha por tener más dinero y poder, “el encumbramiento mundano”, pero la esposa podía aconsejarlo y reducir su codicia si logra estar alejada de las presiones de la sociedad capitalista, individualista y competitiva.

La familia burguesa de mitad del XIX se va cerrando en el hogar, la cena de los domingos era un ritual, ya no se reunían para la fiesta común como la Navidad y se reducía su presencia a reuniones públicas; no se les abría la puerta a las personas con máscaras que festejaban el carnaval.

La nueva sociedad que se construía era doblemente cínica, los pobres vivían la vida con una reducida esperanza de vida y malas condiciones; la burguesía había entrado en un mundo cerrado de “pasiones privadas”, pero había otra cara de este puritanismo que es el que estalló en los años felices de la Belle Époque, una vanguardia que hacía de los grupos sociales poderosos militantes de la doble moral oculta tras la ritualidad social.

El puritanismo había llegado a tales extremos, que en Estados Unidos a la más leve expresividad sexual se tomaba como una desviación y los médicos la definían como “virgen ninfómana”. En Alemania se consideraba causal de rechazo al matrimonio cuando una novia tiene relaciones con su novio, éste la puede rechazar con autorización de la familia de ésta.

La dominación implica una degradación y es por ello que el doctor Charles Meigs en 1847 sostenía de que la mujer tenía “una cabeza demasiado pequeña para el intelecto y del tamaño suficiente para el amor” y es por ello que las mujeres que pretendían utilizar el intelecto para algo más que el amor eran consideradas, “semimujeres, hermafroditas mentales”, según sostenía Henry Harrington en las damas de compañía (Coontz, 2006: 223).

En 1840 en Estados Unidos se acepta el divorcio y en la mayoría de los estados se fue ampliando la casual, al principio era crueldad y luego se llegó también a la ebriedad constante; entre 1880 y 1890 el número de divorcios creció en un 70%. El matrimonio se hizo un acto de estado civil, además del divorcio y se regularon las adopciones en un mar de transformaciones revolucionarias, donde los niños eran del estado antes que de la familia y la legislación de la vida privada se basaba en la protección de la libertad individual, el mantenimiento de solidaridad y la consolidación del control estatal (Hunt, 1989).

En la época de Luis Felipe aparece “el hombre particular” que está en el espacio vital opuesto al de trabajo. La casa aparece como una expresión de la personalidad y el ornamento de ésta como la firma para el cuadro, el interior es el refugio del arte. El interior es el estuche del hombre privado y su teoría es el individualismo (Benjamin, 2012).

La vestimenta comienza a marcar las diferencias con un sentido de clase y un significado político y junto a ello la Revolución francesa alteró las formas de vinculación al hacerse familiar el tuteo y el lenguaje burdo. La religión también retrocede al espacio privado; décadas después emergerá con el renacimiento imperial junto al estado.

La belleza romántica aumenta los criterios de la excelencia física, pero también les presta atención a los efectos de la interioridad y una atención más intensa a las formas y a los contornos. Así, la mirada sobre el cuerpo se enriquece, las siluetas cambian y a comienzo del siglo XIX, el abandono de los viejos criterios aristocráticos, tiene consecuencia en los perfiles y las líneas y una idea de liberación del cuerpo, que al comienzo era más soñada que practicada; esa será la lucha del XIX, que en el XX termina con la igualdad de derechos.

El capitalismo trastocó este frágil equilibrio entre lo económico y lo social, y así lo económico fue absorbido por el sistema social, y entre 1870-1880 se desarrolló un nuevo modelo de producción y distribución, ante el auge del capitalismo y se crean los primeros mercados de masas a nivel mundial, ante una gran cantidad de productos que ofertar.

Esta revolución de la producción trae aparejada dos revoluciones, la de la comercialización con los grandes almacenes, la teatralización de los puntos de venta, con la puesta en escena de la mercancía y así la lógica de la seducción se introduce en el comercio de consumo.

Ante estos hechos, Benjamin señala que el capitalismo fue un fenómeno natural con el que un sueño nuevo, plétórico de imágenes, se abatió sobre Europa, acompañado por una reactivación de las fuerzas míticas (Benjamin, 2012).

La segunda revolución es la de la promoción, diseño, envasado y publicidad moderna, donde la seducción estética se manifiesta a través del empaquetado, que cambia la lógica de degustación de la anterior viendo el producto por el empaquetado y al impedir el contacto físico con los artículos; el empaquetado acentúa la capacidad de estímulo del gusto, pues posibilita a través del juego escenográfico, la movilización de proyecciones imaginarias del consumidor. Esto remplazará a los tradicionales anuncios de función puramente informativa, a que su primer objetivo será ofrecer una imagen espectacular, entretenida del artículo y su marca (Lipovetsky y Serroy, 2015).

La invención del gran almacén es orientaba para que se transformen en los palacios del deseo, ya que su monumentalidad y su esplendor así lo muestran, el comercio como mercado faraónico.

Esta revolución tiene como rasgo más particular el cambio de escala del comercio ya que el gigantismo atrae a la muchedumbre como espectáculo; por ejemplo, en París, Le Bon Marché tenía 50,000 m². Fue en 1869 cuando se coloca la primera piedra del nuevo almacén Le Bon Marché, proyecto que hacen Eiffel y Boileau, síntesis de los dos nuevos materiales, hierro y vidrio.

Así comienzan a crecer los grandes almacenes del nuevo París de la segunda mitad del siglo XIX; en 1876, John Wanamaker abre la primera tienda departamental; en 1896, Henry Siegel inaugura en Nueva York, una gran tienda de seis pisos y armazón de acero, rematada en una torre de 60 metros de altura; la batalla por asombrar con un gran espectáculo había comenzado.

Los grandes escaparates tienen una función mágica, atraer y conquistar; mágicos por ello son parte fundamental en la estética teatral, que aparecen entre 1880 y 1890, lo cual da un salto al comienzo del siglo XX cuando surgen los maniqués con brazos y cabeza.

Esta nueva sociedad que ya comienza a consumir como demostración de poder requiere cada vez de la teatralización, que de paso sirve para que los paseos de compra se transformen en verdaderas entretenencias; así en 1893, en

Le Bon Marché se reproduce una escena del patinaje en el Bosque de Boulogne; 1909, un paisaje del polo norte y luego de Juana de Arco.

En 1898, Frank Baum funda la National Association of Window Trimmers, con el fin de elevar al rango de profesión la decoración de vidrieras y al año siguiente lanza una revista especializada *The Show Window*, mientras John Dos Passos en su novela *1919*, describe la influencia de los maniqués femeninos en el deseo masculino (Lipovetsky y Serroy, 2015).

Los carteles, los prospectos, los rótulos luminosos, los desfiles de moda y el arte de los escaparates han promovido la nueva economía del deseo: al reducir la relación táctil con las cosas, pero intensificando la relación visual, transformando a los paseantes en mirones compulsivos, promovieron el imaginario de la incipiente sociedad del consumo, difundieron imágenes de la “vida bella”, mediante fantasías del paraíso materialista.

La emperatriz Eugenia de Montijo, española, católica y conservadora, pero una gran visionaria en el mundo de la moda apuesta por el modisto inglés Worth, radicado en París, que para inauguración del canal de Suez le solicita la confección de 150 vestidos, transformándose en el “Chez Worth”, modisto de la realeza y gran burguesía, y creador del desfile de moda con maniquí reales, “las modelos”.

En esa época, la gente comienza a pasear por los bulevares a partir de las reformas de París, emerge una palabra histórica la “coquetería”, la cual será interpretada de diferentes maneras por la mitad de la sociedad: las mujeres. En el *Journal Pour Toust* se sostenía que “... vivimos en plena libertad y ese estado de cosas ha conferido a cada mujer la responsabilidad de su belleza, ya no hay excusas...” (Vigarello, 2005: 142).

En 1842, en los bailes de los suburbios de París nace el cancán, que se transformó en el padre de todos los *music-hall* y en 1867, en el *Grand dictionnaire universel du XIX siècle*, se definía al cancán “danza muy libre acompañada de gestos obscenos y de balanceos que imitan lo de los patos” y a la otra danza el chahut se la define como, “danza aún más indecente que el cancán” (Gavarrón, 1997: 151).

La más famosa bailarina de cancán era Marguerite Bedel, mejor conocida como “la Rigolboche”, que en 1860 sale su biografía como un bestseller y el cancán seguiría escalando hasta ser uno de los atractivos de la noche de *glamour* de la Belle Époque. Desde 1874, uno de los ejes de la moda en París fue la revista *La Dernière Mode*, dirigida por Stéphane Mallarmé, quien saca ocho

números, en los que colaboran, además de los grandes modistos, pensadores de la época como Émile Zola y Alphonse Daudet.

En 1866 y 1867, la casa Le Bon Marché presentaba para la temporada de invierno una gran selección de pantalones, de todas las formas posibles, y ¡Grands Magasins du Louvre! ofrecían un pantalón excepcional en batista bordada, que llegó a los precios exorbitantes de la época de 35 francos. En 1877, el doctor A. Becquerel publica su *Traité élémentaire d'hygiène privée et publique*, donde apoyaba para las mujeres el uso del pantalón (Gavarrón, 1997).

En el otro extremo de la moda y la represión “moral” estaba la Inglaterra victoriana y fue en 1884 cuando el famoso torneo de tenis Wimbledon, donde las mujeres jugaban con falda larga, Miss Beamish fue expulsada por tener la osadía de “mostrar los tobillos”.

La moda, que tanta importancia tiene en la sociedad moderna, tomada en el siglo XIX es una creación eminentemente occidental, que se asienta en una sociedad individualista, fruto de la transición de las sociedades anteriores integradas en la comunidad. De allí que el siglo XIX se definen rituales e instituciones que abordan y regulan a la moda, y uno de los primeros movimientos que reflexiona sobre esto es el “dandismo”.

En 1835, George Brummell uno de los pioneros y grandes dandis de la época, publica un libro que será un referente social de la época *The Book of Fashion*, que se sumaba al Tratado de Balzac de 1830, luego el trabajo de Thackeray de 1848, *The Book of Snobs, by One of Themselves*, hasta el libro de Jules Barbey d'Aurevilly de 1845, *Du dandysme et de George Brummell*.

Estos análisis de una época pionera de la moda van orientados a diferentes ideas sobre ésta y sobre los que la usan en forma estricta, sin cambiar el menor detalle. Años después, Baudelaire en su libro *El pintor de la vida moderna*, se pregunta que esconde la imagen estereotipada del dandi. Los ubica como frutos de una etapa de transición donde aún no se define la aristocracia y la burguesía, por ello Baudelaire le da poca vida a esta moda en Francia, pero no en Inglaterra, una monarquía constitucional estabilizada (Monneyron, 2006).

Thorstein Veblen, autor de un clásico sobre la clase ociosa, hace un análisis de su época, la segunda parte del siglo XIX, al afirmar que la adquisición de ropa es una propensión a la exhibición del gasto, así la ley del derroche ostensible guía el consumo de prendas de vestir y otras cosas al configurar los cánones del gusto y el decoro (Veblen, 2008).

En Francia la sociedad había cambiado a mitad del siglo XIX y en ella se podía ver una diversificación de oficios y diplomas. Había 65,000 abogados, 17,000 médicos, 20,000 escribanos y un total de 540,000 empleados de comercio, 300,000 funcionarios del Estado, 400,000 comerciantes minoristas y el sector no productivo directo: 660,000 rentistas y para 1870 llegan a los 1'300,000. Esta es una verdadera "clase media" que ve en la práctica de la cortesía una manera de "elevarse" (Rouvillois, 2008).

La verdadera dignidad de los modales consiste en quedarse en su lugar ni más alto ni más bajo, eso está al alcance del labriego como del príncipe. De modo que en la democracia todas las categorías parecen dudosas, por eso los modales que a menudo son orgullosos, raramente son dignos.

En el siglo XIX, la clase media exige que se editen manuales de reglas que se daban anteriormente en el hogar por transmisión oral, uno de ellos muy famoso fue *Usos del mundo* de la baronesa Staffe, con 131 ediciones diez años después de su primera edición en 1889. El largo siglo XIX, 1800 a 1914, fue el apogeo de la cortesía francesa, nacido al final del Antiguo Régimen y de cuya sombra aún se vive.

En 1821 aparece el *Manual del ama de casa* de Pariset y *La perfecta esposa* de madame Gacon-Dufour en 1826, allí se resaltaba el papel del ama de casa, que era el de poner en escena la vida privada en la intimidad y con el mundo exterior, visitas recepciones, dirigir las tareas domésticas para que el esposo tenga un hogar confortable al arribo de su trabajo, además el ama de casa es la primera que se levanta y la última que se acuesta, aunque tenga empleadas.

Una mujer que se estime no sale a la mañana y si se la ve no se la debe saludar, las tareas de la mañana son además correspondencia, costura o iglesia y el almuerzo es generalmente de la familia. Por las tardes estaban deberes de sociedad y las damas de sociedad tienen un día de recepción, visitas de 3 a 7 de la tarde en París, van mujeres, pero también poetas o sacerdotes, la mesa de pastas y canapés la sirven las señoritas de la casa (Martin Fugier, 1989).

Entre las costumbres que tiene esta sociedad burguesa, el sector de altos ingresos destaca la *villégiature* que se define como, "la temporada que se pasa en el campo con el propósito de descansar", el cual hasta 1870 aproximadamente era restringido a grupos inicialmente de la aristocracia y luego fue sumándose la gran burguesía. Por ello para estos grupos el año se dividía en dos partes: la temporada mundana de verano y primavera y la temporada de campo durante el invierno y parte del otoño (Martin Fugier, 1989).

Esta sociedad en transformación asimétrica y contradictoria será la receptora del turismo, que al principio se limitará a grupos con el poder adquisitivo para hacerlos posible y luego se irá ampliando a grupos mayores, incluido el ocio de fin de semana algo asequible a la mayoría de la población.

Los empresarios victorianos son en gran parte los responsables del gran empuje del imperio y del capitalismo mundial, y también de su decadencia cuando en 1873 la economía inglesa comienza un declive que lo llevan a perder su posición como eje del desarrollo mundial. Como una contradicción en las décadas siguientes se dan los grandes avances, en 1878 se da la legislación fabril y se logra la jornada de ocho horas, pero los salarios mínimos llegan recién en 1909 y el seguro contra el paro en 1911 (Zaratiegui, 1996).

En la sociedad inglesa, en 1895 había un lugar para cada niño en la escuela, se inicia la inspección sanitaria en las fábricas y se comienza a ganar la batalla en el campo de la salud pública contra las enfermedades industriales y otras que se generan en esta urbe en crecimiento.

El mundo victoriano que emerge en la segunda parte del siglo XIX se caracteriza por una profunda crisis intelectual y el declive de las creencias religiosas, soporte moral de la rígida sociedad inglesa, de allí que la secularización y la emergencia de una democracia concentran el interés de los intelectuales en los problemas de orden social y en la conducta personal.

El “nuevo orden victoriano” se fundamenta en una filosofía moral, política y económica basada en la soberanía del individuo, el colapso de la influencia religiosa deja al individuo frente a su individualismo, pero afrontando el problema de la convivencia con los demás, lo cual lo pone ante la duda de los deseos propios frente a los deberes con la sociedad (Zaratiegui, 1996).

La sociedad inglesa de la era victoriana era más flexible, asidua al placer, aunque la clase media era moralista, propensa al ahorro, trabajo, muy formal y los domingos descanso, opuesta al vicio a la pereza a la solidaridad y el sexo era tabú, por lo que el valor fundamental era la familia, aunque ya la aristocracia y la burguesía habían comenzado a usar métodos de control natal artificiales.

La sociedad admite el divorcio, aunque éste era difícil de realizar por el costo, y la prostitución era considerada como un “hecho social” de los que pueden mantenerla, pero se persigue a la homosexualidad, como fue el famoso caso contra Oscar Wilde, acusado de sodomía, junto a ello la lectura comienza a decaer, y ser remplazada por textos rápidos y las páginas rojas (Charlot, 1993a).

Si bien, la cortesía emerge en el siglo XVIII, el esnobismo es una realidad que emerge en el siglo XIX, y es que, a mitad del siglo, el novelista inglés William M. Thackeray, publica su gran obra *The Book of Snobs, by One of Themselves*. El diccionario de la Academia de Francia lo define como la vanidad de los que imitan las opiniones, las maneras de ser y de sentir corrientes en ciertos medios considerados como distinguidos.

El esnob es aquel que imita a quien considera superior, pero eso es muy subjetivo, y para Joseph Epstein, el esnobismo de hoy ha sido posible por la democracia, que implicó una sociedad abierta, relativamente desestructurada y caracterizada por cierta perturbación de los valores y puntos de referencia tradicionales.

Sin embargo, en esa época no todos consideraban al término de igual manera y en el caso era considerado “sin nobleza” y como estupidez unido a la propensión de charlatanería para los escandinavos, el esnob como lo opuesto a ilustrado, sale de Cambridge, Inglaterra.

En la segunda mitad del siglo XIX se da el auge del esnobismo y para 1900 comienza el del antiesnobismo, que es un esnobismo a la inversa, “por medio de una afectación simétrica finge invertir la escala de valores establecidos por los esnobs”.

Mientras Francia, con París la “Ciudad Luz” es el centro de la cultura y la buena vida del Occidente capitalista, Inglaterra, la capital del mayor imperio conocido por la humanidad, pasa la segunda mitad del siglo XIX en una situación de control y vida poco mundana, lo cual es asumido por una sociedad que luchaba por el dinero y que era fiel a las leyes del calvinismo.

En 1901 con la desaparición de la reina Victoria, la monarca que construyó el imperio y con su muerte abre las puertas al ocaso del mismo, la sociedad inglesa comienza a cambiar rápidamente porque se veía atrasada respecto de la moderna y mundana Francia, capital de la alegría y la buena vida.

París tenía todos los méritos, ya que allí están las principales casas de alta costura de la época: Callot Soeurs, Doucet, Drecoll, Worth y Paquin y con ello los grandes descubrimientos aplicados a mejorar la calidad de vida como la escalera mecánica que se presenta en la Exposición Universal de París de 1900, y que era una invención de un estadounidense, mientras Sigmund Freud presentaba la interpretación de los sueños.

En los últimos años del siglo XIX, la gran científica Marie Curie, descubre los rayos X (1895) y al año siguiente la radioactividad natural. Fue además la

primera mujer profesora de la Universidad de París, única científica que ha recibido dos premios nobel en Física y Química, rusa de nacimiento, pero francesa por adopción, era un ejemplo del crecimiento de las artes y las ciencias en este país que no eran incompatible con la vida libertina que impuso la alta sociedad a la que se denominó la Belle Époque, la cual reinó en el París de la Ciudad Luz.

Pero el cambio aún era lento, las mujeres estaban ancladas en el mundo del “corsé”, que pretendían modelar el cuerpo de la mujer en forma de una “S”, busto elevado, caderas hacia atrás y estómago liso y plano; en pocos años Coco Chanel liberará a la mujer y al hombre de muchos vestidos y dará más libertad al cuerpo.

En 1909, en pleno auge de la Belle Époque, llega a París el ballet ruso, imponiendo nuevas modas como las ropas orientales diseñadas por León Bakst para las representaciones de “Cleopatra”, así, ingresan los pantalones orientales, las túnicas ligeras, los quimonos, los turbantes y las largas plumas, que son parte de esa historia en esos años locos de Belle Époque.

En 1909, Selfridges puso anuncios en *The Times* y logró recibir a más de 90,000 visitantes, la moda comenzaba a ampliar su base social, aunque aún era un lugar de la gente con mucho poder económico. En 1911, Poiret crea un perfume, el Rosine, diseñó telas con el pintor Raoul Dufy además de crear una escuela de diseño que él dirigió, la Ecole Martine (Worsley, 2004).

La lucha por los derechos de la mujer no sólo se daba en la búsqueda de una vestimenta más suelta, sino que en el campo de la política era mayor y las sufragistas femeninas armadas de las agujas que traían los sombreros y sus largos paraguas luchaban contra la policía hasta parar en prisión, mientras desde Roma Pío X condenaba a las mujeres que llevaban vestidos cortos y en Estados Unidos las mujeres eran arrestadas por utilizar trajes de baño masculinos.

En Estados Unidos, en 1848, comienza la fiebre del oro y ello genera un gran proceso migratorio hacia la zona del Pacífico de Norteamérica, lo cual fue muy difícil ya que los barcos bajaban hasta el Cabo de Hornos y otros atravesaban Centroamérica a través del río San Juan.

En ese mundo de pioneros, mineros y aventureros nace la prenda más famosa de Estados Unidos y conocida mundialmente, el jeans, obra de un empresario pionero que fue a California a vender tiendas de campañas y la necesidad de los mineros lo llevó a fabricar esta tela de trabajo duro, que en pocos años logró la forma en que hoy es conocido, la tela, los remaches en los bolsillos y

la duración de éstos para un trabajo pesado en el agua y en la nieve (Saulquin, 2004).

Los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX son la etapa en la que se sientan las bases del imperialismo y el colonialismo, en medio de una sociedad, que vivía los cambios como si esto terminaría, una verdadera premonición, porque luego vendrán los años negros de la guerra mundial de 1914-18, el hambre de los derrotados y la caída del capitalismo en la crisis de 1929, un primer cuarto de siglo para no recordar, etapa que concluye con la Segunda Guerra Mundial.

Londres era al final del siglo XIX la capital económica del mundo seguida de Nueva York en Estados Unidos, la gran potencia emergente, mientras Francia es el lugar donde la cultura, las artes y las letras lograran profundos cambios, de los más trascendentes del siglo XX.

La búsqueda de originalidad llevó a que los artistas, bohemios y por ello siempre escasos de recursos económicos, desarrollan la sociedad de la bohemia en los cafés, la bohemia pobre, a lo que se suma el alcohol, el tabaco, las drogas y una vida de sexo libre.

Estos artistas y pensadores eran los críticos, los que ponían en tela de juicio al Estado y a los políticos, pero había una especie de situación que a ellos les estaba todo permitido, ser críticos, excéntricos. Esta situación abrió las puertas de Francia a los talentos de la época desde Picasso a Stravinski, desde Monet a Jean Paul Sartre, Sarah Bernhardt, Maurice Ravel, Max Ernst, León Trotski y cientos de artistas, escritores, políticos y libres pensadores, que le daban mucho brillo a París la “Ciudad Luz”, foco de la libertad (Goffman, 2005).

París en la primera década del siglo XX era una ciudad donde se podía vivir como visitante muy bien y con bajos precios y esto sumado a los costos de los viajes en barco habían bajado considerablemente, abría las puertas a una clase media con ganas de viajar, además los servicios postales eran más eficientes y los diarios y revistas cada vez más numerosos eran una fuente inagotable de información.

Picasso en 1907 se encuentra con el cubismo, que le permite descubrir la distorsión de la personalidad y la psiquis de una prostituta, de allí el nombre de su obra fue *Les demoiselles d'Avignon*, que era el nombre de un prostíbulo. El cubismo emerge frente al impresionismo y la crítica no le reconoce valor, aún faltaba madurar a la sociedad para entender esas distorsiones en medio de un mundo de fiesta como la Belle Époque.

En pocos años, el cubismo logra muchos adeptos y con ello hay un vuelco fundamental en la pintura, esto era fruto de una sociedad que vivía en transformaciones y asimilando y discutiendo las mismas. En el terreno político en 1910, en París, la revista anarquista *Le Merle Blanc*, tenía una venta semanal de ochocientos mil ejemplares; en esa época vivían en París, Lenin y Trotsky.

París es hoy la capital mundial del turismo, la Ciudad Luz, el mayor centro de la moda mundial, una ciudad que aloja mucha historia del último siglo y medio y más atrás, no hay casualidad, la libertad permitió en la cuna de la primera revolución burguesa construir un mundo complejo entre mágico y real y ese es el que el visitante va a buscar en los viejos callejones del barrio latino o las barcazas ancladas a perpetuidad a ambos costados del Sena.

Higiene, salud y servicios

Desde la ciudad medieval a la moderna ha existido un largo camino no sólo para organizarla y racionalizarla especialmente adecuándola a la gran transformación y su crecimiento demográfico, sino para luchar por hacer de estas concentraciones humanas lugares donde la higiene permita controlar el grave problema que su falta genera: las grandes pestes.

En el siglo XIX, cuando nació el concepto de higiene se volvió al alcantarillado, como una solución “moderna”; en 1843 se construyó en Alemania la primera red de alcantarillado moderno, en Hamburgo, ya que la ciudad se debía reconstruir luego de un gran incendio. En París, el río Bièvre en el cual vaciaban las talabarterías y curtidoras sus residuos fue convertido en cloaca ocultando los desechos que se seguían tirando al río Sena (Audefroy, 2011).

En el siglo XVIII aparecen los higienistas que junto con los químicos y otros científicos intentan desde diferentes ángulos enfrentar los problemas de las ciudades, sus desechos y olores que se habían transformado en un problema público de primera magnitud. Los higienistas partían de una concepción muy avanzada, de que la enfermedad era un producto social, por ello se orientaban a la salud pública, preventiva. Sus grandes temas eran las epidemias como el cólera y la fiebre amarilla, las enfermedades endémicas: viruela, tifus, difteria y escarlatina y las enfermedades profesionales o industriales (Urteaga, 1980).

Las banquetas para que la gente pueda caminar comienzan a hacerse en Inglaterra y luego pasan a Francia, pero había resistencia a pavimentar debido

a que se pensaba que en el suelo había aguas pútridas. Se obliga a la sociedad a enyesar las paredes, los patios enlozados, los pozos negros forrados, aunque es una difícil batalla ya que muchos se oponen por pensar que no se diluyen las aguas negras y demás que salen de una casa.

En 1777, la desinfección de los pozos negros entra a concurso, ya que desde 1729 los maestros limpiadores tienen su reglamento y monopolio de la actividad, y en 1779 la limpieza de las calles de París se concursa, lo mismo que la sacada de los excrementos, lo cual a veces se hacía con los presos y mendigos.

Pero esta batalla debía darse también en la vida privada y en las instituciones públicas, por ejemplo, en los hogares como en las cárceles había camas colectivas, hasta las tumbas eran colectivas hasta mediados del siglo XVIII que se las decretó individual por dignidad.

Guyton acababa de descubrir los medios para desinfectar una zona de aire infecto, inauguraba la “revolución olfativa”, ya que el olor era considerado como la materialización de la miasma y se identificaban como una amenaza mórbida, por ello no se trata de ocultar el olor sino destruirlo.

En 1780, el doctor James Carmichael-Smith tuvo resultados muy efectivos usando ácido nítrico, pero la gran experiencia en la higiene se consolida en los ejércitos y mucho más en la Marina, en las cárceles, los hospitales, todo con base en la disciplina: “lo limpio es orden”. Las cárceles de Holanda fueron las primeras de celdas separadas para cada reo una cama y un cubrecama.

La ciudad de París crece y con ello aumenta la basura y los excrementos, los talleres, el envejecimiento de los pozos negros y en 1828 un informe al Consejo se afirmaba que el suelo de París está empapado de este abono infecto, por lo que había que evitar rodear la ciudad con sus propias deyecciones. El deseo de recuperar los desechos aumenta la vigilancia olfativa y en 1832, Chevalier recomienda en cada ciudad escoger un terreno lejos de ésta para depositar estos lodos, ya que se plantean industrializarlos para abono.

La desinfección de comienzos del XIX era “fumigaciones Guytonianas” y con el agua de Javel, creada utilizando cloruro de cal (la cuba de Labarraque) de gran uso por los higienistas y además las aguas cloruradas se empiezan a usar como desinfectante y en 1853 se crea el ventilador mecánico de Van Hecke, se aplica en las cárceles y vendrá la industria de la ventilación.

Pero la atención de los olores sociales es el acontecimiento mayor de la historia de la olfación occidental europea en el siglo XIX, antes que triunfen las teorías Pasteurianas, se da un deslizamiento del espacio público (cárceles,

hospitales, plazas) al privado. Durante el período de las epidemias en Francia, el gobierno aplica una serie de medidas entre las que destacan, un mayor ensanchamiento de las calles, una buena disposición de las casas, la limpieza del pueblo o aldea, el desecamiento de los terrenos fangosos y la limpieza de la habitación donde se vive.

La gente se ubicaba socialmente de acuerdo al olor que emitía, algo que captó y sancionó la novela de Balzac en *La comedia humana*, ya que, al abolir los olores de las excretas, pasamos al propio del hombre en la transpiración que rebela la identidad profunda del yo. Asqueado por los olores del pueblo, la burguesía se hace más sensible a la respiración de esos mensajes (Corbin, 2002).

El olor domina toda la casa del pobre, los conventillos con la pestilencia de las heces humanas y restos de comida; las piezas pequeñas no tenían aireación, en los cuartos amueblados dormían muchos juntos, inmigrantes de provincia con sus olores. El olor a heces, el barro putrefacto sale de la ciudad y pasa al campo y en ello confluyen, cosa que ya existía, pero no se veía desde la visión roussoniana del idilio aldeano, pero en la realidad, eran cosas de la cotidianidad, porque eran pequeñas las casas con ventanas mínimas, carencia de luz y aire, humedad del suelo sin piso y humo de la cocina a leña en toda la casa.

El olor al estiércol mezclado con el olor a ropa y los trastos de cocina se unía a los olores del establo compartidos y de las camas profundas de paja, sudor junto a los animales domésticos, jamones colgados del techo y falta de higiene corporal, además venía otra idea racista: además del olor de la pobreza viene un nivel más, el olor de la raza.

Por ello, los higienistas se plantean hacerle perder el olor al pobre, perder la fetidez animal, ya que la higiene es nuestra “soberana contra los vicios del alma” y el pequeño trabajador infatigable no huele mal. Por ello, aconsejan limpiar los baños comunes, drenar los pasillos con aguas pútridas, poner puertas a los baños y se privatiza el acto, se les da llave a los que deben usarlo, les ponen tubos de ventilación, se prohíbe orinar en los pasillos, abonarse al servicio de traída de agua, en síntesis, transformar los excusados de públicos en privados.

La burguesía disfruta su casa, lejos del olor de los pobres y la neblina es temida porque es producida con gases tóxicos, pero en 1840, una nueva alarma, las ansiedades que suscitan la herencia mórbida y la predisposición. El higienista Michel Levy habla de la amenaza de atmósfera familiar, síntesis de la suma de las individuales, así la familia burguesa amplía sus espacios para

que cada miembro tenga su atmósfera individual, así crece el individualismo, primero el lecho individual y luego la habitación individual.

Hacia mitad del siglo XIX, en Londres había 300,000 habitaciones que no tenían agua, en Glasgow, en la casa de los ricos había en cada piso un *water-closet*, baño de agua fría y caliente, se comienzan a instalar las cloacas, en unos años se ahonda la diferencia entre Gran Bretaña y el continente. Francia tarda mucho en adecuarse a estos cambios, atada por el conservadurismo y el miedo a la innovación.

En Londres se construyen las cloacas en 1859 y 1873 bajo la dirección de Joseph Bazalgette con un costo de 6'500,000 libras esterlinas, obra monumental que permitía recuperar el Támesis ya que anteriormente se le tiraban 300,000 m³ diarios en la zona norte de la ciudad y 120,000 m³ en la zona sur. Se hicieron grandes tubos subterráneos, pero aún quedaba con la marea baja restos en el Támesis (Baedeker y Réclus, 1993).

Los exiliados franceses pese a la contradicción histórica de su país con la Gran Bretaña, siempre tenían su exilio en Londres, uno de ellos Jules Vallès, luego de nueve años de exilio publica varias crónicas de la ciudad y sus principales afirmaciones eran de que Londres era negro por la niebla y el humo, y que el río dividía a la ciudad en dos zonas diferentes, pero ambas violentas.

A la derecha del Támesis estaba la zona del lujo y los grandes negocios a la izquierda estaban las zonas pobres de las grandes fábricas, de la tristeza. Casi todo es desagradable, la gente habla fuerte y se emborracha en los pubs, de allí la violencia, al igual que los ambulantes que también borrachos son violentos: en síntesis, los barrios pobres son un "horror".

Toda la vida de los pobres se desarrollaba en la calle, allí comían, trabajan, hacen cosas ya que los pubs que apestaban a cerveza y comida barata, al igual que el mercado de pescados cuya hediondez es mayor que olor a los pescados, eran lugares difíciles de mantenerse. En el río flotan cadáveres de suicidas, asesinados en ajustes de cuentas, desperdicios arrojados por los barcos y en los muelles, zona de cervecerías, el olor es a alquitrán y viruta.

A partir de 1867 se prohibió en Londres trasladar rebaños de ovejas en la ciudad y tres años antes en 1864 se dicta una ley que reduce la presencia de músicos ambulantes en las calles, ya que éstas eran tan ruidosas que cuando había un enfermo se colocaba paja en calle, para que amortiguara el ruido de los carros y además era una señal de bajar la voz (Davie y Lacassagne, 1993).

Los cánones de la estética corporal incitan a la escrupulosa higiene y el ideal aristocrático de la piel nacarada, que deja percibir la sangre azul, regulariza el uso de los cosméticos. En 1860, Louis Claye, sostenía que “la piel debe estar mezclada con rosas y lirios... que un colorido puro circule bajo una piel blanca, fina, suave y fresca”, y así durante casi un siglo la blancura azucena de la tez de la Pompadour, sigue siendo la referencia suprema, el código estético ordena lavar las partes visibles del cuerpo e imponer sedentariedad, la frescura de los umbrales y el abrigo de los guantes para las manos suaves, firmes y torneadas.

Los baños eran una vez por semana, para otros médicos aconsejaban una vez por mes, y a los niños dos veces por semana, ya que el baño seguido amenaza la belleza y hace perder la capacidad de reproducción. Bañarse con ducha el gran avance, problema la desnudez; secarse los órganos, con ojos cerrados. El cabello no se debía lavar, limpiar con toalla seca, peinar y luego ya no se usan las pomadas, sólo el peine.

La higiene de la boca con polvos aromáticos, los avances en los baños en la burguesía eran lentos por la falta de baños y el bidet se impone al final del siglo XIX. En el campo, la tradición era el baño en el río cuando el clima lo ameritaba, ya que no había baños en la casa del campesino.

En 1858, los profesionales mandaban desinfectar las fosas, pero la gente no lo hacía porque los excrementos sin tratar tenían más precio como abono, por ello es que los campesinos tenían en la puerta de su casa los excrementos para abono.

En 1880, el mal olor invade París y la gente se saludaba con un “huele usted”, no se les echaba la culpa a las industrias sino a la mugre de la ciudad. En el mes de octubre se da la conformación de una comisión formada por médicos, pero sigue igual la situación, los arroyos con excrementos, niños orinan en la calle, basura en las calles y mucho más.

En 1910, se logró aislar y con ello preparar la vacuna contra la tuberculosis uno de los males que más habían azotado a Europa, no sólo a los grupos sociales que vivían en la pobreza sino a la mayoría de la sociedad, transformándose en una especie de estigma, como lo fue la lepra.

En 1889 se inició la construcción del acueducto de Achères y se terminó en 1895, pero la capital seguía apestando en los veranos, y en 1911 estalla de nuevo la crisis de los olores y se descubrió que eran fábricas de superfosfatos instaladas en el suburbio norte.

El excusado se comienza a probar en las cárceles en 1845, luego pasa a ser popularizado por los hoteles modernos de Estados Unidos a fin del siglo XIX y de allí a toda la sociedad (Goycoolea, 2001).

La Ciudad Luz, capital de la perfumería, fue de las últimas en sacar sus olores de la ciudad y la lucha por servicios fue una batalla muy grande contra las tradiciones y la cultura popular. Los ricos sacaban sus familias en verano cuando los olores eran intensos, pero eso no cambió hasta el siglo XX, en que la batalla se siguió y lograron grandes avances para poder hacer más atractiva ésta, que es la ciudad ícono del turismo moderno.

Antes de sanear la ciudad, el turismo sería una utopía, ya que no sólo faltaban servicios como hoteles, sino los propios de la ciudad, por ello el siglo XIX fue el de la gran transformación, que logra luego de grandes batallas y educación social, la población se fue adecuando a estas nuevas normas para las grandes ciudades, hoy las capitales turísticas de Europa.

Espectáculos, monumentalidad y tradición

Las luchas sociales que plantea el desarrollo explosivo del capitalismo en la primera mitad del siglo XIX generaron revueltas y conflictos que fueron bañados con la sangre obrera, como fue el alzamiento de París en 1848, derrotado a sangre y fuego, la “Comuna de París” en 1871, la que fue reprimida con extrema dureza y con un balance final de unos 30,000 muertos.

Hausmann había sido, antes de lograr ser el Prefecto de París por encargo directo del emperador, un organizador de eventos importantes que se daban en el país, desde desfiles a ceremonias, por lo que era un gran conocedor de la movilización y la manipulación de grandes masas de población con las técnicas de su época.

El espectáculo es la expresión pública del poder y es un mecanismo que hasta en la actualidad se utiliza, como es el caso de la nobleza inglesa con el casamiento de sus hijos, el jubileo de la reina y otros espectáculos para que el “pueblo” tenga un acercamiento y “viva” el *glamour* de estas fiestas en las cuales les toca ser parte del escenario, aunque se sientan parte de la realidad.

Los grandes espectáculos de la época fueron, además de las pomposas exposiciones universales, la mayor expresión del poder de un país y de su capacidad económica y colonial, los eventos generales que organizaban las Cortes,

como eran los grandes casamientos, entierros, visitas de dignatarios extranjeros y desfiles militares para conmemorar victorias, entre los más reconocidos por el pueblo.

En 1862, comienza a descender la teatralidad, a medida que gradualmente el poder imperial cedía su papel como fuerza constructora en la reconstrucción de París a la burguesía, la que controlaba el capital y el comercio.

El espectáculo de la ciudad fue fundamental en la vida urbana y sus aspectos políticos jugaron un papel importante en la legitimidad y en el control social, algo que preocupaba a los poderosos y un ejemplo de ello es que los domingos la clase obrera va de picnic y ello genera resquemor en los conservadores que veían en las grandes concentraciones populares un potencial revolucionario. Con el uso del espectáculo, el II Imperio buscaba celebrar la modernidad, y un ejemplo son las dos exposiciones universales, donde la fantasmagoría de la cultura capitalista alcanza su mayor despliegue. Los nuevos bulevares crearon sus propias formas de espectáculo, con la llegada de las nuevas tiendas y almacenes, los bares de moda, haciendo más porosa la frontera entre el espacio público y el privado.

El espectáculo se populariza y así comienzan a armarse espectáculos privados y por ello es que proliferan circos, cabarets, salas de concierto, teatros y lugares de opereta y se transforman los parques y plazas en lugares públicos recreativos.

Los almacenes Le Bon Marché fueron pioneros en 1852 y tres años después se inaugura El Louvre, la variedad de las mercancías ya eran un espectáculo a ver y el ejército de vendedores y vendedoras complementaba el mismo. La sexualidad se implica también en esta nueva dinámica, especialmente las mujeres tanto como compradoras o vendedoras, ya que la persuasión comienza en los escaparates y sigue en los grandes pasillos, así en los espacios públicos el fetichismo de la mercancía reina plenamente.

La teatralidad de los escenarios y de la sociedad se unen en una exhibición de riqueza burguesa: consumo ostentoso y moda femenina, que tuvo en París uno de sus centros más exclusivos y de los cuales hasta hoy presume. La relación simbiótica entre espacios públicos y comerciales y su apropiación por el consumo se volvió decisiva, y con la llegada de las crinolinas, alimentó el espectáculo de los grandes bulevares y calles del centro de París.

Para Senett, la mujer deja el hogar y su domesticidad y entra al mundo del espectáculo, pero se despolitiza, porque es un estado de mistificación perma-

nente. La frontera entre el espacio público y privado es porosa, el café no es sólo público, porque entran los que pueden o se sienten allí como en su casa, siempre son segregadores, porque se forman grupos afines que lo controlan.

El espectáculo “nunca es una imagen bien establecida sobre el lugar, siempre es una explicación del mundo en competición con otras, que encuentran la resistencia de diferentes y algunas veces tenaces formas de práctica social”, Timothy J. Clark (Harvey, 2008).

El “otro espectáculo” era el de los barrios populares y éste se daba en los cafés que eran “los parlamentos de la gente”, y en 1851 eran 4,000 cafés y cuatro años después en 1855 eran 42,000, lo que muestra su importancia en la vida política del barrio. El café y la taberna se transformaron en centros de solidaridad de la clase trabajadora, el cual se forjaba sobre la base del vecindario, al igual que las lavanderías entre las mujeres.

En la medida en que el imperio se debilitaba en cuanto al control del poder y legitimización del mismo, la teatralidad y el espectáculo comienzan a cambiar de los grandes acontecimientos públicos y masivos a la mercancía y su comercialización privada por un lado y, por el otro, a la oposición política.

Pero el espectáculo no termina con el ocaso de los grandes festejos imperiales, sino que éste se recupera dos décadas después cuando los imperios son asumidos por los verdaderos capitanes de los mismos, la burguesía triunfante, el capital monopolista y el capital financiero.

La sociedad ya está inmersa en una nueva “filosofía”, la del consumo, que al comienzo fue de muchos productos y de variadas especies, luego de un tiempo comienza consumir paisajes y viaja como turista, comienza a consumir historia pasada y quiere conocer la tradición.

Así nace lo que se denomina la “tradición inventada”, que son las nuevas prácticas gobernadas por reglas aceptadas abiertas o tácitamente y de naturaleza simbólica y ritual, que busca inculcar determinados valores o normas, ciertos comportamientos por medio de su repetición, lo cual implica automáticamente, “la continuidad con el pasado” (Hobsbawm, 2002).

La tradición tiene como objetivo repetir actos de forma invariable, como si el tiempo no pasara, mientras que las costumbres, que son típicas de las sociedades tradicionales, no descartan la innovación y cuando ésta se da deja la sensación que es la continuidad de lo anterior. Por ello es que el declive de las costumbres se transforma invariablemente en tradición. Para Hobsbawm, las tradiciones inventadas en el período posterior a la Revolución Industrial y

que emergen a partir de la segunda parte del siglo XIX pertenecen a tres tipos de supuestos: las que establecen o simbolizan cohesión social o pertenecen al grupo, ya sean comunidades reales o artificiales, las que establecen o legitiman instituciones, estatus o relaciones de autoridad, éstas se crean artificialmente y la tercera es la que tiene como objetivo principal la socialización, inculcar creencias, sistema de valores o convenciones relacionadas con el comportamiento y también son creadas artificialmente.

Ante el ocaso del poder de los reyes y las monarquías, éstas quedan para legitimar el poder real de los capitalistas y sus pompas sirven sólo para distraer a la población de su difícil destino. Eso no lo verá nunca el turista, que sólo ve en las pompas un pasado que no tuvo y que cree es maravilloso por la simplificación que genera el *glamour*.

La monarquía británica es la más propensa a estas pompas y espectáculos, no por ser la más antigua, ya que sólo lo es la casa imperial de Japón, sino porque fueron un gran imperio, el mayor de los conocidos, “gobernado” por una emperatriz de la India, la reina Victoria.

La pompa que se practicaba en el siglo XIX se realizaba sobre dos perspectivas, la primera es que a medida en que la sociedad es más educada, el ritual real se presenta más como una magia primitiva, una farsa vacía y la segunda, la más moderna y que es la pompa que rodea a la monarquía británica brilla más por su ineptitud que su por su esplendor (Cannadine, 2002).

Esta tradición es moderna y se da a finales del siglo XIX y comienzo del XX, cuando la reina empieza a decaer en el poder y el reino se empieza a resquebrajar, el imperio se descolonizará cuatro décadas después, para entrar a formar la Comunidad de Naciones (Commonwealth). Por ello, la elite gobernante inglesa consolida su dominio ideológico por medio de la pompa, que a su vez es propaganda y un objeto de veneración turística, mucho más para los ex colonizados.

El auge y el ocaso del mundo victoriano, va desde 1877 al comienzo de la primera gran guerra mundial en 1914, para ello se da el apogeo del ceremonial y el invento de todo tipo de ritualidades para poder dar más forma a este imperio. La etapa final del imperio en proceso de descolonización, desde 1918, el fin de la primera guerra a 1953, etapa de la coronación de la actual reina Isabel, donde sólo el monarca reina, pero no gobierna y los ingleses mantienen las pompas y rituales como el último sistema monárquico de Europa, aunque haya otros reyes esos son menos pomposos.

En 1879, se dio un cambio profundo y se pasó de un protocolo inepto, privado y de gusto muy limitado a otro opuesto, espléndido, público y popular, que era la forma simbiótica del poder. En la medida que éste se reducía crecían las ceremonias, así el verdadero poder se sustituye con las formas, las ceremonias y las pompas.

Este profundo cambio situó a la reina Victoria por encima de la política como la gran “madre de Gran Bretaña”, la figura patriarcal, en una economía en pleno crecimiento que debía ser gobernada de manera más moderna y democrática.

Con la salida a la luz de los medios de comunicación esto se hizo más evidente, a partir de 1880 y en 1898, el *Daily Mail*, con 700,000 ejemplares llegaba a gran parte de la sociedad, con crónicas, fotos y otros artículos sobre el gran imperio y sus reyes. Los rituales no cesaron y así en 1877, Victoria es coronada Emperatriz de la India y en 1897, con su jubileo, se hace un gran desfile en el cual participan por primera vez, las tropas coloniales (Cannadine, 2002).

El último gran espectáculo de la era imperial han sido los funerales de la reina Victoria, la cual fallece el 22 de enero de 1901, se va con el siglo que representó, el XIX, y donde se creó la era del Imperio británico, el mayor que se constituyó en este mundo, se cierran así sesenta y tres años de reinado.

A las siete de la noche del 22 de enero, el Lord Alcalde de la ciudad hace el anuncio. Su sepelio fue la última fiesta organizada y diseñada por la propia reina, la cual no dejaba nada al azar. Duelo discreto, se desterraba el color negro, el que ella había llevado durante casi medio siglo por la muerte de su esposo, con el cual pensaba encontrarse en el otro mundo y para tal fin uso como último vestido un hábito de seda blanco con el velo de desposada que lució en su boda en 1840, sobre un lecho de flores blancas y montón de recuerdos de su vida la acompañaban a su viaje, algo muy similar en otra escala a lo que planteaban los faraones.

No permitió que se la embalsame, no quería ser expuesta al público y sus funerales adecuados a las circunstancias de la época, la guerra con los Boers en Sudáfrica, fueron un funeral militar, por lo que su ataúd fue transportado en una cureña como tradicionalmente se llevan los restos de los guerreros. Ocho destructores pintados de negro precedían al yate fúnebre, y lo saludan con los disparos reglamentarios. De allí pasó el féretro al ferrocarril, que la transportó a Londres, a la famosa Victoria Station, y de allí saldría para ser el primer gran funeral de un emperador en la capital del capitalismo mundial. Parecía una

marcha triunfal como fue su reinado y no un funeral, ya que el negro había desaparecido como color en la ciudad de Londres. Antecedía a la Coruña que lleva el ataúd, los oficiales de la casa real y los ayudantes de campo precedidos por su hijo Eduardo VII con uniforme de Mariscal sobre un corcel negro (Charlot, 1993b).

El pueblo en las calles y todas las casas reales asistieron al sepelio, que fue la mayor concentración de la aristocracia desde hacía muchas décadas, para un sepelio que pasó por los tres grandes poderes de la era victoriana, la gran armada, el ferrocarril y el ejército de tierra, tres íconos en la construcción de un imperio.

Hoy esa visión ahistórica y desprovista de verdad es lo que encandila a los turistas, porque creen que tiene un significado el cual no va más allá de un espectáculo montado para recordar que Gran Bretaña fue un imperio y hoy ya no.

Al final, el turismo ha capitalizado estos viejos rituales y los ha potencializado con la gran industria del souvenir, que se ha ido adaptando a los diferentes cambios, pero sigue siendo un pilar de esta actividad, porque el espectáculo es un producto siempre vigente en los imaginarios de los turistas.

La era del progreso y las exposiciones universales

Las grandes exposiciones nacen en el siglo XVIII crecen en el XIX y se expanden hasta la actualidad. En 1798 se da la primera exposición de la industria en el Campo de Marte en París, a ella le seguirán dos más en París en 1798 hasta la primera del nuevo siglo también en París en 1802.

Pero, ¿qué son las exposiciones universales?, ¿qué función cumplen estas grandes concentraciones de máquinas, instrumentos y mercancías? Siguiendo la perspectiva del espectáculo y la diversión sirvieron para darle entretenimiento a la clase trabajadora, como una especie de fiesta de la emancipación, pero hecha por los que detentan el poder y, de paso, para ratificarles la magnitud del mismo.

Las exposiciones universales son el peregrinaje del fetiche de la mercancía, allí se glorifica el valor de cambio de las mercancías y se crea un marco donde el valor de uso pasa a segundo plano (Benjamin, 2012).

Estas grandes exposiciones son el universo de la mercancía, allí la moda prescribe un ritual según el cual se debe adorar al fetiche de la mercancía y

como la moda está en conflicto con lo orgánico acopla el cuerpo vivo al inorgánico de la mercancía (Benjamin, 2012).

La primera gran Exposición Universal fue a mitad del siglo XIX en Londres en 1851, siendo sus promotores la reina Victoria y su esposo Alberto, quienes ante la necesidad de construir rápidamente un gran espacio para alojarla le dieron el encargo a Joseph Paxton, jardinero del duque de Devonshire con gran experiencia en la construcción de invernaderos, quien logró la construcción en tiempo y forma de lo que se denominó, el Crystal Palace, sentando las bases de un modelo de pabellones para estas exposiciones. Éste podría ser, el primer gran evento mundial que da origen al turismo de eventos y convenciones, ya que recibió la excepcional cifra de 6'000,000 de visitantes, de los cuales había muchos turistas, incluso los grupos que organizaba el ya legendario Cook, excursiones o viajes con todo pagado, ¿el antecedente del todo incluido?

El Palacio de Cristal con sus 93,000 metros cuadrados de vidrio y 5,000 columnas y travesaños era un monumento a la modernidad, que el constructor logró hacerlo del dominio público al sacar en un periódico lo que sería éste, utilizado por primera vez la propaganda gráfica para promover una obra.

Los ingleses ubicados en el centro de la exposición lograron articular un discurso visual de integración colocando el pasado, la nostalgia y el *glamour* y el futuro que era de las grandes máquinas. El pabellón medieval fue el pasado donde se exhibieron retablos y muebles estilo gótico, de allí se pasaba a la ferretería y de ésta a las máquinas, desde las locomotoras más rápidas de la época a los martinetes a vapor.

Había sin embargo algo más, especialmente para el público británico, los productos de vasto imperio, entre ellos las pieles de Canadá, canoas indias de corteza de abedul para veinte remeros, azúcar de arce; Australia mandó sombreros hechos por los presos, pero la India, el gran subcontinente, fascinó a la sociedad victoriana con las talas de marfil, elefantes disecados con todos los toldos y ornato, el famoso brillante Kohi-noor, guardado en un artefacto de acero dorado a prueba de robos y chales de Cachemira, entre otros.

Todo el mundo estaba presente, se había logrado el milagro de la globalización, la transformación del tiempo y el espacio; allí en la exposición estaba el mundo de mitad del siglo XIX: el mundo del progreso, los países colonizadores y los grandes países y continentes colonizados, pero como en el turismo se presenta la cara bonita de la realidad, en este caso no podía ser diferente, porque se proponía conocimiento y ocio al visitante, era una muestra del turismo cultural.

China había mandado grandes muebles y artefactos de laca y demás piezas de jade; los tunecinos levantan una tienda nómada forrada con pieles de león, pero todo estaba en exposición y no se podía vender, una restricción que luego fue pasada por alto y se lograron ventas de productos exóticos a la burguesía coleccionista europea.

La Exposición Universal que realizó Francia en París en 1855, cuyo motivo según declaraba el gobierno era festejar los cuarenta años de paz en Europa desde Waterloo, pero en realidad era para competir con Inglaterra. El área de

Principales exposiciones universales de la segunda parte del siglo XIX

Año	País	Ciudad	Título
1851	Inglaterra	Londres	Gran exposición de los trabajos de la industria de todas las naciones
1853	Estados Unidos	Nueva York	Exhibition of the Industry of all Nations
1855	Francia	París	Exposición Universal de París
1860	Francia	Besancon	Exposición Universal
1865	Portugal	Oporto	Exposición Internacional
1866	Inglaterra	Londres	Exposición Universal de Londres
1867	Francia	París	Exposición Universal de París
1873	Austria	Viena	Exposición Universal de Viena
1875	Chile	Santiago	Exposición Internacional
1878	Francia	París	Exposición Universal de París
1880	Australia	Melbourne	Exposición Universal de Melbourne
1882	Argentina	Buenos Aires	Exposición Continental Sudamericana
1885	Bélgica	Amberes	Exposición Universal de Amberes
1888	España	Barcelona	Exposición Universal de Barcelona
1889	Francia	París	Exposición Universal de París
1893	Estados Unidos	Chicago	World's Columbian Exposition
1897	Bélgica	Bruselas	Exposición Universal de Bruselas
1900	Francia	París	Exposición Universal de París

Fuente: Elaboración propia.

la exposición fue de 16 hectáreas y el edificio principal, denominado el Palacio de la Industria, tenía 850 pies de largo, unos 180 metros por 350 pies de ancho unos 120 metros y la inversión fue de 11'500,000 francos, obteniendo ingresos sólo por 3'200,000 francos.

Sin embargo, tuvo una gran demanda de visitas ya que llegaron a verla un total de 5'162,500 personas y había un total de 23,934 expositores, aunque tuvo el edificio una falla en la ventilación haciéndolo extremadamente caliente, lo cual incidiría en la duración de las visitas y además dado el número de expositores este quedó chico y se debieron hacer y rentar otros edificios.

La exposición de París de 1867 es la segunda exposición universal que hace Francia y es impulsada por varias fuerzas desde los intelectuales a profesionales y la gestión del Estado que pretende mejorar su relación con la sociedad, además de querer presentar al mundo las grandes transformaciones de París durante la gestión de Haussmann.

La Exposición Universal de París de 1889 tiene un significado muy particular ya que se conmemoraban los 100 años de la toma de la Bastilla, lo cual fue un avance, pero a su vez una limitación ya que las casas reales como Inglaterra y Prusia, entre otras, no participaron dado el costo en sangre que había significado “los años del terror”.

A ello, hay que sumarle que esa nueva Tercera República debía enfrentar la caída del segundo imperio y la derrota que tuvo el ejército francés frente a los prusianos. El gigantismo fue la pauta y se construyeron 80 edificios muchos por los propios países participantes como el pabellón argentino una de las obras maestras de la arquitectura, pero el más importante era el francés. La galería de las máquinas que tenía 402 metros de largo por 115 metros de ancho.

Pero dos hechos la hacen un acontecimiento inolvidable la introducción de la electricidad que le sirvió a París para ser denominada la Ciudad Luz y la construcción de lo que es hasta hoy el ícono de París, la torre Eiffel.

En esta exposición, en pleno auge del colonialismo y del racismo, se ven cosas nuevas como el “pueblo negro”, unos 400 pobladores de África que viven como si fuera una aldea y eran una atracción muy grande para la gente que visitaba la exposición.

En la exposición del centenario de la Revolución francesa, la burguesía hizo todo con el objeto de mostrar al proletariado la posibilidad y necesidad económica patente de impulsar una enérgica transformación social, según expresaba Walter Benjamin en su obra el *Libro de los pasajes* (Benjamin, 2009).

Las exposiciones nacen de las modernas concepciones de la nueva fuerza del vapor, lo que supone la electricidad y el empleo de la fotografía, junto a las modernas concepciones del libre comercio, que le dieron un impulso decisivo a la transformación de las formas artísticas de aquel período de tiempo, “mera economía de lenguaje si digo que ese espacio era un incomparable cuento de hadas” (Benjamin, 2009).

Las exposiciones fueron para Benjamin las únicas fiestas propiamente modernas, también fueron la alta escuela de las masas que estaban apartadas del consumo, aprendiendo a identificarse con lo que es el valor de cambio, “verlo todo y coger nada”.

La industria del ocio se refina y sin duda multiplica los diversos tipos de comportamientos recreativos de las masas. De ese modo se entrenan para la adaptación que sobre ellas ha de imponer la publicidad. La exposición de ésta con las exposiciones universales está pues bien fundada (Benjamin, 2009).

Para el autor de “los pasajes” estas exposiciones nos remiten a la “sed de pasado” como tema principal. A su luz, el museo se revela como interior creciente y gigantesco. Entre 1850 y 1890 las nuevas exposiciones universales toman el lugar de los museos y es allí donde está su base ideológica común con ellos.

Dentro del racismo y su voyerismo destacan en las últimas exposiciones del siglo XIX el stand de etnología y arqueología, a fin de mostrar y resaltar las diferencias que “justifican” su actuación. Pinturas de parajes insólitos e inubicables, indumentarias, se muestran en estos stands, como el que denominaba “África tenebrosa”, donde hay un fortín de madera con un beduino rodeado de animales de la selva.

En la Exposición Universal de Chicago, las doncellas de la “aldea dahomeyana” enseñaban sus robustas y esbeltas formas al desnudo, sin que el pudor se rebelara en la profunda mirada de sus grandes ojos negros. Había un harén en el stand del “exótico oriente” de la exposición de Chicago, dentro de un palacio morisco con odaliscas que bailaban, eunucos, sultán y demás actores sociales (Quiza, 2007).

El racismo y la superioridad occidental era el eje ideológico de estas exposiciones, síntesis de demostración de poder hacia afuera y control hacia adentro a fin que los pobres sepan el poder de la industria y el estado y así entiendan los riesgos de las revueltas sociales. En la Exposición Panamericana de Búfalo de 1901, había una villa india donde se representaban las reuniones de los pueblos

originarios, había un total de 700 pobladores de estos grupos que representaban a cuarenta y dos pueblos, incluido y como “actores forzados” los jefes de la resistencia tomados prisioneros como Crazy Snake y Gerónimo, que los obligaron al show, en un acto de denigración típico del “hombre blanco”.

El turismo sintetiza la visión que fue exitosa en las exposiciones internacionales, mostrar el rostro bueno de la realidad y ocultar el otro y si éste aparece, teatralizarlo como algo del pasado, como algo natural afín de las diferencias de razas y credos, como el que deriva de las desigualdades que creó la colonización moderna y que los grandes políticos y pensadores que los “iluminaban”, definieron como la era del progreso.

Trabajo, ocio, diversión y consumo

El discurso moderno del trabajo fue elaborado en un largo y complejo proceso de formación, en que la ciencia nueva de la economía política desempeñó un papel decisivo; éste se dio en los dos mercantilismos, en el primer mercantilismo, sensibilización progresiva de la importancia práctica del trabajo para hacer ricas a las naciones y en el segundo mercantilismo, el trabajo obra como dispositivo central y efectivo de las propuestas prácticas para la promoción de la riqueza y la prosperidad pública. Se elabora una teoría del fundamento de la riqueza nacional en la que el trabajo tiene posición central (Diez, 2001).

Antes, el orden se organizaba a través del estatus, con el trabajo productivo se divide en clases, por ello los fisiócratas como los mercantilistas encontraron en la Economía Política la viabilidad para fundar la estratificación social, en función de la economía y no del estatus. Esta nueva concepción elimina las consideraciones sobre estatus y trabajo o sobre el trabajo como un fenómeno inherente a la vida.

Para Dumazedier, el ocio nace con la Revolución Industrial, ya que antes había sólo tiempo desocupado. El ocio de la semana laboral industrial lleva al acortamiento de la misma, por lo que el ocio es la contraparte del trabajo, valor deseado como autosatisfacción, la posibilidad de ejercer el consumo. Para algunos como los idealistas el ocio era liberador. En la cultura del trabajo, el ocio es aquel estado de inactividad que sigue al trabajo y que nos prepara para seguir trabajando, o sea, que el ocio nos “re-crea”. El ocio es una actividad que no busca nada fuera de sí misma, o sea, que el ocio es un fin en sí mismo.

Para el protestantismo, la exaltación al trabajo coloca al negocio sobre el ocio y Calvino, exalta el negocio sobre el ocio, por lo que el éxito en el negocio era una señal de elegido y de salvación; para los calvinistas, el ocio era un pecado y el negocio la virtud.

Tomas Moro, en su Utopía, decía que el hombre sólo dedicara seis horas al trabajo el resto al descanso y ocio, en general, la mayoría de los utópicos están contra el trabajo y a favor del ocio. El derecho a la pereza, que aparece en 1883, es una reacción ante la explotación del capitalismo salvaje, reducir la jornada a pocas horas (Lafargue, 2004).

Para Gonzales Seara, el ocio es toda actividad no obligatoria a la que uno se dedica después de haber cumplido los deberes laborales, familiares y sociales, y para J. Mousseau, las actividades de ocio, no son consideradas períodos de reposo sino períodos de recreación, de allí la existencia de ocio activo y pasivo según sea la utilización de éste (Juárez, 1993).

La historia del ocio va íntimamente ligada a la de las ideas morales y políticas, y en su sentido más general, el ocio se refiere al conjunto de actividades institucionalizadas o en vía de institucionalización que se instauran en el tiempo libre.

En el siglo XIX la vida ociosa era fuertemente criticada porque frenaba el progreso, y la clase de los ociosos, según Saint Simon, consistía en no hacer nada, era inútil y el ejemplo eran en esa época, los rentistas agrarios y urbanos. Este utópico creía que la ociosidad se eliminaría y remplazaría por el trabajo y empleo pleno y esto llevaría a evitar la lucha de clases y así todo se arreglaría entre ambas clases opuestas.

Marx y Engels no confundieron el derecho al trabajo con la ideología burguesa de trabajo y consideraban que sólo el acto revolucionario de apoderarse de los medios de producción liberaría a la clase obrera de la opresión capitalista, de allí que el trabajo socialmente necesario es el que todos los trabajadores reagrupados deben necesariamente dar para asegurar la conservación y reproducción de la sociedad.

El ocio va ligado a la apropiación de plusvalía y en la sociedad capitalista el ocio tiene dos funciones, una es la de prolongar el trabajo al permitir reconstruir la fuerza del trabajo y eso hace del ocio un valor de uso; y la segunda es que el ocio va ligado a la sobreproducción, lo cual permite la producción de bienes de consumo suntuario. La noción de ocio comienza cuando unos trabajan y otros no, a partir de las primeras sociedades agrícolas (Racionero, 1993).

El ocio aristocrático en el siglo XIX es la meta del burgués emergente, pero al poder hacerlo manda a su familia a largas temporadas en casas de campo o largos viajes, entre ambos extremos emergerá el turismo al comienzo como un producto asequible a la clase media emergente, luego se ira popularizando. En paralelo, el ocio se masifica, al comienzo en forma gratuita a través del espectáculo, luego en cortos viajes a las playas por horas, que son una nueva meta de muchos ciudadanos a los cuales las vacaciones aún son un sueño.

Las vacaciones de verano son el gusto por el recuerdo, ya que la familia se reagrupa, las mujeres organizan todo y en ellas la familia evocará el pasado en un ejercicio que se repite por generación, donde la madre es la encargada de administrar este tiempo de felicidad.

En el espacio del burgués, la repetición no es rutina, lo que sí hace es ritualizar éstos, ya que el rito dilata el instante y le otorga valor de dicha al acontecimiento, destinado a convertirse en recuerdo (Martin Fugier, 1989).

Las fiestas anuales de la sociedad europea de la época eran básicamente tres: Navidad, tradición que viene de los países nórdicos desde el siglo XVII y que a mitad del XIX los alemanes la introducen en Francia y Gran Bretaña; Pascua con la Semana Santa y el día de Todos los Santos Difuntos.

En 1854, en el mes de agosto, *Le Figaro*, comentaba que el calor de París era insoportable y que por ello toda la gente estaba en la estación del ferrocarril para viajar o despedir a la familia rumbo a balnearios o al campo, llegándose a contabilizar a más de 30,000 parisinos que habían abandonado la ciudad en esa temporada.

El turista es sinónimo de viajero, palabra que se impone en 1838 cuando Stendhal escribe *Memorias de un turista*, y el diccionario Larousse del siglo XIX, define al turista el que “viaja por curiosidad u ocio”. No son andarines, pueden estacionarse en un balneario por una temporada.

En 1877 se creó la *Gazeta* de los turistas y los extranjeros, dedicada a las estaciones balnearias que a veces se confundían con las termales, estas últimas con larga tradición ya que desde 1809 comienzan las explotaciones de las aguas termales en Francia, y durante el Primer Imperio, en Aiz-les-Bains había 1,200 centros de aguas termales de diferentes magnitudes y equipamiento.

Durante la restauración emergen como masivos los baños de mar y fue en 1822 que el conde Brancas funda la primera estación balnearia en Dieppe, y cada año hasta 1830 en julio se trasladaba la corte, y en 1835 se comienza hablar de Biarritz, pequeña estación, que durante el Segundo Imperio es la

estación preferida de la emperatriz Eugenia; al final de la monarquía la costa normanda se pone de moda por ser más burguesa que Dieppe que era más aristocrática. Sin embargo, fue necesario la aparición y desarrollo del tren, ya que éste redujo en dos tercios la duración del viaje entre la capital (París) y las playas, porque antes en 1840, un carro de caballos demoraba 12 horas de París a Dieppe y en 1848, cuando se inicia el ferrocarril, se reduce el viaje a 4 horas.

A partir de 1850, las compañías de ferrocarril emiten pasajes baratos en segunda y tercera clase para que la población viaje y conozca las playas, pero esas “mezclas” pronto se terminan ya que, en 1871, los ricos viajan en el tren amarillo o tren de los maridos, sale los sábados por la tarde y regresa el lunes a medio día.

En 1877 emerge la Costa Azul, tras la anexión del condado de Niza a Francia, pero estos bellos parajes ya habían tenido una experiencia, ya que en 1860 Niza se transforma en un lugar de residencia de invierno, por su clima templado, 1861-62 acoge a 1,850 familias y en 1874-75 son 5,000 familias.

En la costa Atlántica estaba Arcachón que fue decretada comuna en mayo de 1857, coincidiendo con la inauguración de la línea de ferrocarril Burdeos-La Teste-Arcachón. Esta comuna había sido tradicionalmente un pequeño puerto de pescadores que con el auge de la moda de las estaciones balnearias fue adquiriendo renombre y popularidad, como destino vacacional, entre las clases acomodadas de Francia.

Fueron los hermanos Péreire, principales accionistas de la compañía Chemins de Fer du Midi los que crearon la llamada Ville d’Hiver, uno de los cuatro centros de ocio a partir de los cuales se desarrolló la actividad económica de la comuna, y en 1868 se emprendió un programa de urbanismo con trazado de calles y avenidas a la par que se construyeron numerosas residencias y mansiones.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se implantaron las vacaciones, como un cambio necesario de actividad y género de vida, cercano a la naturaleza y con una organización de actividades; pero esto era urbano, en las sociedades rurales el ocio se encontraba en el propio lugar.

Entre los avances de fin de siglo destacaban la inauguración del Touring Club de France en 1890 y en 1900, la Guía Michelin y la Oficina de Turismo, instituciones que están vigentes en la actualidad.

A lo largo del siglo XIX, los días feriados y de vacaciones se van disociando de las fiestas religiosas, y las vacaciones de verano eran a mediados del siglo

XIX de seis semanas, pero en 1894 se aumentan a ocho semanas y en 1900 se ratifican y amplían.

Durante la primera mitad del siglo XIX se llevó a cabo una revolución en la manera de viajar, siendo el modelo clásico el itinerario tranquilo, estancias urbanas, visitas de arte, lo cual va cambiando al final del siglo con excursiones a los Alpes y a los Pirineos; al viajero le gustan los grandes paisajes caóticos y agrestes.

En 1816, los turistas amontonados en los balnearios comienzan el ascenso a las montañas vecinas, a fin de ver paisajes pintorescos, que más adelante son ampliados por la fotografía. Esto se comienza a transformar en el Segundo Imperio con otros paisajes y nuevas experiencias, en islas, grutas y otros, toma moda el viaje hacia el Oriente.

En 1871, concluye la unificación nacional de Italia y de Alemania y para el fin del siglo XIX los regímenes políticos europeos y países eran muy diversos, muchos países actuales estaban divididos como Polonia o bajo otro dominio como Finlandia o Noruega, la primera bajo el dominio ruso, la segunda sueco. Las grandes capitales mostraban el poder económico de sus países y sus burguesías.

El arte se redefinía a partir de nuevas corrientes, ideas y experiencias en medio de la gran transformación del capitalismo y el colonialismo moderno, y en 1895 se firma el manifiesto del modernismo checo. En la pintura, el impresionismo toma al ferrocarril y las grandes estaciones que se construyen como sus temas y en la literatura, el viaje en tren es también de los preferidos.

Los lugares consagrados por los avances de la ciencia eran: Londres, con siete millones de habitantes en 1901, gran auge por la industria, pero limitada en la cultura por la moral victoriana; Viena, que en 1870 había iniciado un gran programa de urbanismo, lleva a dos millones la población a comienzo del siglo XX, especializándose como una capital importante en la música y el teatro lírico, pero la vida cultural se reduce por la persecución política.

Praga era un centro cultural desde la Alta Edad Media, pero con grandes problemas por su crecimiento político socialdemócrata y la visión del reino, sin embargo, había vida cultural; en los cafés de Praga se codeaban Kafka con Meyrink, Rilke y Perutz, entre otros.

Madrid contaba con 500,000 habitantes para 1900, con vida cultural en la literatura no en la política, con Del Valle Inclán, Rubén Darío y Juan Ramón Jiménez.

París pasó de 1.7 millones en 1860 a 2.9 millones en 1910, capital cultural, de sus liceos salían los grandes escritores, ciudad moderna, la Ciudad Luz; y San Petersburgo, 1.2 millones de habitantes, pero además siguen emergiendo nuevos polos culturales: Berlín, Múnich, Weimar, Budapest, Bruselas y Moscú.

El tiempo del descanso, el domingo, que en la sociedad rural era religioso, en la sociedad urbana empieza a tomar nuevas formas en las diversiones, estas nuevas opciones pronto serán paradigmáticas en la cultura moderna.

La cultura de los cafés reemplaza al salón del siglo xvii como centro cultural, manejado por un noble y regido por normas estrictas, mientras que el café era abierto a todos. Los cafés literarios se multiplican entre 1880 y 1900 en las capitales culturales europeas, siguiendo la moda parisina cuyo café insignia era el “Le Procope” creado a principios del siglo xviii como la alternativa a los salones.

Sin modas que seguir o invitación que recibir, sirvieron de elementos para homogenizar la cultura, ya que en los grandes cafés se ponían a disposición del público los diarios del día o la semana de la ciudad, país y a veces de otros países, allí se leía, se escribía, se vivía, a veces con solo un café.

En éstos se comentaba todo lo político, lo cultural, se veían pequeñas proyecciones de cine, se escribían revistas y dentro de los cafés se celebraban los consejos de redacción de las mismas, y para muchos el café era su hogar, ya que no habían triunfado y sólo podían estar allí adentro frente a los rigores del invierno, podían compartir, escuchar y trabajar a la vez. La frontera entre la cultura de élite y la cultura popular ya no eran tan claras, aparecen los bohemios que vivían la noche y el café (Dugast, 2003).

Los cabarets parisinos se crean entre 1880 y 1900 como expresión de la “bohemia”, nombre que viene de la novela de Henri Murger publicada en 1849. El cabaret de Montmartre, los de Berlín, Viena y Múnich, reflejan la industrialización de la vida cultural de la época, orientado a una clientela muy variada, y es el heredero del teatro del melodrama que emerge tras la Revolución francesa.

Estos eran multiespectáculo, desde música a exposición de pinturas y eso le dio una identidad propia y los hizo el atractivo de los artistas incipientes y consagrados, y el café-concert siguió la misma fama que los cafés y se abrió en todas las capitales de Europa.

Muchos café-concert se transformarán en Music-hall, como parte del proceso de industrialización de la cultura y pasaron de tener clientela popular a

otra más exclusiva y sus lugares antes para obreros se transforman también. A finales del XIX comienzan a tomar fuerza propia los Music-hall en lugares más grandes para espectáculos; en 1890 se abrieron varios en París, entre ellos, el famoso Folies-Bergère y con él aparecen las vedettes de espectáculo, que fueron conocidas por largas giras por Europa.

A partir de 1880 comienza una expansión “industrial” de las ferias y parques de atracciones, aparecen las montañas rusas, la feria del Trono y otras que con el apoyo de la electricidad toman nueva forma y atraen a la gente. En 1880 había 2,500 feriantes en la tradicional feria del Trono, con ilusionistas, magos y otros, la gran feria de Viena con la mayor montaña rusa de su época (Dugast, 2003).

En 1877, en Estados Unidos se inauguró una feria en Coney Island en Nueva York; en 1881 en París se organizó la feria del ocio y en 1896, la exposición internacional del automóvil.

En 1890 se inserta la gimnasia en las escuelas, menos en Francia que es a comienzos del siglo XX y 1896 se realizan los primeros Juegos Olímpicos de la era moderna en Atenas, al cual asisten 70,000 espectadores, y en 1900 París, se realiza la segunda olimpiada junto a la Exposición Universal.

Los deportes como fútbol y rugby no se desarrollan como espectáculo hasta después de la Primera Guerra Mundial, pero sin embargo comienzan con las carreras de bicicletas, los tours y los velódromos. En 1890 se comienzan a construir los grandes hipódromos y al año siguiente se legalizan las apuestas.

El boxeo se inició reglamentado en Inglaterra y Francia a partir de 1890 y dos décadas después en 1910, tiene lugar el primer campeonato de boxeo de Europa. En Alemania se promueve la gimnasia como un tema patriótico de unidad nacional y en Inglaterra y Escandinavia lo promueven como un tema de higienismo y desarrollo de la persona.

La nueva sociedad que emerge de la industria genera grandes cambios en la moda, aunque muchas décadas antes, en 1859, Baudelaire valoró el arte de esta como un elemento constitutivo de la modernidad. La formulación de la moda de la denominada alta costura nace entre 1880 y 1900. En 1858, abrió la primera casa de costura el inglés Charles Frederick Worth, luego comienza a parecer en múltiples diarios y revistas sobre la moda; para 1880 las revistas de moda vienesas compiten con las parisinas, pero en 1892 se abre la revista *Vogue*, vigente hasta la actualidad.

Los avances científicos de la mitad del siglo XIX generaron que entre 1860 y 1880 se pusiera en funcionamiento el sistema Offset y éste se generalizó alrededor de 1900. De allí que en 1881 se creó la Federación Tipográfica Francesa y cuatro años después en 1885 se creó la Federación de Trabajadores del Libro.

En 1886 se realiza en Suiza el Congreso de Berna donde se aprobó un convenio internacional sobre la propiedad literaria. El impacto del aumento de libros sobre las clases medias y trabajadores recién se notará después de la Primera Guerra Mundial.

El desarrollo del fonógrafo y la accesibilidad a la música, impulsaron la popularidad de la ópera y con ello el turismo cultural, todo se transformaba y sumaba en este proceso donde la cultura juega un papel fundamental como referente de los pueblos elegidos para guiar el mundo hacia una nueva era de “progreso”.

Bailey sostiene que a partir de 1840 bajan los conflictos sociales y en 1870 empieza a emerger una nueva cultura. En su historia del ocio popular, señala que la cultura rural va siendo remplazada en el XIX, ya que emergen en las ciudades nuevas formas de ocio como el fútbol, el Music-hall y Blackpool, entre otros (Baxendle y Bailey, 1994).

Dominaban las carreras de caballos y además había san lunes, lo cual irritaba a los patrones y los Pub eran el centro de la vida social y ocio de los ingleses, haciendo de éste un verdadero club de barrio. Los trabajadores se organizaban en clubs y había conferencias, bibliotecas, exposiciones hortícolas, bandas, gimnasios y campo de deportes. Se crean clubs de clase media los cuales toman distancia de los populares para ubicarse en su nivel de clase.

La segunda etapa es de principios del siglo XIX al 1880, se expande el ocio pese a la resistencia de los protestantes y metodistas, que hicieron desaparecer las corridas de toros en Gran Bretaña desde la segunda mitad del siglo XIX, lo cual no logró frenar el auge de la población al acceso al ocio.

Los elementos y hechos que apoyan estos cambios en el comportamiento de la sociedad en favor de la expansión del ocio eran la implementación de una educación musical por parte del estado, el incremento de parques y de bibliotecas y el abaratamiento de los viajes en tren y la expansión de las líneas, que permiten un auge del excursionismo (Uría, 2003).

En esta época de rigor victoriano, se expanden los negocios del ocio muy resistido por los protestantes, como eran las tabernas y el alcohol, la pornografía, el Music-hall y el teatro popular con leguaje fuerte. En los barrios pobres

de Londres a los músicos no se los perseguía, y junto a ellos se anunciaban todo tipo de ofertas de ocio como exposiciones de autómatas, los telescopios y los tragadores de fuego.

En la segunda mitad del siglo XIX, auge de los viajes en ferrocarril y en crucero y las carreras de caballos en los balnearios, con sus grandes apuestas fomentaban el turismo de largo y corto alcance. La expansión del ocio mercantilizado entre 1880 y 1914 fue muy elevada, apoyada por la reducción de la jornada laboral y el aumento de los salarios.

Durante las reformas de París entre 1850 y 1870, emerge el comercio de los grandes almacenes, siendo los pioneros: “Le Bon Marché”, “Louvre” y “La Belle Jardinière”, que es una nueva forma de entender a la cambiante ciudad, como lo explica Jeanne Gaillard, en su *París, la ville 1852-1870*, donde el autor relaciona la creación de los bulevares con los grandes almacenes acompañados de la apertura de la ciudad (Serrano, 2006).

La aristocracia se resistía a este comercio grande y masivo y prefería sus pequeños comerciantes artesanos, que les hacían sus productos un poco pasados de moda, pero a la vez, le ofrecían una mayor intimidad y discreción.

Uno de los comercios más emblemáticos de Londres, que sobrevive hasta hoy es la famosa casa Harrods que, si bien comienza en 1860, en 1870 ya logra imprimir su primer catálogo, con gran variedad de artículos para la burguesía y demás población con poder económico, y que tenía como característica tener un precio fijo por cada producto.

Harrods tenía como las grandes tiendas además de los precios fijos otras ventajas, una de ellas era la gran variedad de productos y de ésta derivaban los precios ventajosos. En 1885 crea un sistema de crédito y en 1889 se crea una nueva sociedad con un capital de 140,000 libras.

En 1898, con la electricidad, instala escaleras eléctricas, cajas registradoras, fachada de terracota y decoración interior y para el 1900 ya estaba en la guía de los almacenes famosos, como era su dueño, Charles Harrod (Charlot, 1993).

Los grandes almacenes son un producto característico del capital monopolista y en Alemania, otra potencia emergente, estos almacenes emergen en medio de la nueva sociedad Guillermina (1871-1918), con treinta años de retraso a Inglaterra, Francia y Estados Unidos, por lo que recién en 1890 abre su primer gran almacén departamental, la cual responde al aumento del comercio y al gran desarrollo industrial y de los transportes en Alemania.

Estos nuevos almacenes Wertheim plantean una serie de novedades, reducen precios y son más competitivos, rápidas transacciones, se amplía la oferta, precios fijos, derecho a la devolución y grandes rebajas además de ofertas. A nivel laboral son un gran avance, porque si bien la situación laboral era buena, nueve horas diarias, prestaciones, préstamos, pensiones, rígida disciplina, pero se renunciaba a la lucha sindical.

En el interior de estos almacenes el lujo impresionaba y excitaba al cliente, estimulando el consumo, sala de los tapices, el patio Ónice con fuentes de espejos, sala de los sombreros, sala de las palmeras, sala Liberty, grandes patios con techos de cristal, y ningún camino conducía a la puerta siempre a otra área de consumo (García, 1998).

En 1888, se inicia la liga inglesa de fútbol, y luego se hará internacional aumentando los viajes de los equipos, lo cual sirvió de fomento para los clubs, un modelo que luego exportó a sus colonias y al resto de América.

En el caso de la España de las restauraciones, el ocio de las mujeres era diferente al de los hombres que trabajaban en el espacio público y luego volvían al hogar espacio privado y tenían también sus actividades de ocio público.

Las mujeres se guiaban por algunas publicaciones que regían u ordenaban su vida como eran en España: *La mujer sensata*; *La perla del hogar*; *Escenas de familia*; *Ciencia de la mujer al alcance de la niña* y en todos estos libros se repite casi sin diferencia el mismo guion, en donde la misión de la mujer es la casa, la familia y el hogar por eso que ella necesitaba conocer las “virtudes domésticas”: orden, aseo y economía (Gómez-Ferrer Morant, 2003).

La educación es en el hogar, pero la escuela ayuda a tener mujeres mejor preparadas para enfrentar estas tareas, que son regidas desde el casamiento por la obediencia y la sumisión. La instrucción femenina se componía de los estudios de música, los de dibujo y pintura, idiomas y los de lectura, aritmética e historia, con la condición de que no debían rebasar los límites de aficiones para no convertirse en vocaciones.

La mujer de clase media es descrita en la novela *La hermana San Sulpicio*, como la mujer carente de iniciativa, en oposición a la burguesa activa por necesidad de figuración y vida social, que se complementa con su esposo. La mujer de clase media tiene menor libertad, y además está más reglada que la de clase alta, que puede saltar reglas, o la mujer pobre que sobrevive sin reglas. El ocio se limitaba a las visitas, los encuentros familiares en cafés, teatros o bailes organizados por un acontecimiento o fiesta local.

Las corridas de toros han sido siempre el eje del ocio nacional español y en 1867 había 99 empresas, pero al comenzar el siglo xx en 1900 había 857 empresas, de ellas 264 eran permanentes, pero para 1913, eran permanentes sólo 39, porque se habían concentrado en pocas manos, dado las grandes inversiones de capital que eran necesarias para su operación.

El teatro era muy solicitado a fin del siglo xix y logró tener unos 1,500 estrenos al año en Madrid y el teatro Apolo, con 2,000 localidades hacía seis representaciones diarias. En 1900, el teatro vendía 4'000,000 de entradas anuales ante el auge del cuplé, los cuales eran de “buen gusto” y otros.

El asociativismo era la base de organizaciones del ocio, como las sociedades instructivo-recreativas, los ateneos obreros y populares, las casas del pueblo socialista o ateneos libertarios, que promovían el cine, conferencias, bailes, y otras fiestas. Las asociaciones corales y los clubes junto con las mutuales apoyaban estos eventos y el coralismo tenía muchos adeptos desde la mitad del siglo xix.

El elemento nuevo que entra en escena y que juega un papel muy confuso entre la cultura y la ideología racista y colonialista es el museo, una creación moderna del siglo xix, aunque antes existían grandes colecciones de los hombres poderosos de sus tiempos.

El concepto museo está muy cuestionado por estar muy cargado de ideología, política, estética y cultura, una fórmula que no arroja al final más que ideología. Éste fue formulado en la segunda mitad del siglo xix y está indisoluble unido al concepto de civilización y acompaña a los europeos en el nuevo proceso colonialista de la segunda parte del siglo xix, donde siguen implantando su ideología racista del eurocentrismo.

El estereotipo del salvaje es agresivo, caníbal, infanticida, incapaz de organización, irracional y este concepto se forja al calor del contacto de los europeos con los pueblos originarios, por lo que éste es fruto del proyecto colonial de la modernidad que se aplicó más en América y en Asia.

A partir del siglo xviii, la cultura europea se plantea a sí misma como “cultura en el universo” y entonces hizo entrar a las otras culturas en su museo, en forma de vestigios a su imagen. A todas las “estatizó”, las reinterpretó según su propio modelo y así conjuró la interpretación radical que implicaban esas culturas diferentes (Baudrillard, 1980).

A partir de 1870, las sociedades geográficas se transforman en el principal promotor y publirrelacionistas del colonialismo, y promotoras de los grandes

museos y los intelectuales y artistas viajan a los territorios coloniales a través del estado y hacen su obra y crítica: Gauguin, viaja a Tahití y a las islas Marquesas, bajo dominio francés; Klee junto a Macke a Túnez en 1914; Matisse a África del Norte y Oceanía.

Nolde viaja a nueva Guinea en 1914 acompañando una expedición militar colonial alemana y sus impresiones eran: “Durante centurias, nosotros europeos, hemos tratado a los pueblos primitivos con una irresponsable voracidad. Hemos aniquilado pueblos y razas, y siempre bajo el hipócrita pretexto de las mejores intenciones. Los animales de presa casi no conocen la piedad, nosotros los blancos mostramos a veces todavía menos” (Ocampo, 2011: 26).

El concepto de primitivo partió de las teorías racistas consideradas científicas e incuestionables, y hasta principios del siglo XX el término raza, se utilizaba para referirse a diferenciaciones basadas en la geografía, la religión, la clase social o el color de la piel.

El museo es un emblema de la cultura de nuestra época, la proliferación de museos en las últimas tres décadas del siglo XX habla de la importancia que ha tomado esta institución, si bien, los museos se inician en el siglo XVIII y adquieren sus características en el XIX y XX.

En el siglo XIX nacen la mayoría de los estados nacionales, y los museos se transforman en un espacio donde la nación despliega todos los aspectos y constituía su imaginario y a finales del XIX los museos forman parte del sistema educativo y trasmisión de valores, al tiempo en que se constituyen en símbolos más valiosos.

Sus complejas relaciones con el entorno económico, fundamentalmente a través del turismo que su presencia genera, hacen que se encuentren en el centro de una compleja red económica social, no solamente cultural. El museo no es sólo un ámbito de conservación o exhibición de objetos, sino también es un espejo en el cual se mira la sociedad: es creador de categorías, de parámetros, de modelos, de comportamiento y de comprensión del mundo.

La educación física moderna occidental se ubica a comienzos del XIX en Europa, basada en una nueva visión sobre los cuerpos y su funcionamiento, se produjo a partir de un tratamiento físico.

Se abrió así una lucha por imponer sobre los cuerpos sentidos y significados morales y políticos más que físicos y somáticos, y las diferentes propuestas encontraron su justificación en los cambios políticos, sociales, económicos y demográficos que se dan en el siglo XIX.

- Expansión de la vida en las ciudades europeas.
- Nuevos códigos de moralidad y civilidad.
- Incipientes cambios en los procesos de industrialización.
- Excesos y peligros de la creciente vida urbana.
- La obsesión por controlar científicamente el proceso de reproducción de la fuerza de trabajo.
- La necesidad de una mayor disciplina física y moral frente a las tensiones entre riqueza y salud.
- De la emergencia de los ejércitos modernos, de los estados nacionales y de ciertos nacionalismos.
- El surgimiento del estado educador.
- El temor ante la ambigüedad de ciertos comportamientos corporales masculinos y femeninos.
- La adveración hacia los cuerpos abyectos.
- Rechazo a ciertas formas de vivir y experimentar la sexualidad, el deseo y el placer.
- La necesidad de regenerar cuerpos y poblaciones.
- Interés por el cuidado y el mejoramiento de la raza.
- Perseguir un equilibrio entre lo intelectual, lo moral y lo físico.
- La búsqueda de un tipo particular de endurecimiento físico y espiritual de los futuros defensores de la nación.
- Un resurgimiento por el interés de un regreso a la naturaleza.
- La lucha contra ciertas enfermedades y/o de la promoción de un determinado estilo de vida higiénico.

Se instaló y legitimó la gimnasia, la educación física escolar y las demás propuestas de educación corporal ligadas a ellas (Scharagrodsky, 2011).

Estas preocupaciones entraron rápidamente en lo que es el lugar donde están los niños y jóvenes, la escuela, las fuerzas armadas y los colegios y es allí a partir de varios discursos, sobresaliendo el médico, emergió el Homo Gymnasticus, el cual se caracterizará por tener un cuerpo delineado y esculpido y además, esforzado, eficiente, dócil y obediente, aplicado, activo y seguro, decidido, fuerte y vigoroso, voluntarioso, energético y aseado, útil, racional y simétrico y sobre todo diestro, patriota y sano.

El Homo Gymnasticus dominó la escena corporal y se erigió como uno de los efectos modernos mejor pensados de una forma cada vez más compleja de

administrar el cuerpo. Esta invención moderna a la vez exudó fuertes dosis de modernidad creando a partir de la autoafirmación de su supuesta “normalidad” la existencia de la otredad representada por los cuerpos indeseables e imperfectos, tanto en forma, apariencia, deseo y comportamiento. Estas características generaban un estigma y eran rechazados como anormales, peligrosos y enfermos. Así, el Homo Gymnasticus quedó como el único representante ideal del cuerpo, quedaron prohibidas ciertas diversiones populares como las prácticas circenses, algunos bailes y danzas populares, ciertos juegos considerados indecorosos y los ejercicios inadecuados para niños y niñas.

Las mujeres y las niñas al final del XIX se incorporan como algo complementario al Homo Gymnasticus, debido a la fragilidad y maternidad, pero esa integración se dio a partir de la jerarquía y la desigualdad, ya que este modelo masculino sintetiza tres discursos: el higiénico, el pedagógico y el militar. Estos nuevos discursos traen aparejado nuevas categorías teóricas y equipos como era el tiempo perdido, los conceptos fisiológicos sobre fatiga y agotamiento físico, los nuevos espacios arquitectónicos: los gimnasios, las vestimentas especiales y los aparatos de medición y ejercicios.

Es así como en el siglo XIX la legitimización médica llevó a la trilogía higiénica a su cúspide: sol, aire y agua: caminatas, paseos, juegos o deportes específicos y el propio Homo Gymnasticus era más que una metáfora social fue la materialización de nuevos cuerpos y nuevas sensibilidades corporales, producto de complejas relaciones poder-saber que no sólo produjeron sino que hicieron invisible u omitieron y excluyeron otras formas de ejercitarse, moverse, desplazarse, gesticular, sentir o experimentar la corporalidad.

Esta ruptura con la tradición surgió entre 1810 y 1820, y llevó a una renovación total de la visión del cuerpo y sus efectos transformaron los aprendizajes en las escuelas y los entrenamientos y ordenamientos en las fuerzas armadas.

La gran novedad en el XIX fue la medición de los movimientos, con el cálculo de fuerza producida, el cálculo de las velocidades y los tiempos, que llevan al tema de la eficacia medible. El programa de mejoramiento del cuerpo consiste en una gimnasia ortopédica, con el fin de corregir las curvaturas erróneas del cuerpo, lo que lleva a un “descubrimiento”: un espacio corporal totalmente atravesado por lógica mecánica, ya que las deformaciones provienen de la debilidad del sujeto pueden ser curadas (Vigarello, 2011).

La gimnasia es objeto de un reglamento militar que la hacía obligatoria en 1836, y el Estado plantea hacer gimnasios en toda Francia y su administración

con reglamentos militares, lo cual anuncia un cambio de visión y no de práctica. Ésta es una nueva manera de movilizar grupos colectivos “idealizando el trabajo físico en conjunto”, una nueva manera de ejercer influencia de masas y asegurar el desarrollo físico de la clase trabajadora, como sostenía Carnot en 1848.

En 1852 se abre la Escuela Normal Militar de Gimnasia para formar monitores para la gimnasia de divisiones y de regimientos que eran 40,000 jóvenes de 200 a 300 mil que eran llamados al servicio a los 20 años. En 1850, la ley Falloux torna posible pero obligatorio la gimnasia y el canto en las primarias.

En Suecia, emerge a fines del siglo XVIII la famosa gimnasia sueca, entre 1790 y 1820 hay un creciente interés por la educación física en el debate público sueco. ¿Por qué ese interés en la educación física?, forma parte del debate sobre el ciudadano ideal.

Durante el siglo XVIII, la noción de ciudadano fue favorecida por diferentes puntos de vista; era necesario crear una sociedad estable, frente a los arranques revolucionarios desde la Revolución francesa. En 1809 se da en Suecia una nueva constitución no democrática, pero los cambios comenzaban a darse y la educación pública era mala y se debía mejorar, pero los educadores creían que los padres no tenían la capacidad para sacar a los niños y por ello el Estado debía intervenir.

En 1812 se da la educación militar obligatoria a todos los ciudadanos varones y en 1902 se decretó el servicio militar obligatorio (una forma de vincular a los hombres con la nación y excluir a la mujer de esa relación).

En esas discusiones el cuerpo humano fue resaltado, la mejor forma de tratar el cuerpo para hacer ciudadanos más respetuosos de la ley, por un lado, estaban los que sostenían la teoría del sentido moral, el ser humano estaba equipado con un sentido moral de solidaridad y, por el otro, los que opinaban lo contrario había que disciplinar el cuerpo y las emociones para dar fortaleza al ciudadano, éste era el punto de vista de Ling, el fundador de esta escuela sueca (Ljunggren, 2011).

Del ocio al deporte, del libre albedrío al control militarizado a través de la gimnasia, el Estado estaba organizando la sociedad y sus formas de ocio y trabajo de manera que se complementen, como lo es hoy trabajo y turismo, dos caras de un consumo, una el motor para tener y la otra la máquina de consumir.

Frente al deporte y la moral victoriana está la cara de la realidad, el ambiente intelectual y legal de la ingesta de drogas a principios del siglo XIX,

difícilmente pueda ser más distinto al de nuestra época, el opio y el hachís no eran sustancias controladas, menos la marihuana.

En 1840 un grupo de escritores franceses entre los que estaban Gaultier, Baudelaire, Nerval, Dumas y Balzac, además de escultores, pintores y otros bohemios formaron el famoso “Club del Haschischins”, que celebraba sus sesiones en el hotel Luzan, siendo el abastecedor el famoso psiquiatra Moreau de Tours, que les entregaba una forma gelatinosa de hachís argelino denominado dagames (Cannarias, 2006).

El ocio de la burguesía, del mundo intelectual y de la aristocracia iba de los deportes ecuestres y tradicionales como la caza, o a los Music-hall, de la gimnasia a las drogas duras, de la contemplación a la prostitución, en ese mundo en constante transformación que generó el siglo XIX en Europa.

El territorio, paisaje, parque y jardín

Uno de los ejes centrales del turismo es el paisaje, es el centro de la fantasía que va a abordar el viajero y en el cual realiza parte de sus sueños en ese tiempo excepcional. Pero el paisaje es una construcción social, a veces socializada hasta lograrlo hacer íconos, como las islas tropicales asociadas a la idea del paraíso, otras veces es de grupos por edades, aficiones, ingresos y demás formas que permiten agrupar a los humanos.

Hace dos milenios que Occidente transformó una ilusión en dogma: el arte debe ser una imitación perfecta o acabada de la naturaleza, y Lévi-Strauss lo sintetizó en que el arte constituye en el más alto grado, esa toma de posesión de la naturaleza por medio de la cultura que es el tipo de fenómenos que estudian los etnólogos (Lévi-Strauss, 1969).

De allí que Oswald Spengler haya sostenido a comienzo del siglo XX que la naturaleza es cada vez más una función cultural, en su ya clásico texto escrito en 1918: *La decadencia de Occidente*, el cual fue prologado por uno de los filósofos más representativos de Occidente, Ortega y Gasset (Spengler, 2006).

Hay quienes se obstinan en creer que, regida por leyes estables, la naturaleza es en sí misma un objeto inmutable, sin embargo, la historia y la etnología nos muestran con toda evidencia que la mirada humana es el lugar y el médium de esa metamorfosis incesante.

El gran literato británico Oscar Wilde, que describió con certeza su época, proponía en 1890 la siguiente idea: la vida imita al arte mucho más que el arte imita a la vida, entonces ¿qué era la naturaleza para Oscar Wilde? No es una madre fecunda que nos ha dado vida, sino más bien una creación de nuestro cerebro, es nuestra inteligencia que le ha dado vida a la naturaleza. Las cosas son porque nosotros las vemos, y la receptividad, así como la forma de nuestra visión depende de las artes que han influido en nosotros.

Somos un montaje artístico y nos quedamos estupefactos si se nos revelara todo lo que, en nosotros, procede del arte. Lo mismo sucede con el paisaje, uno de los lugares privilegiados donde se puede verificar y medir este poder estético.

Es que esta doble artealización en el objeto natural es primero directa *in situ* si tomamos el cuerpo femenino que para el arte la desnudez en sí misma es neutra, e *in vivo* consiste en inscribir en la sustancia corporal el código ético, pinturas faciales, tatuajes y escarificaciones, que pretenden transformar a la mujer en una obra de arte ambulante; para Baudelaire el maquillaje acerca inmediatamente al ser humano a la estatua.

La artealización indirecta *in visu*, consiste en elaborar un modelo autónomo, pictórico, escultórico y fotográfico, que se incluye bajo el concepto de desnudo y no desnudez, se requiere el intermediario, la mirada que se impregnan de esos modelos para el arte y analizar a distancia.

Lo mismo sucede con la naturaleza que se asimila al desnudo y se la juzga a través de las diferentes variables culturales, ya que un lugar natural sólo se percibe estéticamente a través del paisaje, que en este caso realiza la función de artealización. El país es el grado cero del paisaje, lo que precede a su artealización sea *in situ* o *in visu*, de allí que nuestros paisajes se han vuelto tan familiares, tan naturales que nos hemos habituado a creer que su belleza es evidente, y a los artistas les corresponde el recordarnos que el país no es sin más un paisaje y que entre éste y el otro está la elaboración del arte.

El paisaje no existe, tenemos que inventarlo, ello lo grafica Oscar Wilde al sostener, donde el hombre cultivado capta un afecto, el hombre inculto atrapa un contripado. Para K. Clark, los campesinos son, todavía hoy, la única clase social que no manifiesta ningún entusiasmo por las bellezas naturales.

Antes de la invención del paisaje por medio de la pintura y la poesía, la humanidad creó jardines, técnicas de tatuaje y escarificaciones, los adornos primitivos que llevan al soberbio placer de forzar la naturaleza.

El jardín se ofrece a la mirada como si fuera un cuadro vivo, que contrasta con la naturaleza circundante, como fueron los famosos jardines flotantes de Babilonia, es un espacio interior cultivado por el hombre para su propio deleite frente a la naturaleza en desorden peligrosa, por ello éste es un espacio controlado y amansado, transformado.

El jardín que se pretende como una totalidad es un islote de quinta esencia, que algunos monjes lo asimilaban al paraíso, cercado y creado por Dios. El jardín islámico no es más que una réplica del modelo coránico, por ende, es lo opuesto al desierto, un espacio cerrado lleno de vida y es la representación en la tierra del paraíso prometido por Alá, un remanso de sensualidad, placer y paz.

Los jardines del siglo XVIII rechazan el cerramiento y planteaban un regreso a la naturaleza, contrario a la función tradicional del jardín bajo el signo del arte “artrealización”, y así emergen las famosas simetrías francesas que no implican la naturalización del paisaje sino pictorización del país.

En el siglo XIX prospera el modelo de Le Notre, como Versalles, masacra a la naturaleza subordinándola a la arquitectura, y por eso allí el terreno se aplana, los árboles son mutilados, las aguas son aprisionadas entre cuatro paredes, la vista se encerró por medio de tristes macizos y la casa fue circunscripta a un plano parterre igual que el jardín.

Edgar Allan Poe escribió sobre el placer de forzar la naturaleza en *El dominio de Arnheim*. En la naturaleza no existe ninguna combinación decorativa como la que podría producir la pintura de un genio; Ellison pretendía convertir todo el país en un paisaje, limpio sin hojas en los suelos como un decorado, y no sólo limpieza, sino una simetría misteriosa y solemne, una moda considerada como una deformación de la naturaleza o un intento de reformarla permanentemente.

Agustín Berque plantea los criterios de existencia del paisaje y que para este autor son cuatro: la representación lingüística, una o varias palabras para decir paisaje; la representación literaria, orales o escritas que canten o describan el paisaje; la representación pictórica, cuyo tema sea el paisaje y las representaciones jardinerías, que traduzcan una apreciación estética de la naturaleza (Berque, 1997).

En la mayoría de las sociedades se pueden encontrar uno a tres de ellos, pero sólo en las sociedades propiamente pasajeras (la antigua China) aparecen los cuatro criterios. Para el mismo autor el protopaisaje es la relación visual que necesariamente existe entre los seres humanos y su entorno.

El comienzo de la construcción del paisaje europeo es en el siglo xv y las escuelas de la época eran: la flamenca siglo xv, la neerlandesa xvii, la inglesa xviii y xix y la francesa siglo xx. Joachim Patinir, artista flamenco del siglo xvi, contemporáneo de Bosco es a quien se puede considerar como el padre del género del paisaje en Occidente.

En el arte, el itinerario está artealizado a golpes de modelos pictóricos y literarios, a partir del xvii el viaje a Italia para reencontrarse con los poetas latinos como Virgilio y las pinturas romanas Claudio de Lorena, en el siglo siguiente el xviii el viaje era a Los Alpes, inspirado por Rousseau, Aberli y Saussure y el viaje pintoresco inspirado por Gilpin, siendo las guías de la época un manual de artealización, ya que sino el viajero pregunta a un campesino y éste lo toma por loco, ya que no tiene la menor idea de lo que habla, para él no hay paisajes sino cotidianidad.

Esto es lo que genialmente Roger denomina el autismo del desplazamiento, que es cuando uno se encuentra solo y sin poderse comunicar con la gente local, que no lo entiende y menos del tema del “paisaje”, algo que ha ido evolucionando hasta el turismo actual que apuesta por el exotismo y el extrañamiento, aunque lo que se vende al cliente es un paisaje de pacotilla, por ello espera la tierra prometida por la agencia y esa no es así, o es un gueto turístico aislado del resto de la sociedad, a veces es difícil rechazar esto y abandonarlo para entrar al país real.

Para que exista un paisaje no basta con que exista “naturaleza”, es necesario un punto de vista y un espectador, es necesario también un relato que dé sentido a lo que se mira y experimenta; es consustancial al paisaje, por lo tanto, la separación entre el hombre y el mundo. Lo que se mira se reconstruye a partir de recuerdos, pérdidas, nostalgias propias y ajenas que remiten a veces a larguísimos períodos de la sensibilidad humana, otras a modas efímeras.

Aprendimos a admirar la naturaleza guiados por el arte, la naturaleza contemplada es paisaje, el paisaje como forma artística testimonia en sí mismo el problema básico: la oposición entre naturaleza y libertad.

De allí la compleja y larga historia de la construcción física y mental del paisaje, entendida como una forma particular de relación entre el hombre y la naturaleza, reconoce diversos inicios. El paisaje emerge en el comienzo de la modernidad, reconociendo así una de las primeras paradojas que se deduce de esta constatación: que la sensibilidad ante la naturaleza es inseparable del renacimiento de la vida urbana, del avance de las técnicas, de la voluntad expresa

de dominio sobre la superficie terrestre y de la centralidad de la razón. Por ello, es que la noción actual de lo que es la naturaleza fue construida a partir de los valores modernos en Occidente, ya que los chinos lo realizaron antes y luego los japoneses y en el siglo xv, los europeos iniciaron el camino.

Las diferencias fundamentales de las versiones modernas clásicas con el pensamiento de hoy es que tanto el humanismo como Marx se instalaban no sólo en un horizonte de recuperación de esa “verdad natural”, situada en algún momento remoto de la historia, sino de superación de ella. En ambos casos, el progreso era una garantía para lograr una nueva relación con la naturaleza que rechazando la “decadencia histórica” y retomando aquel modelo mítico lo perfecciona. El naturalismo romántico que se difundió corta esa relación con la idea de perfeccionamiento continuo y asienta la interpretación de que el progreso lo aleja inevitablemente de la verdad original (Silvestri y Aliata, 2001).

En el siglo xviii es el tiempo de los grandes parques de la nobleza, donde se combinan la elaboración estética con la tecnología de transformación territorial, que permiten desarrollar la extensión de los valores del jardín sobre la naturaleza, la noción moderna de paisaje, “el escenario de la naturaleza”, según el paisajista Loudon, se integra a los grandes proyectos de transformación de la burguesía ilustrada en lo político y social.

En el siglo xix se pretendía innovar para renovar el paisaje que ya era “aburrido”, por ello a principios del siglo los profesionales jardineros de empeño reformista fundan la casuística del jardín público, y en ella proponen la articulación de los jardines y parques con el plano urbano, y ello hace que en este siglo xix el parque es “civilizador”, aunque este parque público se orienta al uso y no a la contemplación. Los parques públicos urbanos eran instrumentos claves para la sanidad y el control social.

Las disuasiones sobre el parque público exceden la paisajística para constituir una forma de observar y construir una ciudad moderna, es una fuente del urbanismo y es que el urbanismo moderno se funda en la sensibilidad natural e intenta compensar la sociedad con el estado y la naturaleza. El paisajismo francés proponía una fácil integración con las prácticas ingenieriles, y asumen la crisis de la mimesis con la naturaleza, mientras que el inglés proponía la ciudad jardín y el nacimiento del urbanismo.

En 1830, Londres tenía 1.5 millones de habitantes y algunas obras o espacios habían generado polémica, por ejemplo, Hampstead Heath, zona de recreo para las clases populares había generado protestas de los conservacionistas.

Ellos proponían generar el modelo de belt (cinturones) verdes, lo que permitía que se alternara lo urbano con lo rural. Paxton planteaba la idea de rodear el centro parqueando con un loteo regular que financia la expansión y así se irá ampliando la ciudad siendo autosuficiente y además proyecta la construcción de jardines a través de suscripciones.

Los cementerios eran considerados espacios disponibles para la recreación, como ejemplo tenemos en el siglo XIX el movimiento de los cementerios rurales que florece alrededor de 1830, construidos en la periferia urbana y que expresan ideales religiosos y sociales y, a la vez, eran verdaderos paseos románticos. Estos ayudaron a conformar el activo Park Movement americano.

Olmsted, agricultor y librepensador, crítico de la esclavitud, promueve los parques como instrumentos por excelencia en la resolución de las contradicciones sociales evidentes en la ciudad y su amigo y mentor, Andrew Jackson Downing, carismático arquitecto paisajístico de Newburgh, Nueva York, propuso en su revista *The Horticulturist* el desarrollo de Central Park. El parque alentaba en Olmsted, sentimientos democráticos, ya que es la lucha de sus habitantes para lograr un espacio verde, un clima idílico y pastoral en coincidencia con su inocente recreación y su armonía con las condiciones ambientales.

En el siglo XIX la idea dominante era que la ciudad pueda ser vista, interpretada y construida como paisaje, y Laugier, encontraba el origen de la arquitectura en la cabaña de madera y a la ciudad la ve como un bosque, por lo que quiere diluir la dicotomía campo-ciudad.

La gran innovación consiste en la articulación entre el paisaje y el espectáculo, esto no significa que la ciudad deje de verse como un paisaje, sino que la idea de paisaje cambia porque deja de ser equilibrio entre naturaleza y obra humana, pero se mantiene el naturalismo de la observación. La fotografía y el cine ayudaron a este cambio, el cine pone de manifiesto la artificialidad del mundo, naturaleza incluida, toda vez que ella es representada, la sofisticación tecnológica genera algo que dé gran éxito: la película, a partir de los efectos especiales, que transforman o artificializan todo.

Esto nos lleva a plantear dos hipótesis, la primera es la que articula la historia del paisaje con el cine arte que derivó en espectáculo y la segunda es que la construcción de una noción de paisaje —naturaleza, observada y producida desde la mirada artificial, constituye el episodio clave para entender el naturalismo tecnológico convertido en espectáculo en el siglo XX. No todos coinciden con lo que es el paisaje, pero las diferencias son más de forma que de fondo,

así que el paisaje es la unidad espacio-temporal en la que los elementos de la naturaleza y la cultura convergen en una sólida pero inestable comunión, o sea, se parte de la base de que esta concepción implica una posición unificadora frente a la dicotomía naturaleza-cultura.

Pero la percepción es la manera en que el yo conoce al mundo y, por ello, la percepción del paisaje implica la fragmentación de los elementos contenidos en el cuadro de la naturaleza para analizar sus partes para luego integrarlo en el todo paisajístico y la óptica que aplica el observador puede tener cuatro intencionalidades básicas: la mirada estética, en la cual encontramos proyecciones en la pintura, fotografía, literatura, vivencial o utilitaria; el espacio se percibe como un proveedor de recursos; identitario, implica un sentido de pertenencia y, por último, científica técnica, en la cual fragmenta la óptica para entender el conjunto (Urquijo y Barrera, 2009).

Desde la perspectiva del historiador, el paisaje es un producto intelectual y material de un grupo social, el paisaje forma parte de una cosmovisión completa que se inserta en un proceso de larga duración (Braudel, 1993).

Una diferencia que se fue forjando con el tiempo es que en la Europa medieval no había separación entre naturaleza y sociedad, pero desde los siglos XVI y XVII los grandes terratenientes ordenaban pinturas que plasmaran sus tierras, a fin de exhibirlas en sus palacios como símbolo de poder, y en Gran Bretaña a fines del XVIII y comienzo del XIX el paisajismo denominado pintoresco cobró fuerza, y más cuando se pintaban las grandes tierras coloniales, un nuevo elemento en el origen y la función del paisaje ya que las ideas paisajísticas se involucraron con los fines imperialistas europeos: colonización fue al mismo tiempo una naturalización y legitimización del paisaje (Nash, 1999).

En el siglo XIX, el concepto de paisaje pasa de lo pictórico y estético al ámbito de la ciencia y su lógica, a partir de entonces se entiende como una unidad geográfica constituida intrínsecamente por elementos humanos y naturales y la pintura paisajística, los poemas naturalistas, las crónicas y relatos de viajeros inspiran a concebir un nuevo modo de acercarse al medio. Humboldt es influenciado por el romanticismo alemán. Para él, descomponer los diversos elementos del paisaje era una temeridad, ya que el carácter paisajístico depende de la simultaneidad de ideas y de sentimientos que movían al observador, el poder de la naturaleza se rebela en la conexión de emociones y los fenómenos, y solamente así era posible contemplar esa escena imponente con una mirada holística (Urquijo y Barrera, 2009).

Mitchell ha denominado al paisaje como “el sueño del imperio”, con este apelativo se refiere a las percepciones, suposiciones y prácticas sociales y espaciales que acompañaron la expansión colonial europea. La colonización por definición implica la apropiación y ocupación de la tierra, lo que les permite una completa reformulación del antiguo interés que tenían los geógrafos culturales por el traslado al extranjero, la difusión y simplificación de los medios de difusión europeos, también supuso cierta ceguera a los paisajes culturales existentes, algo que se hizo evidente al definir como nuevo mundo, a lo recién descubierto (Cosgrove, 2002).

Los anteriores ocupantes “indígenas” se asociaban con la naturaleza por medio de un número ilimitado de tropos paisajísticos, que venían del bagaje de estereotipos europeos, “inocentes de la edad de oro”, “salvajes sin domesticar”, “caníbales”, “cazadores”, “recolectores”, “nómades y pastores”, y en cada uno de estos casos se los consideraba más como súbditos de la naturaleza que sus amos, por ello era que sus paisajes no podían ser culturales. Interesante forma de eliminar al otro de la relación con la naturaleza, y es que éste no la altera, convive, algo imposible de entender para los europeos; varios siglos después, en el presente, lo han empezado a entender, buscan el desarrollo sustentable.

El resultado fue un nuevo paisaje cuyo orden visible denotado por las propiedades valladas, granjas y pueblos, lo cual provocó la inevitable comparación con el pintoresquismo paisaje europeo, así los ojos imperiales veían todo con lente europea y las tecnologías que se aplicaron para transformar la Europa rural se trasladan a las colonias.

El paisaje geográfico no ha desaparecido por completo con el paisaje histórico, y si bien la contemplación de la naturaleza ciertamente ha resultado muy significativa a la hora de conformar la geografía cultural del mundo moderno y sus estudios, el ojo que estudia la geografía hoy en día no puede negar ni su propia naturaleza corpórea ni tampoco los lentes culturales a través de las que inevitablemente generen su visión.

Como ejemplo integrador tenemos que, en Inglaterra del siglo XVIII, se eliminan derechos comunales sobre las tierras y los recursos naturales y la expropiación física a las comunidades por un lado y, por el otro, se crean grandes parques paisajísticos que contrarrestaban y ocultaban la pobreza y así se hizo famosa la campiña inglesa y sus bosques y castillos.

De allí que el turismo debe ser analizado en uno de sus enfoques, el paisajístico sobre lo que éste es y que representa, injusticias, que son el eje de la

historia y, por ende, reproducen la realidad vacía de su verdadero contenido creado para entretener sobre algo que existió para oprimir.

Cuando analizamos la visión desde el otro extremo no de los colonizadores sino de los colonizados tenemos que los artistas prehispánicos veían el mundo como los figurativos, ya que sus obras no transmitían lo que ellos creían ver sino lo que sabían. El arte colonial impregnado por la religión hablaba del cielo y el infierno, pero comienza a aportar testimonios de los frutos vegetales y humanos a través de la pintura de castas (pintura mestiza de la Nueva España de mediados del siglo XVIII).

Por ello fueron necesarios los ojos de Humboldt, de M. Rugendas y los fotógrafos itinerantes, que les permitió descubrir el paisaje, las sierras y barrancas, ya que antes se habían acercado a la naturaleza siguiendo los dictámenes de la academia, y así los mexicanos fueron descubriendo su realidad a partir de estos viajeros, cuyas percepciones siguieron los senderos visuales abiertos por Humboldt (Alfaro, s/f).

La imagen y la fotografía

Un descubrimiento de excepcional importancia por su gran repercusión en el turismo ocurre a mediados del siglo XIX: la fotografía, la cual será el puente para socializar las imágenes, personificar los instantes, detener el tiempo como propio y guardarlo, a la vez que se conocen otros lugares y se termina planteando la idea propia del paisaje como construcción social.

La historia de la fotografía era más lógica y esperada que la de la imprenta ya que cuando ésta se descubrió en el siglo XIX y se socializó muy rápido por un hecho casual que terminó en que el Estado se apropió del invento ante la falta de dinero de sus inventores para patentarla y, por ello, con la propiedad del invento, el Estado la hizo de uso público (Benjamin, 2008).

En los albores del siglo XIX aparecen varias “cámaras lúcidas” máquinas para dibujar, en 1806, William Hyde Wollaston, perfecciona una con lente periscópica, que remplazaba a las lentes esféricas y en 1810 son mejoradas por Charles Chevalier. Eran equipos ópticos para fijar la imagen y poderla dibujar mejor.

La fotografía estaba planteada desde 1816, previo a los diferentes descubrimientos de los químicos sobre sales y fijadores, que son su base, por eso la

primera fotografía fue de 1822. Era una composición positiva fijada con betún de Judea, pero otros sostienen que la primera fotografía fue de 1826 por Nicéphore, el verdadero inventor que muere y deja a su socio Daguerre, el honor de serlo, luego vendrá una larga historia judicial con sus herederos.

En 1838, Daguerre da a conocer su invento, aunque no fuera de él lo hace como propio y le denomina el daguerrotipo, e inmediatamente intenta industrializar su invento, pero no tiene credibilidad, por lo que sale a la calle a promocionarlo y venderlo como “fotos”. Al final el gobierno de Francia adquirió el invento a cambio de una pensión vitalicia, cinco días antes Daguerre había patentado el invento en Inglaterra.

El daguerrotipo llegó en el momento ideal, con la nueva burguesía y Luis Felipe como líder, por lo que Susan Sontag afirmaba, “esas capas de la burguesía media que encontraron en la fotografía el nuevo medio de auto representarse, conforme a sus condiciones económicas e ideológicas”, y luego sostiene que si bien la fotografía en un principio se vio adoptada por la clase social dominante, la que tenía en sus manos el poder verdadero: industriales, propietarios de fábricas y banqueros, hombres de estado, literatos y sabios y todo aquel que pertenecía a los medios intelectuales de París, poco a poco fue descendiendo a las capas más profundas de la media y pequeña burguesía, a medida que crecía la importancia de estas formaciones sociales (Sougez, 2010).

El paisaje era más fácil de captar que los rostros, porque estaba estático, pero el peso del equipo los sacaba a los fotógrafos al jardín de la casa y a la calle con su máquina para hacer tomas. Los viajeros ricos incluyen un daguerrotipo en su equipaje y nace la foto de viaje, y el óptico Noël Lerebours lanza un álbum que se publica en 1840 y 1844, titulado *Excursiones daguerriennes*, láminas publicadas en entregas sucesivas. Él contrató a varios fotógrafos en diferentes continentes y sacaron 120 tomas.

La emergencia del daguerrotipo coincide con la expedición arqueológica a Egipto y luego en 1841, con la expedición de Stephens y Catherwood a Yucatán y Centroamérica, cuyos descubrimientos fueron posibles de ser conocidos al poder ser captados en imágenes que hasta hoy son muy admiradas.

En 1841, Talbot presentó su solicitud de patente, con lo cual se obtenía un negativo capaz de poder generar muchas copias, pero al comienzo la gente prefería la imagen del daguerrotipo, pero luego se fue imponiendo el calotipo, que era inalterable y más barato. En 1847, la Academia de Francia examinó las imágenes positivas sobre papel y pidió una demostración a su autor Louis Dé-

siré Blanquart-Evrard y a mitad del siglo en 1850 ya no había inventores sino mejoradores de los procesos.

En 1851, un grupo de personalidades parisinas funda la sociedad heliográfica, primera sociedad fotográfica del mundo, que se convertiría en 1854 en la Sociedad Francesa de Fotografía, cuyo propósito era mejorar la fotografía, se crea también la revista *Le Lumier*, que durante 15 años organizaron viajes heliográficos, para fotografiar monumentos y conjuntos artísticos y las fotos fueron expuestas en el museo pintoresco y arqueológico de Francia.

En los viajes y expediciones había una tienda-laboratorio, cuyo peso total con máquinas era de unos 50 kg, como en la expedición de Francis Frith en los tres viajes a Egipto y Palestina, entre 1856 y 1866 que generaron dos importantes libros de viaje de Egipto y Palestina.

Samuel Bourne fue al Tíbet y al Himalaya en 1863 y 1866 y realizó muchas fotografías; en 1860, Luis Augusto Bisson acompaña a Napoleón III a Suiza, tomaron fotos del Mont Blanc y en 1865 Adolphe Braun, fotografió los Alpes, entre algunos de los más connotados.

En esa época comenzó a practicarse la fotografía bélica en el marco de la guerra de Crimea (1854-1856) con lord Panmure y en 1857, Beato, luego durante la rebelión de los cipayos en la India, que fue considerada como la primera guerra por la independencia de la India, y que llevó a la disolución de la Compañía Británica de las Indias Orientales en 1858 y obligó a los británicos a reorganizar su ejército, el sistema financiero y la administración de India. Este cambio transformó el gobierno de la colonia que pasó a ser controlado por la Corona británica.

Ante el éxito de estas fotografías de las tragedias humanas, lograron emerger fotógrafos famosos como Brady, quién será el gran cronista fotográfico de la Guerra de Secesión de Estados Unidos, y en 1871 se fotografió la tragedia de la Comuna de París, mientras Nadar, fotografiaba desde un globo y así saco las primeras vistas aéreas de París, técnica que sirvió en las guerras contra Italia y en la Guerra de Secesión de Estados Unidos.

En 1867, primeros microfilms, para ser transportados por palomas mensajeras, pero la revolución y popularización de la fotografía se dio recién con George Eastman que en 1879 patentó en Inglaterra una máquina de su invención y en 1880 lo hizo en Estados Unidos y bajó el precio de las máquinas con 12 placas a 12 dólares. En 1888, saca una máquina con un rollo de papel, “Kodak 100 vistas”, la máquina costaba 25 dólares y el mandarla a la fábrica

a revelar y cargar un nuevo rollo valía 10 dólares y al año siguiente reemplazó el rollo de papel por el de celuloide, y así había nacido el carrete de película.

El gran avance tecnológico en la fotografía fue en las técnicas de impresión, superior a todos los siglos anteriores, hicieron posible una gran circulación de imágenes impresas, con proliferación de la utilización de dispositivos ópticos, tanto en lo público como en lo privado y ello llevó a modificar los hábitos sociales e introdujeron cambios en la transmisión y recepción de la información.

La fotografía jugó un papel fundamental en esta transformación cultural en que la imagen fue ganando terreno a la palabra impresa ya que la identidad ilusoria que crea la fotografía entre el objeto y su imagen y su gran capacidad para ser multiplicada la convirtieron en uno de los medios de representación gráfica con mayor penetración social.

Se dio la expansión de la industria fotográfica y se abrieron numerosos estudios fotográficos que cumplían una doble función, por un lado, fotografiar la burguesía local, los colonos, marineros, militares que estaban de paso y por el otro, fotografiar tipos locales para que los viajeros pudieran adquirir estas imágenes, un nuevo souvenir.

La actividad colonial genera una gran movilidad y ello lleva a la fotografía de diferentes tipos humanos y esto generó que tuvieran gran circulación de fotografías con la que se familiarizó a la burguesía y la clase científica, ya que pudieron “ver” y comparar con la imagen del “otro”.

En los ochenta del siglo XIX se dio la gran revolución de la fotografía al hacerse más fácil, barata y de fácil transporte, con lo cual se amplió la base de sus consumidores y este hecho coincide con una perspectiva de la Antropología, ciencia emergente, y Franz Boas rompe la disociación entre etnógrafo y antropólogo, ya que para ellos el proceso de observación y el diálogo devienen fundamentales, con la creación de un método científico que se centra en el estudio de una cultura (Naranjo, 2006).

Malinowski, verdadero artesano del trabajo de campo, coloca el conocimiento de las sociedades a estudiar en primer lugar y Margaret Mead y Gregory Bateson, logran una reconciliación entre la teoría y la práctica de la fotografía etnográfica.

La institucionalización de la Antropología visual como uno de los campos de investigación y formación antropológica se dio en paralelo a la fotografía en un período marcado por el incremento de su prestigio cultural y su reava-

lorización económica y ello llevó a que los museos de Antropología y otras instituciones empezaron a recuperar fondos fotográficos relacionados con la disciplina.

Eadweard Muybridge (seudónimo de Edward James Muggeridge) realizó la primera investigación basándose en las fotografías y en 1887 publicó el *Animal Locomotion*, con 20,000 fotografías de movimientos de animales y personas y Étienne Jules Marey estudió el movimiento de animales e insectos y creó una cámara de placa móvil, precursora de la cámara de cine y de allí derivó el análisis del fotograma, un método de investigación, el rifle de Marey a comienzos del siglo xx. Gregory Bateson y Margaret Mead realizaron la primera investigación y la única hasta ahora de manera fotográfica, sobre la cultura, publicada en 1942 (Collier, 2006).

La idea de Antropología fotográfica nació en el siglo xix en estudios acerca de la cultura, y coincide con los avances del colonialismo en todo el mundo y ello se inicia con el cambio en pueblos y naciones no europeas que colonizadas pasan a un nuevo modelo de sociedad impulsada por el colonialismo. Al conocer nuevos países y culturas, lo que más llama la atención al europeo es “lo exótico”, que tiene un sentido tanto popular como científico.

La tesis fundamental de la aparición de una antropología con una creciente máquina institucional, articuló ideas contemporáneas que eran predominantemente evolucionistas, subrayando como objeto las formas primarias de vida, de la que la cultura occidental asumía haber surgido. Esta perspectiva teleológica, no sólo se ponía de manifiesto en estereotipos visuales como el omnipotente “buen salvaje”, sino que también era una motivación, apenas disimulada tras los intentos de establecer una “etnografía salvaje” en el siglo xix, que remitía al consumo de imágenes fotográficas como parte de un público occidental formado por individuos, grupos e instituciones durante ese período.

En una forma más común o más ampliamente practicada, este consumo se reflejaba en la demanda de representaciones exóticas, pueblos y paisajes de los territorios colonizados, en un mercado de etnografía popular. “Lo exótico” iba unido a una presentación inalterable, de una temática percibida como estática, que se exhibían en las grandes exposiciones universales o en los zoológicos humanos. Un serio problema de distorsión se da cuando la imagen manipulada articula la creencia en que el paisaje natural refleja la naturaleza de sus habitantes y viceversa. Este proceso definía un paisaje imaginario que al surcar por las cámaras configuraba sus contornos en términos pictoricistas.

En términos generales estas respuestas representacionales ante grupos culturales marginados reflejan la creencia en un estado de inocencia y armonía con el entorno que se ha perdido en el artificio de la cultura occidental, pero que “ellos” o sea los “otros”, los pueblos originarios conservan. Este mecanismo decimonónico no se traduce solamente en respuestas modernas a imágenes históricas, sino que también dan formas a representaciones modernas que sirven a modernos intereses políticos y medioambientales occidentales.

La realidad política del mundo moderno fortalece paradójicamente estas imágenes en la medida en que se convierten en un referente tanto para el ultraje como para la “melancolía romántica”, para el anhelo del paraíso perdido. El recurso de la alegoría como medio de comunicar el significado de “individuos manufacturados” (modelo de estudio antropológico: el caso de las islas del Pacífico, individuo fuerte y mujeres bellas) y las escenas montadas, van unidos a la capacidad de venta de tales imágenes, que aprovechó el turismo para su promoción basada en la fantasía del paraíso donde todo era posible.

Las postales del pasado se usan para vender la realidad imaginada del presente, de uso en el turismo para vender y confundir al comprador, o el ejemplo de unir en la foto el volcán, las playas, las palmeras y la gente del pueblo, una composición y no una foto. En otro nivel, la imagen exótica como metáfora, las mujeres árabes y sus velos y los harenes en Argelia, llevaron a que durante el período colonial francés se hicieron postales de mujeres semidesnudas, lo que le abría la puerta a la imaginación del harén.

El legado visual del nuevo colonialismo se reflejó en el turismo ya que generan imágenes de mujeres exóticas, pero atractivas para poder conquistar al turista, cuyos imaginarios del paraíso estaban asociados a estas imágenes. El colonizador usó el tema de la racionalización occidental frente a la fecundidad y la flexibilidad moral y física de las nativas, para justificar su accionar sobre ellas.

La interrelación entre la fotografía y la Antropología ha pasado por tres estadios diferenciados, el primero fue el que nacieron en el contexto colonial, lo que condicionó el desarrollo de ambas, principalmente la visión que tenía la sociedad europea de los “otros”: no occidentales, primitivos, no civilizados, pueblos ancestrales, y esto generó repercusiones, se conocen más unos a otros y la creación de estereotipos “el salvaje”. La fotografía y la Antropología ayudaron a generar una dualidad que ha durado hasta hoy, los blancos, el progreso y la distinción social y los esclavos y pueblos colonizados, sirvió de elemento de confirmación de inferioridad, moral, intelectual y zoológica.

El segundo es la implicación de las posibilidades documentales de la fotografía en Antropología al utilizarla los antropólogos en el trabajo de campo: Boas, Malinowski, Mead y Bateson, entre otros, y destacan como obras el *Anuario de la etnografía y folclore de Cataluña*, que se hizo por la preocupación que había en el excursionismo y el folclorismo, ambos asociados al turismo.

El tercero, la etapa en que la relación entre fotografía y Antropología se explicita con la formulación del concepto de “antropología visual” (Calvo y Mañà, 2006).

Walter Benjamin habla de dos etapas de la fotografía, en esta época ya son tres, la primera era el hecho de que fotografiar era un acto individual y aleatorio a la vez y la segunda la fotografía se había industrializado y trivializado y sometido a las leyes del mercado.

La fotografía fue un gran aporte técnico en la expansión de los ferrocarriles y eso jugó un papel decisivo en la observación y descripción del mundo; ésta le suministra al positivismo, preocupado por análisis objetivos, un instrumento ideal para captar objetos y fenómenos, bajo el aspecto de ser neutro e impersonal.

Para el gran poeta parisino Baudelaire, el verdadero deber de esta técnica es el de ponerse al servicio de la ciencia, llenar el álbum del explorador y paliar las deficiencias de su memoria, y la fotografía garantizaba una observación precisa pero amorfa, si bien revelaba el estado de las cosas, no ayuda a captar ni sus funciones ni sus ritmos.

La fotografía inició el triunfo de la velocidad y la ilusión de ubicuidad, a ello se le sumaron nuevos adelantos tecnológicos como el teléfono, el automóvil, el avión y el cine, de tal modo que recorridos y relaciones tomaron la delantera a la definición de las coordenadas espaciales, la sociedad se dividía entre los que viajaban en grandes barcos y la sociedad que se entretenía con el cine.

En esta etapa, los imperios europeos se apoderan de África y Asia, y filman, exploran, fotografían desde globos, y así refuerzan su conciencia de superioridad por su victoria sobre las distancias y su dominio de las imágenes. La domesticación del espacio se logra a través de largas horas de desplazamiento y filmación, pero ratifica la superioridad blanca y del sistema.

La etapa moderna de estas técnicas comienza cuando la BBC transmite en forma directa el matrimonio real en Gran Bretaña a mitad del siglo xx, en tiempo real, porque se abolieron los plazos y se acortó el tiempo (Sorlin, 2004).

Así la fotografía sirvió en el siglo XIX como parte del montaje del teatro del poder donde éste se ofrece como espectáculo y la imagen fotográfica hizo menos misteriosa las reglas del espectáculo político. La reina Victoria en sus comienzos desconocida y no aceptada se pintaban retratos de una reina sin grandeza, pero luego de consolidar el poder y la imagen ante el pueblo se convirtió en el modelo de la sociedad inglesa, el de la familia estable, “la monarquía virtuosa” y fue fotografiada.

La imagen analógica adoptó en el desarrollo del otro conocimiento de sí y del prójimo, y a fines del siglo XIX se creó en Gran Bretaña la Asociación de Vigilancia, para evitar que gente saque fotos de mujeres bañándose, recordándonos que la fotografía pasó del voyerismo a la captación. Creció la pornografía visual y luego con las postales “pícaras”, se generaban coleccionistas de éstas en la segunda mitad del siglo XIX.

Anteriormente la propaganda era escrita con dibujos, las fotos sólo en revistas lujosas y en el siglo XIX estas revistas sacaban fotos de maniquí con las ropas a vender. La imagen analógica está particularmente adaptada al diseño publicitario, las imágenes publicitarias nos sirvieron de punto de partida para el deseo de vacaciones, elegancia o soñar con lo que no es visible, lo que oculta la ropa. Esta apertura coincide con el triunfo de la fotografía, ya que antes el gran atractivo que había en las ciudades era conocer iglesias y monumentos, pero la revolución urbana, la fotografía, y el turismo se dan a la venta masiva de álbumes de fotos que remplazan a los dibujos tradicionales, nace otro nuevo suvenir.

La imagen sirvió de “tranquilizador” para la sociedad que se le mostraba lugares que conocían pero tranquilos, así el “imaginario de la ciudad” es la idea de ésta con sus avenidas por donde se desfila; las plazas donde uno se detiene a escuchar música, en general, donde se da una puesta en escena colectiva de las manifestaciones más notorias.

El dominio de las técnicas del registro de la imagen manifestaba a sus miembros la superioridad de sus países y el retraso de los otros, por lo que la toma de imagen fue una operación impuesta a los sujetos a fotografiar con la doble excusa, no les provocaría ningún daño y sino “perderán” el registro de sus tradiciones, barridas por el colonialismo bajo el lema del “progreso”.

Así, inofensiva en apariencia, la fotografía y el cine fueron instrumentos del imperialismo, y la irrupción de ésta no fue un simple reflejo del colonialismo, participó en el propio uso de la imagen analógica que manejada por una

minoría extranjera permitió que tratara a las poblaciones diferentes como simples objetos, siempre con sentimientos encontrados, una culpabilidad difusa y un sentimiento de superioridad.

Nicholas Mirzoeff estudió publicaciones turísticas y geográficas y plantea que las ilustraciones no son para ser miradas, sólo para ser sobrevoladas rápidamente. La producción mecánica de imagen fue ampliamente difundida y se convirtió en un objeto de producción corriente como lo demás de la cotidianidad. La imagen analógica no podía sino ilustrar esa misma avanzada e indirectamente hacer la apología, y la innovación que implica la fotografía tiene fácil aceptación por una serie de acciones que se venían desarrollando como la multiplicación de los museos.

La fotografía, como el cine, el ferrocarril o los cruceros, redujo el mundo a algo conocido y conocible, nos mostró otras realidades y nos dejó el deseo de conocerlas, nos permitió recordar el viaje realizado o socializar la experiencia turística, fue uno de los detonantes fundamentales en la expansión de este modelo que está integrado a la función colonialista que impulsó el nuevo imperialismo a fines del siglo XIX.

Ciencia, tecnología y cultura

El siglo XIX fue el período donde se dio un gran crecimiento en el pensamiento científico, liderado por una triple revolución, la biológica realizado por Charles Darwin y plasmado en *El origen de las especies* (1859), el cual tuvo mucha influencia entre sus lectores y alimentó un nuevo imaginario sobre pueblos perdidos, razas y diferentes formas de vida, que sirvió para promover y alentar las incontenibles ansias de conocimientos y viajes de un sector de la población de esa época.

Segundo, la freudiana encabezada por el psicoanálisis que plantea desde la naciente psicología Sigmund Freud y, en tercer lugar, la marxiana, el pensamiento social que desarrolla Karl Marx, un paradigma completo alternativo al capitalismo en expansión de la época y vigente en sus aspectos de teoría hasta la actualidad.

En general, la sociedad tuvo grandes cambios acorde con las transformaciones de esa época, y a ello se le suma un auge de la educación de las mujeres, camino a la revolución femenina de mitad del siglo XX, que sirvió para permitir

abrir las puertas a la información de revistas y libros y ello promovió el turismo, entre los que más destacaban eran los libros de viajes porque abrían la imaginación de la gente, ya que el mundo era aún “infinito” y grandes zonas de éste eran aún inexploradas por los países occidentales.

El tren se convirtió en el medio de viajar asequible a las mayorías, junto al gran auge de los barcos y los cruceros, con motor y hélice. Todo esto generó nuevas formas de ocio y turismo, actividades deportivas, exposiciones internacionales, todo vinculado a nuevas formas de circulación de las personas.

A comienzos del siglo xx entra el automóvil en escena, un elemento simbólico de progreso y mayor libertad del hombre, y los inventos se suceden: en 1889 motor ligero de 2 cilindros en V por el alemán G. Daimler, generó vehículos autónomos y en 1890 lo ofrecían Daimler y Benz y los franceses Panhard y Peugeot. En 1895 aparece el neumático inflable y ese mismo año se creó en París el Automóvil Club de Francia y se logró en carretera 24.6 km/h de velocidad media.

En 1898, el primer salón del automóvil en París y un año después se alcanzaron los 105 km/h, y en 1900 la empresa Michelin saca el primer neumático y su famosa guía de restaurantes primero y turística después.

La aviación recién tuvo aplicación durante la Primera Guerra Mundial y en 1890 y 1909, el cruce del canal de la Mancha había marcado fuertemente el imaginario europeo, logrando en 1898 fundar el Aeroclub de Francia.

La bicicleta también fue un instrumento de liberación de las personas y fue un invento y forma de desplazamiento que tuvo mucha vigencia en una sociedad ansiosa por moverse más rápido que los animales.

En 1878, Edison creó la lámpara incandescente y esto permitió la iluminación de fiestas, almacenes, plazas, ciudades y además mejorar el transporte ya que se logró la creación del tranvía eléctrico.

La invención del teléfono tuvo una gran recepción en la sociedad y el auge de abonados entre 1880-1885 fue geométrico. A fines del XIX nacen las herramientas modernas del registro sonoro, los rayos X y la telegrafía sin hilo.

Las ciencias hicieron avanzar a la arquitectura y las construcciones; en 1877, el invento del cemento armado por Joseph Monier, usando el hierro un material nuevo en la construcción que tendrá su mayor expresión en la torre Eiffel. A partir de 1890 se comienzan a dar las grandes obras arquitectónicas con François Hennebique, y en 1894 se construye en París la primera iglesia de cemento armado, y con la misma técnica se erige en 1898 el casino de Saint Malo.

El historicismo marca a la nueva arquitectura que se deja influir por la añoranza en el pasado. Así el neoclasicismo se continúa en el neogótico, asociado a los ideales románticos nacionalistas. El enamoramiento del gótico los lleva a estudiar las construcciones medievales, y el regreso al medievo con su religiosidad y unidad cristiana es debido a la conversión de muchos artistas alemanes que antes eran protestantes (Valdearcos, 2008).

De 1870 en adelante empieza el proceso de reducción de las distancias e integración del mundo, los orígenes de la globalización y del turismo como parte de este nuevo proceso de integrar, conocer y dominar.

Las transformaciones tecnológicas llegaron en tres oleadas, la primera fue de 1870-1920 y se generaliza primero en Estados Unidos con los tres grandes avances: el teléfono en la década de 1870, el automóvil 1890 y la radio alrededor de 1900, pero será en 1920 cuando se impondrán en la sociedad norteamericana, primero y luego a nivel mundial (McNeill y McNeill, 2004).

A comienzos del siglo xx, el alto analfabetismo y la imposibilidad de viajar hacía que la gente no conociera más allá de su entorno, lo cual comenzó a romperse con la radio, el telégrafo y luego el cine y la televisión. Esto llevó a que se extingan miles de dialectos y lenguas y se empiece a homogenizar el mundo y sus imaginarios, la música, como fue en los años veinte la samba brasileña o luego el bossa nova y el rock.

La ciencia se comenzó a mundializar a partir de 1880 con los congresos internacionales y los futuros científicos estudiaban en diferentes países; era posible la comunicación rápida y segura, así se amplió el universo de estudio y de impacto de la misma.

El romanticismo dominará la primera mitad del siglo xix, y en parte se debe la expansión de estas ideas a la ampliación territorial, por invasiones de la Francia Napoleónica, que al final fue derrotada, situación que se reflejó en el Congreso de Viena de 1815, donde se logró suprimir los grandes avances de la Revolución francesa lo cual incide en una visión más conservadora del romanticismo. El romanticismo implica un sujeto individualista, que está aislado y en soledad, pero que ello no lo frena en sus ansias de libertad y, a la vez, rechaza la razón y todo lo racional, y sus temas están vinculados a lo sobrenatural, a la magia al misterio, por lo que no pueden interpretar el mundo de una manera global.

Al perder la confianza en la razón, se genera una angustia metafísica e inseguridad y la insatisfacción, así el romántico se cree víctima del destino e

Distribución de profesiones y oficios de Francia y Gran Bretaña, 1820-1841 (%)

Profesión/oficio	1820 Francia	1827 Francia	1834 Francia	1841 Francia	Gran Bretaña
Propietarios	7	6	6	5	–
Clérigos	5	5	4	3	21.5
Militares	11	9	9	3	–
Profesiones libres	7	14	9	6	19.6
Industria, comercio, banca	–	6	9	7	3.1
Funcionarios	24	17	19	13	15.8
Bibliotecarios	28	27	21	27	11.9
Traductores de teatro	10	16	32	36	21.7

Fuente: Charle, 2000.

increpa a la naturaleza la cual contempla con dolor. Esto lo lleva a un choque con la realidad, por lo que el romántico está falto de serenidad para aceptar su ambiente, un violento enfrentamiento con el mundo y una rebelión contra las normas morales, sociales, religiosas y políticas.

El romanticismo lleva a sus seguidores a buscar las raíces de los pueblos, en la historia, la literatura y la cultura y es allí donde inventa el concepto de pueblo como entidad espiritual supraindividual a la que pertenecen individuos concretos que comparten una serie de características comunes: lengua, costumbre y folclore.

El artista romántico representa a la naturaleza en forma dramática en movimiento y con preferencia en la noche, ya que la naturaleza se identifica con el romanticismo, con los estados de ánimo del creador, turbulento, melancólico o tétrico; es una proyección de sus sentimientos, por ello hay un símbolo de predominio de la naturaleza sobre el hombre y sus obras.

El paisaje natural adquiere mucha importancia, pero se trata de un paisaje que expresa estado de ánimos, así hay tormentas, nubes y olas, en general, la naturaleza sin control. Junto al romanticismo emerge el realismo y sus pintores reflejan la cruda realidad social que les toca vivir, y es que el realismo se niega a idealizar las imágenes de los trabajadores, mujeres y niños, los más débiles y más explotados que son su tema principal.

Entre los clásicos de esta escuela está Jean-François Millet, originalmente acusado de ser socialista, cuyas obras *El sembrador* y *Las espigadoras junto al Ángelus* son obras maestras del arte de ese siglo. Gustave Courbet era socialista y como tal un verdadero pintor de la cruda realidad social, siendo sus clásicos, *Los picapedreros* y *El entierro de Ornans*.

La pintura del XIX está entre los extremos del romanticismo místico y el realismo social y junto a ellos aparece el impresionismo que va desde 1874 a 1886, y los diferencia de los otros el no ser una escuela sino una unión de artistas ante temas e ideas comunes. Es una síntesis entre el individualismo y el positivismo, que lee el comportamiento de la nueva clase dominante: la burguesía.

Monet y Renoir son dos grandes retratistas de la época donde aparecen jardines, grandes avenidas, viajes al campo, el ocio, la noche y el cabaret, temas que viven y entre los cuales destaca Edgar Degas. Es la época en que reina en la imagen la fotografía que incide en estos importantes pintores.

Auguste Rodin es la expresión de esta escuela en la escultura, renovando este arte alejándolo de los modelos clásicos, y el mayor exponente con un nuevo lenguaje, donde se valora el fragmento, lo inacabado como parte esencial de la realidad, entre sus grandes obras, están: *El beso*, *El pensador* y *Los burgueses de Calais*.

Un indicador interesante de Europa lo da el número de estudiantes de universidades en los principales países de Occidente, ya que será la cantera que

Número de estudiantes universitarios en Europa, 1860-1910 (millares)

Año	Gran Bretaña	Alemania	Rusia	Francia	Austria	Italia	España
1860	3	12	5	8	–	–	–
1870	5	13	6	11	5.6	–	–
1880	10	21	8	12	5.5	12.4	–
1890	16	28	13	20	7.1	17.5	–
1900	17	44.2	16	29	10	26	8
1910	26	66.8	37	41	12.6	29	16

Fuente: Charle, 2000.

dará los profesionales que llevarán adelante el nuevo proyecto colonialista de fin de siglo. Esto analizado por el origen social en una sociedad aún bastante rígida da otros resultados, al analizar carreras específicas.

Esta sociedad en permanente transformación, su gente, su arte y sus ideas irán evolucionando hasta el gran final trágico. La Belle Époque que nace a fines del XIX y llega a la Primera Guerra Mundial es el reino de buena vida, del ocio y la diversión principalmente en la gran noche de París, es una especie de camino al precipicio y como la terrible guerra que estaba por llegar era inevitable; era una tragedia esperada que dejó millones de muertos y marcó el fin del Imperio británico y el agotamiento del mundo colonial.

En este período emerge un nuevo tipo de turismo el de estudio, principalmente por parte de estadounidenses, que con poder económico van a las universidades europeas para consolidar su formación y conocer la otra parte del mundo occidental, donde ellos están ubicados y han comenzado a liderar.

Comparación del origen social de las élites de los profesores universitarios: alemanes, ingleses y franceses (%)

Clase social	Berlín Ciencias del Espíritu 1870-1908	Berlín Ciencias Naturales 1870-1908	Inglaterra Oxbridge 1890-1899	Inglaterra Vice- secretario 1900-1919	París Ciencias Humanas 1879-1908	París Ciencias Naturales 1879-1908
Burguesía culto y altos funcionarios	57.2	43.4	38.8	51.7	45.5	29.4
Burguesía económica media y media alta	26.2	31.9	44.6	41.4	24.4	36.2
Funcionarios medios	–	8.7	14.5	–	10.5	9.0
Pequeña burguesía y clases bajas	7.7	10.1	16.6	6.9	21.0	25.0

Fuente: Charle, 2000.

El colonialismo

En la década de los setenta del siglo XIX, en el período de consolidación de la era victoriana, concluye la parte inicial de estas transformaciones y comienza lo que Hobsbawm define como la era del Imperio, el período en que se iniciará la nueva colonización para un capitalismo en crecimiento y con crisis económicas, necesitado de materias primas y de mercados.

Para que ello fuera posible se dieron cuatro cambios: el primero es tecnológico, motores y combustibles, la nueva energía; segundo, se consolida la economía de mercado; tercero, el liberalismo de libre competencia se impone y cuarto, aparecen las competencias entre los imperios y naciones (Hobsbawm, 2004).

Para entender el colonialismo como un salto “gran avance” del desarrollo del capitalismo debemos pensar que en la segunda mitad del siglo XIX hay un retorno al mito, ya que la civilización occidental ha entrado en una etapa que se podría denominar de una alta presión imaginaria. Esto comenzó a inicios del siglo XIX con el triunfo de la Revolución Industrial, la eflorescencia romántica (Durand, 2003).

La creación de la fotografía permitió por medios técnicos la reproducción infinita del cliché. De allí, la creación de la importancia de la imagen ha tenido un crecimiento geométrico, de la máquina al color, de ésta al cine, de allí a la televisión, al satélite, etc.

Así el “mito de Occidente” que sólo venera la positividad de los objetos, de los razonamientos, de las máquinas y de los hechos históricos, encuentra en las teorías de razas elementos fundamentales para justificar la nueva colonización de fines de siglo, tan violenta e inmoral como lo ocurrido siglos atrás.

Al igual que durante la época de Napoleón, a mitad del siglo XIX hay importantes viajeros que generan información para los gobiernos que ven estas grandes regiones como un mercado cautivo para sacar recursos y vender productos.

Según Trotsky, el sistema colonial moderno tiene sus orígenes en el imperialismo del siglo XIX, “La desproporción en tiempos y medidas que siempre se produce en la evolución de la humanidad, no solamente se hace especialmente aguda durante el capitalismo, sino que da origen a la completa interdependencia de la subordinación, la explotación y la opresión entre los países de tipo económico diferente” (Trotsky, 2004: 66).

La participación de las potencias europeas en África empezó por el norte, en 1881 con el Protectorado de Túnez; 1882, ocupación inglesa de Egipto; 1912, Marruecos la última ocupación. Aunque Francia había ya invadido Argelia en 1830 y consolidó su dominación en 1870 (Wesseling, 1999).

Francia empieza su proceso de colonización luego de su derrota por Alemania en 1870, y comenzó por África Occidental (Sudan occidental o Alto Níger) y en 1879 es cuando el gobierno francés delinea su nueva política colonial en África. La derrota de Francia hace de Alemania el país más poderoso de Europa, y por ello en Berlín a comienzo de la octava década del siglo XIX cita y lleva adelante la Conferencia de Repartición de África y partes de Asia, por las potencias europeas.

La participación y reparto de África concluyó con el reparto de Marruecos entre Francia y España y la anexión de Libia por Italia, y al terminar la Primera Guerra Mundial, Alemania es derrotada, y pierde Togo y Camerún y demás colonias que las absorben dividiéndose entre Francia e Inglaterra.

Los europeos en África primero hicieron el mapa y luego con la ocupación colonial crearon la nueva realidad, pero en la década de los noventa estallan grandes guerras que van más allá de lo esperado: las guerras eran entre blancos como la con los bóeres, las guerras internas de resistencia a la ocupación siguieron muchos años, por lo que la conquista europea nunca se terminó totalmente por la gran resistencia de los pueblos, incluida Sudáfrica, el país del apartheid, que se consolidó pero nunca terminó la resistencia hasta su abolición al final del siglo XX.

Nunca hubo otras potencias que se opusieran al reparto, el siguiente subcontinente a repartir era China y el colonialismo aumenta de importancia entre las dos grandes guerras, ya que emergen otras dos potencias colonialistas: Estados Unidos que avanza en el Pacífico y los japoneses que invaden Corea y luego pasan a China.

En el siglo XIX, el colonialismo basado en el mercantilismo del monopolio comercial ya no tenía espacio en el nuevo capitalismo de libre mercado. Ello los llevó entre 1800 a 1878 a ampliar su territorio colonial en 17'000,000 km² más las colonias que tenía, controlaban el 67% del territorio mundial y desde 1878 y 1914 se incrementó este territorio en 22'500,000 km² más las colonias que tenía hasta llegar a controlar el 84.4% del planeta.

El nuevo capitalismo a partir de 1815, lejos de dejar el modelo, genera un nuevo y más amplio colonialismo, apareciendo nuevas potencias coloniales:

Principales acciones del reparto colonial europeo de África

Año	Europa General	África del Norte	África Central y Occidental	África Meridional	África Oriental y El Nilo
1881		Ocupación francesa de Túnez		Guerra de Boers	
1882	Triple alianza Alemania, Austria e Italia	Ocupación inglesa de Egipto	Asociación Internacional del Congo		
1884		Conferencia de Londres s/finanzas Egipto	Conferencia de Berlín 1884-1885	Protectorado Alemán-África Suroccidental	Carl Peter en África Oriental
1885					Protectorado Alemán-África Oriental
1886	Cisma de los liberales ingleses		Royal Niger Company obtiene Charter	Carrera por el oro Witwatersrand	Acuerdo Anglo-alemán sobre África Oriental
1890	Dimite Bismark		Acuerdo Franco-Británico	Rhodes primer ministro en El Cabo	Tratado Zanzibar-Helgolad. Tratado de Leopoldo II-MacKinon
1893	Fundación de la Unión Colonial Francesa		3º Guerra Ashanti	Tratado Anglo-Congoleño y un Tratado Franco-Congoleño	

continúa en la página siguiente...

Año	Europa General	África del Norte	África Central y Occidental	África Meridional	África Oriental y El Nilo
1894	Alianza Franco-Rusa	Mulay Abdelaziz Sultán de Marruecos	Anexión de Dahomey por Francia	Inauguración Ferrocarril-Bahía-Delagoa	Protectorado Británico sobre Uganda
1899		Condominio Anglo-Egipto en Sudán		Comienza guerra de los Boers	
1902	Alianza Gran Bretaña-Japón			Fin guerra de los Boers	
1904				Insurrección de los Hereros	
1906		Conferencia de Algeciras	Unificación de Lagos y Nigeria del Sur		
1910				Federación de África del Sur	
1911		Italia anexiona a Libia. Segunda crisis en Marruecos			
1914	Primera Guerra Mundial			Unificación de Nigeria norte y sur	

Fuente: Wesseling, 1999.

Italia, Estados Unidos, Rusia y Bélgica, y esto fue debido a que este nuevo colonialismo tenía dos etapas, una inicial de expansión: 1815-1878, fase de entusiasmo colonialista de las sociedades europeas, no hubo nuevas conqui-

tas sólo se sumaron territorios por presión de partidos o grupos económicos o sociales, como fue el caso del Partido Católico en Francia que pidió la integración de Tahití y las islas Marquesas 1840-1850 y la Conchinchina 1860-1870 (Fieldhouse, 2006).

Se dan en paralelo procesos subimperialistas en las colonias con poblamiento blanco: Canadá, Australia, Nueva Zelandia y Sudáfrica, en las colonias que se mantienen por amenazas externas, por acuerdos con estados vecinos o en la creación de Protectorados.

La segunda etapa se da a fines del siglo XIX entre 1878-1914, que se le denomina la etapa de delimitación de las esferas de influencia y nuevos reparos, la cual se caracterizó por el ritmo de expansión imperialista que aumentó notablemente, se adquirieron más territorios en ese período que en los 75 años anteriores, y las anexiones ya no son presiones desde la periferia sobre gobiernos europeos y el número de potencias participantes en la colonización aumentó mucho, al ingresar España, Portugal, Bélgica, Alemania, Italia y Estados Unidos.

Estas colonias eran potenciales mercados de sus productos y abastecedoras de materias primas y este nuevo imperialismo es una expresión del nacionalismo europeo, y el reparto no fue sino la continuación de tendencias ya evidentes en el medio siglo anterior.

Desde una posición de poder y una idea de superioridad, se han formulado tres movimientos de agresión e intención de dominar culturalmente a los otros, en este proceso de colonización moderna, con el etnocentrismo, racismo y nacionalismo. Las invasiones preceden otros movimientos más profundos como las agresiones a la cultura, que son la semilla para nuevas presiones de parte del conquistador o invasor.

El etnocentrismo, derivado de una invasión o imposición por otro país que se considera “superior” se orienta a la eliminación de su forma de vivir y su cultura, del invadido. William Graham Sumner (1840-1910) fue el que introdujo este término de dominación.

Marvin Harris define a éste como la creencia de que nuestras propias pautas de conducta son siempre naturales, buenas, hermosas e importantes, y que las extrañas por el hecho de actuar de manera diferente, y vivir de otros modos, son salvajes, inhumanas, repugnantes e irracionales (Ruiz, 2003).

Louis Dumont señala “... observemos que el viejo etnocentrismo o socio centrismo que lleva a exaltar el nosotros y a menospreciar a los demás sub-

siste en la época moderna, aquí y allá pero de manera diferente: los alemanes se consideran y tratan de imponerse como superiores en tanto y cuanto eran alemanes, mientras que los franceses no postulan conscientemente más que la superioridad de la cultura universalista, pero se identifican ingenuamente con ella hasta el punto de creerse los fundadores del género humano” (Ruiz, 2003: 209).

Al despertar los países del denominado Tercer Mundo generan un “etnocentrismo al revés”, donde Occidente es la causa de todos sus males, y no están lejos porque aparece un nuevo modelo de colonialismo cuando se afirma que: “El turista, el misionero, el industrial, el militar son parte de un sistema de destrucción de cultura y no de otra cosa” (Auzias, 1977: 195-196).

El siguiente mecanismo de agresión y justificación es el racismo que según Ashley Montagu, es el mito más peligroso del hombre. La raza significa conjunto de rasgos físicos transmisibles por la herencia genética y, por oposición, el cruce de razas mejora las mismas a diferencia de la endogamia que la deteriora.

Cuando hablamos de raza sólo hablamos de lo somático, ya que el racismo es discriminatorio cuando atribuye connotaciones psíquicas y morales a partir de ciertas diferencias formales. Ésta es una vinculación infundada, sin argumentos científicos, “... nada en el estado actual de las ciencias permite afirmar la superioridad o inferioridad intelectual de una raza con respecto a otra” (Lévi-Strauss, 1965: 117).

El otro elemento de dominación, discriminación o persecución es el nacionalismo, que se origina en la Revolución francesa y llega a nuestros días, y es lo que se denomina la mayor fuerza en el mundo de hoy.

La Europa Atlántica, en la que se sitúa el nacimiento del mundo occidental moderno, jamás ha dejado de creer en la superioridad de su civilización y las clases ilustradas crearon el mito del ancestro griego, fundador de Europa.

Su biblia y guía fue la obra de Gobineau el *Ensayo sobre la desigualdad de las razas humanas*, publicado entre 1853 y 1855 es considerado como la obra inicial de la filosofía racista. El libro tuvo gran influencia sobre el músico alemán Richard Wagner quien se hizo amigo personal de Gobineau, así como de Adolfo Hitler y las ideas nazis (Amín, 2006).

Para el gran pensador y poeta de la negritud y luchador por la independencia de las colonias del Caribe y África, Césaire, el nazismo no es una anomalía del sistema, sino la continuación de la expansión moderna colonial europea (Grosfogel, 2006).

La expansión europea comenzó en el siglo XV hasta la mitad del XX, iba a ser duradera, buscaba el dominio total desde el siglo XVI al XVIII, se desvincularon culturas y pueblos; del siglo XIX al XX el proceso fue sistemático, intolerante y brutal.

La visión de los conquistadores fue evolucionando o perfeccionándose ya que a la llegada a América ésta modifica radicalmente la visión de los europeos y sacude las viejas ideas de la revelación, vinculadas a la fe.

A partir del siglo XVII con la expansión y la consolidación de los imperios coloniales se relega el aspecto moral y religioso y entra el comercial y durante el siglo XVIII los descubrimientos geográficos y avances del conocimiento reducen al mínimo las ideas fantásticas, en el siglo XIX, prolifera la ciencia y los grandes viajes.

Las ideas dominantes del eurocentrismo eran una visión uniformizante del evolucionismo que intenta simplificar o reducir la complejidad cultural, un ejemplo de ello fue Nueva Guinea, donde se hablaban más de 700 lenguas diferentes.

Así se crea el otro mito, quedando reducido a un único modelo, donde los no europeos no tienen historia, ya que interpretan la historia universal a partir de su propia historia.

No pueden entender las “sociedades frías”, que no cambian no se autoimponen itinerarios, metas, misiones históricas, “no progresan” para ellos el paso del tiempo no es lineal como con los europeos, sino sincrónico.

El pasado se reformula de modo que una innovación social, un cambio político, un acontecimiento importante no modifique el equilibrio y la nueva realidad se explica existente desde siempre o como mero accidente.

Este pensamiento frío implica una limitación de los conflictos y, en cierto modo, de aquellas incitaciones intelectuales consideradas innecesarias para la estabilidad y supervivencia del grupo, lo que lleva a una menor o más controlada actividad filosófica, a un menor gasto de energía social: se obtiene así un nivel de existencia mucho más modesto, pero más viable y duradero, también desde el punto de vista ecológico. Este modelo llega a lo que los ecólogos denominan “crecimiento cero”.

Los europeos pasan de un esquema clasificatorio moral a uno jerárquico, que ellos presiden y el resto está más abajo, visión evolucionista, ellos estaban obnubilados por sus propios progresos, no comprenden lo positivo de los demás, así la misión civilizadora pasa a dominadora (Caranci, 1998).

El eurocentrismo ha dibujado una geometría del mundo desde su propia realidad sin entender, conocer o querer conocer que el mundo de la conquista nunca estuvo vacío, ninguna parte del mundo estaba “estancada”, había una gran diversidad de filosofías, cosmovisiones y religiones.

Las diferencias que los europeos comenzaron a definir era por la belleza, el color de la piel, comportamiento, nada escapaba de la comparación, algo que sigue hasta hoy y marca esa visión blanco-racista que han impuesto desde el eurocentrismo los europeos y Estados Unidos, herederos de esta visión.

Durante la colonización burguesa del siglo XIX emergen dos tipologías opuestas, con base en sus intereses, por un lado, el salvaje holgazán, no quiere trabajar para el dominador, incapaz, borracho, degenerado, levantisco, el que no se deja dominar y, por el otro, el indígena feliz, cristianizado, cuerpo cubierto, trabajador y disciplinado, asciende de la mano de los europeos, el colonizado (Caranci, 1998).

Cuando los tahitianos recibieron bien a los europeos en el siglo XVIII, éstos llegaron agotados, hambrientos y sin color, por ello los originarios del archipiélago los vieron como enfermos y como tal les daban comida y bebidas locales.

Y si a ello le sumamos la visión liberal del sexo que tenían los tahitianos, los confundía a los marineros la mayoría analfabetos cuando las mujeres tuvieron relaciones con ellos y ese hecho, a estos que venían de un oscurantismo medieval los llevó a pensar que habían llegado al paraíso y esta “visión falsa” pasó al turismo, generando uno de los mayores mitos de la industria más importante del siglo XX y XXI: el turismo de las 4 “S” (sex, sand, sea, sun).

Los europeos al quitarles la historia a estos pueblos, sólo les queda el paisaje natural para vender, lo cual es comprado por el turismo bajo el mito de los pueblos, “naturales”, esta visión “fácil de los pueblos” se origina en una interpretación por parte de Margaret Mead, la cual fue muy criticada por Derek Freeman, que estudió como ella en Samoa y vio algo más que ligerezas en la organización y sociedad de estos pueblos.

La publicidad turística ha elaborado con cuidado sus letanías de batidora, intercambiables para cada meta, para que al cliente del norte se le confirme su mitología de un lugar paradisíaco, no corrompido por la civilización industrial, localidades vírgenes cuyos seres humanos son “auténticos”, naturaleza prístina; una sociedad “inocente”.

Para Mourad Bourboune, la civilización occidental es etnófaga, ha vivido y se ha desarrollado de y con la muerte cultural o material de los demás pueblos

y culturas y hoy con la globalización piensa en una cultura común, a partir de la suya el eurocentrismo, la cultura de la globalización.

De estos pueblos aislados y alejados del resto del mundo en medio del gran océano Pacífico salió para el turismo el “mito del paraíso”, y para Smith (1960) y Cohen (1982), los mitos occidentales sobre el Pacífico se basan en el mito del paraíso; para Spate (1978), la idea del Pacífico se ha descrito como un concepto cultural europeo.

Es en el archipiélago de Tahití donde nació el mito del paraíso, inicialmente por los marinos que llegan en el siglo XVIII, pero este mito se lo apropió Estados Unidos para aplicarlo a Hawái, que es donde comenzó a usarse a mediados del siglo XIX. A fines de los sesenta del siglo XIX, ya estaban los estadounidenses representados en la isla y en 1873, la escritora Isabella Bird llega a Hawái y cae presa del mito (Douglas y Douglas, 1998).

La frase Paraíso del Pacífico es adoptada a fines del XIX por la organización de Thomas Cook y para fines del siglo ya estaba consolidada la “imagería visual” de Hawái, este proceso ayudó un nuevo producto que surge en Austria, en 1869, la tarjeta postal y que para 1890 ya estaba consolidada en el mundo. Las primeras tarjetas de Hawái, se “quemaban en las puntas” en el volcán humeante, en cuyas grietas el turista buscaba la “prueba” de haber estado en estas islas “paradisíacas”, las cuales luego se mandaban como testigos mudos del viaje.

En el archipiélago de Hawái había “otras pruebas de viaje” o suvenires para llevar siendo la más reconocida las que daban las vendedoras de leis (las guiraldas de flores), las chicas del hula y demás personajes de estas islas.

En esta primera etapa pionera de colonización-dominación, donde el turismo juega un papel fundamental de legitimización de la sumisión, se hacen las primeras postales que definían un paisaje rígido, el naturalismo, plantea las primeras representaciones de etnicidad como eran, los pescadores, la gente preparando el poi. Las primeras representaciones eran femeninas, con faldas de hierbas, que según los historiadores no existían antes, creación propia del colonizador para vender a los “salvajes”.

Otros fotógrafos postalistas se basaban en una geografía ficticia donde montaban en un mismo escenario a cruceros, palmeras y volcanes, a fin de unir una imagen vendible turísticamente, pero luego se comienza a refinar y comercializar más el mito: la mujer con el ukelele y el hombre sobre la tabla de surf, y allí aparecen las películas de comienzo del siglo XX que le dan nuevo impulso al mito.

Para 1920, Estados Unidos se había apropiado de la isla y su identidad, luego de invadirla en el siglo XIX y apoderarse de todas las propiedades despojando a la población local. La pérdida de la identidad se reflejaba en la chica del ukelele, ya no era nativa parecía más turista, lo cual la privaba del aire sexual primitivo y lo hacía menos amenazador para el creciente número de mujeres que lo visitaban, y al final terminó como una Barbie con faldita (Douglas y Douglas, 1998).

El determinismo racial fue la forma que tomó la ola creciente de la ciencia de la cultura al romper en las playas del capitalismo industrial, ya que el racismo era muy antiguo pero la elevación a ciencia es del siglo XIX, lo cambió y lo “justificó”.

Según el “racismo científico”, todas las diferencias y semejanzas socioculturales de importancia entre las poblaciones humanas son variables dependientes de tendencias y actitudes hereditarias exclusivas de cada grupo, pero la gran debilidad de esta teoría es la identificación de los componentes hereditarios y como es difícil de observar se basan en rasgos de conducta que se supone que ellos explican.

El racismo científico entra en la historia de las Ciencias Sociales como una posición en el continuum naturaleza-cultura y más de una vez concede voluntariamente considerable influencia al medio ambiente natural y cultural. El evolucionismo con su “estado de naturaleza”, la creencia de la perfectibilidad del hombre a través de la ilustración, centró su atención en cómo las diferentes ramas de la humanidad han avanzado hacia la utopía de la razón. El evolucionismo era dominante y hasta fines del XVIII (Revolución francesa) el racismo era una minoría.

Toda la especie humana descende de Adán y Eva y las diferencias son fruto de los climas y los diferentes ecosistemas, los dos principales monogenistas Blumenbach y Leclerc defendían la supremacía blanca y creían que la primera pareja había sido blanca, alterada por el clima y la pobreza, entre otros. Frente a estas teorías monogenistas estaba el poligenismo que sostenía que Dios había creado diferentes razas o grupos después de la torre de Babel (Harris, 1981).

Esta discusión teórica no fue al azar, atrás estaba el poder del colonialismo y antes de éstos los esclavistas, luego vendrán los turistas, que idiotizados por el mito querrán conocer a los pueblos originales.

Para Edward Long, autor de *Historia de Jamaica*, los europeos y negros son especies diferentes. El poligenismo nunca fue la base del racismo científico

y sí el monogenismo, como fue el caso de Samuel G. Morton, creador de la escuela americana de Antropología, pero no apoyó a la esclavitud.

Darwin rompe con esas creencias y también con la Biblia como punto de partida ante la reciente insatisfacción con la concepción de la creación por parte del cristianismo. A esto hay que sumarle la presión para que se volviera a la teoría del progreso humano y la intensificación de la arrogancia racista, de la que biologizar la teoría sociocultural era un síntoma (Harris, 1981).

James Prichard introdujo una hipótesis nueva, que Adán era negro y que con la civilización el hombre se había vuelto blanco, una parte, y que los pobres que estaban en transición tenían aún restos de pigmentación oscura, pero a pesar que creía en la superioridad blanca no era pro-esclavista, sino lo opuesto.

Durante el siglo XIX pocos hombres de ciencia se resistieron al racismo, dado que esta época aumenta el dominio colonial europeo sobre casi todo el mundo. Robert Knox planteó que “la raza era todo: la literatura, la ciencia, en una palabra la civilización depende de ella”, las razas negras están en decadencia hasta desaparecer, las blancas en ascenso hasta dominar. Malthus era el responsable de la introducción de la lucha por la existencia, concepto clave en Spencer, Darwin y Wallace, al extremo que la selección natural de Darwin, él reconoce que proviene de Malthus.

Después de 1859, los científicos sociales encabezados por Spencer aplican las ideas de Darwin a la interpretación de la naturaleza y al funcionamiento de la sociedad, cuando en realidad eran conceptos de Ciencias Sociales aplicados a la biología por Darwin.

Hoy, Europa ha entrado en competencia con nuevas culturas, que quiso someter y no pudo; en la actualidad el eurocentrismo está en crisis debido a que una civilización que se muestra incapaz de resolver los problemas que crea su funcionamiento es una civilización decadente; una civilización que escoge cerrar los ojos ante sus problemas más cruciales es una civilización herida.

Una civilización que le hace trampa a sus principios es una civilización moribunda, por ello es que hoy Europa es moral y espiritualmente indefensible, ya que arrastra la maldición más común en este asunto, la de ser la víctima de buena fe de una hipocresía colectiva, hábil en plantear mal los problemas para legitimar mejor las odiosas soluciones que se les ofrecen. Por ello, la distancia de la colonización a la civilización es infinita, ya que, de todas las expediciones, los estatutos coloniales, las circulares expedidas no se podría sacar un solo valor humano (Cesaire, 2006).

La síntesis de la violencia moderna que plantea el racismo y opera el colonialismo a partir de las teorías de las razas, fue la creación de zoológicos humanos en la ilustrada Europa que recorrieron varias partes del mundo. El racismo incluye a los blancos deformes, débiles y contras deficiencias, porque el racismo no podía permitirse tener una raza débil, por ello la emergencia del *Homus Gymnasticus* y la militarización de la escuela a través de la gimnasia que hacía de cada alumno un futuro soldado para defender el sistema colonial.

Los zoológicos humanos, las exposiciones etnológicas y los “pueblos de negros” siguen siendo temas de análisis complejos en países que ponen de relieve la igualdad de todos los seres humanos. De hecho, esos zoológicos, donde junto a animales salvajes en jaulas o en recintos, se mostraba individuos “exóticos” como espectáculo para un público ávido de distracción, constituyen la prueba más evidente de la distancia existente entre discurso y práctica en los tiempos de la edificación de los imperios coloniales, cuyas trazas aún perduran.

Un ejemplo de la venta de este nuevo “producto” es la siguiente propaganda para exhibición de los “otros” en el siglo XIX: “Caníbales australianos, machos y hembras, la única colonia de esta raza salvaje, extraña, degenerada, y la más brutal jamás sacada del interior de los dominios salvajes. La más baja categoría de la humanidad”.

La idea de crear un espectáculo zoológico poniendo en escena a pueblos exóticos aparece simultáneamente en varios países europeos en la década de 1870, siendo en primer lugar en Alemania, donde en 1874 Carl Hagenbeck, revendedor de animales salvajes y futuro promotor de los principales zoológicos europeos, decide exponer ante visitantes deseosos de “sensaciones”, individuos de Samoa y Laponia como poblaciones “puramente naturales”. El éxito de esas primeras exhibiciones lo llevó, en 1876, a enviar a uno de sus colaboradores al Sudán egipcio para traer animales e individuos de Nubia a fin de renovar la “atracción”. Los nubios tuvieron un éxito inmediato, ya que fueron presentados sucesivamente en diversas capitales, como París, Londres o Berlín.

Semejante acierto influyó sin duda a Étienne Geoffroy Saint-Hilaire, director del Jardín de Aclimatación de Francia, que buscaba alguna atracción capaz de mejorar la delicada situación financiera por la que atravesaba ese establecimiento. Debido a ello en 1877 decide organizar dos “espectáculos etnológicos” presentando en París a nubios y esquimales. El éxito fue fulminante. La asistencia al Jardín se duplicó alcanzando ese año un millón de entradas vendidas. Los parisinos acuden a ver lo que la gran prensa califica entonces

de “banda de animales exóticos, acompañados de individuos no menos singulares”. Así, entre 1877 y 1912 unas treinta “exhibiciones etnológicas” de ese tipo se realizarán en el Jardín Zoológico de Aclimatación de París, con un éxito constante.

Poco después, muchos otros lugares presentarán esos mismos “espectáculos” o se los adaptará a fines más “políticos”, como las Exposiciones Universales desarrolladas en París. En 1878; en 1889, donde la vedette fue la torre Eiffel y una de las principales atracciones un “pueblo de negros” con cuatrocientos participantes “indígenas”; en 1900, con 50 millones de visitantes y su célebre “cuadro viviente” sobre Madagascar, o posteriormente, las exposiciones coloniales de Marsella en 1906 y 1922, y en París en 1907 y 1931.

Algunos establecimientos se especializaban en lo “lúdico”, como las representaciones programadas en el Campo de Marte, en el Folies-Bergère o en Magic City; o en la reconstitución colonial, como por ejemplo la realizada en el teatro parisino de la Porte Saint-Martin de la derrota de los guerreros del rey Behanzin de Dahomey ante el ejército francés (Bancel *et al.*, 2000).

Para responder a una demanda más “comercial” y provincial, las ferias y exposiciones regionales se convirtieron rápidamente en lugares fundamentalmente dedicados a esas exhibiciones. En esa dinámica se formaron en poco tiempo las “compañías” itinerantes —que iban de una exposición a una feria regional— y se popularizaron los célebres “pueblos negros” (o “pueblos senegaleses”), como en la exposición de Lyon de 1894. Desde entonces no hubo ciudad ni francés que no presenciara en una tarde soleada, entre un concurso agrícola, la misa dominical y un paseo por el lago, una reconstrucción “idéntica” de esas comarcas salvajes, pobladas de hombres y animales exóticos.

Es por entonces, entre 1877 y comienzos de los años 30, que millones de franceses van al encuentro del otro. Un “otro” escenificado y enjaulado. Se trata de un pueblo “extraño” proveniente de los cuatro puntos cardinales del mundo, o de nativos de algún territorio del Imperio, para la gran mayoría de los habitantes de la metrópoli constituyen el primer contacto con la “alteridad”. El impacto social de esos espectáculos en la construcción de la imagen del otro es inmensa, más aún teniendo en cuenta que se complementaban con una propaganda colonial omnipresente (a través de la imagen y del texto) que impregnó profundamente el imaginario de los franceses. Sin embargo, esos zoológicos humanos siguen estando ausentes de la memoria colectiva.

La aparición de los zoológicos humanos, al igual que su auge y el entusiasmo que despertaron, resulta de la articulación de tres fenómenos concomitantes: en primer lugar, la construcción de un imaginario social sobre el otro (colonizado o no); luego, la teorización científica de la “jerarquía de las razas” consecutiva a los avances de la Antropología física; y, por último, la edificación de un imperio colonial por entonces en pleno crecimiento.

La mecánica colonial de interiorización del indígena por la imagen comienza entonces a funcionar, y en semejante conquista de los imaginarios europeos los zoológicos humanos constituyen, sin ninguna duda, el engranaje más viciado en la construcción de prejuicios respecto de los pueblos colonizados.

Las pruebas están a la vista: son salvajes, viven como salvajes y piensan como salvajes. Ironía de la historia: esas troupe de indígenas que atravesaban toda Europa (y hasta el Atlántico) pasaban a menudo diez o quince años fuera de sus países de origen, y aceptaban esa puesta en escena a cambio de remuneración. Para los organizadores de esas exhibiciones esa es la otra cara de la medalla del salvajismo integrado al zoológico: a comienzos de siglo, el salvaje exige que le paguen un salario.

Al mismo tiempo, un racismo popular se despliega en la gran prensa y en la opinión pública como telón de fondo de la conquista colonial. Todos los grandes medios, desde los más populares diarios ilustrados —como *Le Petit Parisien* o *Le Petit Journal*— hasta las publicaciones de carácter “científico” del tipo de *La Nature* o *La Science Amusante*, pasando por las revistas de viajes y de exploración como *Le Tour du Monde* o *Journal des Voyages*, presentan a los pueblos exóticos, en particular los sometidos a conquista, como vestigios de las primeras etapas de la humanidad.

Aunque hablamos de estados soberanos, los países de la periferia están viviendo bajo la explotación-dominación de los europeos y norteamericanos, por ello es que las viejas jerarquías coloniales globales se mantienen vigentes y están articuladas con la división internacional del trabajo y la incesante acumulación de capital a escala mundial: esto es el colonialismo (Grosfoguel, 2006).

Naturaleza y cultura como botín: museos y jardines botánicos

Fred Wilson, museógrafo y activista por los derechos de las minorías, proponía redefinir la historia al museo, porque la estética anestesia a ésta y eso sostiene

la mirada imperial en el museo, haciendo que continúe la dislocación de aquello que tratan esos objetos.

Lothar Baumgarten sostenía que los museos eran la reserva del colonialismo en el doble sentido, primero porque revela la actitud imperialista a apropiarse y acumular lo desconocido y segundo, la exigencia de controlar al “otro” por medio de la organización y la clasificación (Kravagna, 2008).

Durante el siglo XVIII, cualquier centro cultural importante en Europa tenía colecciones de cosas que debía mostrar; así se crearon los museos de historia natural, minería y lugares remotos. En Londres se creó en 1753, en París en 1745, el famoso jardín botánico de Viena se inauguró en 1751 y el de Madrid en 1755, los de Lyon y Nancy fueron abiertos en 1758, el de Cambridge en 1762 y el de Versalles en 1765 (Historia de las ciencias).

A mediados de 1895, los Ministerios de Agricultura y de las Colonias comisionaron al agrónomo Jean Dybowski para que viajara a África Occidental, estudiara qué cultivos podían establecerse y elaborara el proyecto de un jardín de ensayo en Guinea. Dybowski era partidario de los jardines de ensayo pues concordaba con Delcassé en que por medio de la agricultura se podrían reemplazar los productos naturales que se estaban acabando. Esta concepción no era únicamente un capricho de un ministro o el sueño de un agrónomo que estaba en la región de paso, sino una opinión generalizada (Bonneuil, 2002).

Ésta es la visión de los colonizadores, la riqueza y la fecundidad del país son sólo igualadas por la “pereza de los indígenas y su incapacidad de aprovechar los recursos”, según el informe en el cual indica que el papel de los jardines de ensayos es el de proporcionar a los colonos las instrucciones necesarias para el cultivo racional de las plantas introducidas y el de servir de vivero para distribuir semillas y plantas.

La introducción del café en Martinique en 1720 y posteriormente las especias por Pierre Poivre en el Jardín botanique de Pamplemousses en la isla Mauricio, son sólo algunos de los episodios de la partida de ajedrez botánica que se juega a escala planetaria y en la que participan las grandes potencias del momento. Durante la segunda mitad del siglo XIX se da un creciente consumo de productos tropicales.

El desarrollo de los barcos de vapor, la caja de Ward (permite conservar las plantas vivas durante los viajes) y el crecimiento colonial, impulsan considerablemente la red y la actividad de los jardines botánicos. En las cercanías de Londres, al jardín botánico de Kew se enviaron en el período comprendido

entre 1832 y 1847, seis veces más plantas que las que había expedido en los cien años anteriores.

Se sacó clandestinamente el té proveniente de China y se introdujo en la India y lo que dio lugar al florecimiento de las plantaciones. Ese es también el caso del Hevea (caucho) llevado en 1876, vía Kew, de Sudamérica a Asia, y que tres décadas más tarde reemplazaría la producción de caucho de la selva brasileña con el de las plantaciones del Sureste asiático, así como del café y el cacao, que llegaron de ese mismo modo a África Occidental. Este movimiento de plantas, impulsado a través de la red de jardines botánicos, cambió radicalmente el mapa agrícola y botánico del espacio intertropical (Bonneuil, 2002).

El moderno colonialismo tiene sus proyectos, como el “Millennium Seed Bank” de los Reales Jardines Botánicos de Kew, que tiene como meta coleccionar, estudiar y conservar semillas viables de unas 24,200 especies silvestres para el año 2010, tarea difícil porque no todas las semillas se comportan igual. El germoplasma fue tesoro colonial y son semillas que pueden almacenarse por períodos largos y que siguen siendo viables, capaces de germinar y producir una nueva planta (Rico, 2002).

En los parques nacionales, la conservación es *in situ*, pero en otras latitudes con climas extremos se crean los jardines botánicos, cuyas funciones principales son: conservar germoplasma, entrenamiento para expertos, adaptabilidad de plantas para su explotación intensiva y servir como lugar de ocio en las ciudades. Después de la muerte de Linneo, la propietaria de la granja decidió vender sin saber el valor del germoplasma alojado allí, y ocurre lo que es una constante en la historia colonial, aparece sir James Edward Smith, que tenía fuertes lazos con Kiev, que ofrece una suma modesta y así se apropia de todo este patrimonio que lleva a Londres y allí funda la Sociedad Linneana (Rodríguez, 2012: 44).

Algunos jardines con plantas “exóticas” como los limoneros, instalados en puntos cruciales (como el extremo más meridional de Sudáfrica) jugaron un papel extremadamente importante al proteger a los marinos británicos de los estragos del escorbuto (Heyd, 2010).

Uno de los mitos que acompaña a la ideología racista es según el geógrafo William Denevan, “el mito prístino” es la creencia de que América era antes de la llegada de Colón una tierra prácticamente intacta e incluso edénica, incontaminada por el hombre, lo cual se repite en la Ley Federal de la Naturaleza de Estados Unidos de 1964, uno de los documentos fundacionales del movimiento ecológico mundial (Mann, 2006).

Este mito servirá para justificar la invasión, colonización y exterminio de pueblos originarios con el fin de defender a la naturaleza, en la que estos pueblos habían vivido y nunca habían alterado más de lo necesario para sobrevivir.

En el siglo XIX, en el territorio en expansión del actual Estados Unidos se crea un fuerte movimiento de conservacionismo en medio de situaciones contradictorias a lo que sería su fundamento, ya que está en medio de una guerra de exterminio contra los pueblos originarios, la fiebre del oro en California y el agotamiento de grandes recursos desde los bosques a los bisontes, focas y nutrias se daba en paralelo con el gran auge de la Revolución Industrial, en el marco de un capitalismo salvaje transformado en el motor de desarrollo de este país y orgullo de su sociedad.

Tampoco es casual o quizás para ratificar una tendencia, que la primera zona a conservar era, lo que luego se transformó en el Parque Nacional Yosemite, tierra de los Miwok, que fueron masacrados por el ejército y los sobrevivientes expulsados de esta región, al igual que los pobladores originarios que vivían en la zona del Parque Nacional Yellowstone (Colchester, 2002).

En 1851, los buscadores de oro y tramperos, enfrentados por el espacio para la explotación de los recursos en el valle de Yosemite con los pobladores originarios, recibieron el apoyo del Batallón Mariposa, al mando del mayor James Savage, quienes finalmente lograron derrotar a los indígenas liderados por el jefe Tenaya y así expulsar a los pocos sobrevivientes (Hernández, 2008).

En 1860 una expedición del cuerpo de topógrafos fracasó en el intento de penetrar a la región donde hoy está el Parque Nacional de Yellowstone y en 1869 una nueva expedición encabezada por Folson, Cook y Peterson, llegaron al río, cascadas y geiser.

En 1870, una nueva expedición, que luego de regresar comienzan a proponer un área de conservación que tomaría luego la forma de parque nacional, y uno de los expedicionarios, Hedges, decía: “me parece que Dios hizo esta región para que todo el pueblo y todo el mundo se regocije para siempre. Es imposible que alguna persona llegase a pensar que podría adueñarse de algo de esta tierra como de su propiedad y su provecho. Este gran bosque no nos pertenece, sino que pertenece a América, nunca debe ser cambiado, obligándonos a mantenerlo siempre sagrado, como se lo ve ahora, a fin de que los americanos puedan saber cómo fue de esplendida esta América primitivamente, que haremos hermosa y maravillosa” (Fortunato, 2010).

El otro expedicionario, Langford, persuadiría a los congresistas de conservar esta tierra mediante la difusión de sus atractivos a través del turismo. Un nuevo actor toma interés, la Jay Cooke & Company socio financiero de Northern Pacific Railroad, que empieza el acuerdo para lograr la creación del parque luego meca del turismo, al cual se accedería sólo por esta línea de trenes.

El 1 de marzo 1872, siendo presidente Ulises Grant, se creó el Parque Nacional Yellowstone, sobre un área de 2'000,000 de acres situados sobre el río homónimo, con claras reglas de conservación y de manejo de obras para permitir el acceso a los visitantes. El parque estaba sobre las tierras del pueblo Shoshón, lo que generó una guerra con miles de muertos y que llevó a que en los ochenta se haga cargo de esta zona el ejército de Estados Unidos, concluyendo el proceso de genocidio.

La naturaleza prístina o salvaje es la no afectada o influenciada por el hombre, de allí derivó la idea de lugares desérticos, vacíos que sólo tenían naturaleza y “salvajes”, o sea, “no humanos” (indígenas); ésta es la verdadera visión colonialista, donde los salvajes en su ambiente generan la naturaleza “virgen” que es sinónimo de belleza (Reboratti, 1999).

El colonialismo no se ha extinguido, las viejas potencias coloniales hoy países centrales siguen extrayendo de la periferia los recursos mediante diferentes mecanismos que forman la base de lo que se conoce como el neocolonialismo. El turismo nace en el tiempo en que el mundo colonial moderno se amplía y forma parte del viaje de éste y sus funciones son planteadas en la descripción que realiza Nash al ubicarlo como parte del imperialismo. En la medida en que existan regiones de bajo desarrollo el turismo seguirá “descubriendo”, integrando a la economía de mercado y aculturizando a pueblos originarios y otros a fin de ampliar la oferta de aventura de los colonialistas modernos que viajan para ver cómo los grupos o pueblos “inferiores” han sobrevivido a su colonización.

Los viajes y el turismo en la era del capitalismo-colonialismo

En el largo desarrollo que antecede se han visto los profundos cambios que se dan desde fines del siglo XVIII y durante el XIX para que emerja, como un modelo propio de negocio primero y de desarrollo luego, el turismo como parte

fundamental del modelo capitalista que estaba consolidando la hegemonía a nivel mundial.

Hay muchas interpretaciones sobre lo que es el turismo, el origen, el desarrollo y hasta la situación actual, todas tienen un enfoque desde un ángulo muy particular, y en nuestro caso, partimos del modo de producción capitalista que está en su origen, la evolución y las grandes transformaciones sociales, tecnológicas y políticas que lo van impulsando y que están en la base de la emergencia de este modelo turístico.

El turismo nace en la era del capitalismo industrial, la palabra aparece en la tercera década del XIX, pero desde finales del XVII la palabra “tour” había tomado fuerza en Gran Bretaña con el auge del *Grand Tour*. La revolución de Bath al comienzo del XVIII, coincide con la agraria, bancaria, náutica, preindustrial y la educacional ya que el modelo de educación de Gran Bretaña basaba parte de su estrategia en el viaje, conocer el Imperio para ser un buen súbdito de éste.

Desde otro ángulo u óptica están los que consideran al turismo como una actividad fruto de la Revolución Industrial y especialmente del transporte, primero el ferrocarril y luego el barco a vapor; ésta es la explicación del origen a partir de causas exógenas. Esta visión confunde el viaje con el turismo, ya que la revolución de los transportes desata una oleada gigante de viajes cortos por el día u horas de la gente que no puede hacer turismo, pero quiere experimentar la libertad de la velocidad del ferrocarril, como se ve en el cuadro siguiente, pero el turismo seguía siendo una actividad de una élite.

Crecimiento de pasajeros (por ferrocarril) en el Reino Unido

Año	Número de pasajeros (millones)
1842	23
1847	51
1851	79
1860	160
1880	604
1890	817
1913	1,455

Fuente: Pimlott, 1947.

Otros autores ven el origen del turismo a partir de los cambios económicos que se producen en esa época; era el fruto de la era del progreso económico, por lo que el turismo emerge por dos axiomas básicos: la necesidad del desplazamiento de forma libre y masiva, sólo pueden aparecer cuando los países alcanzan un nivel alto de renta nacional y cuando ésta se reparte en forma equitativa, lo cual nunca se da en este sistema, mucho menos en el siglo XIX.

Algunos expertos combinan el origen del turismo a partir de causas económicas y procesos migratorios, ya que la Revolución Industrial generó mejoras que alargaron la esperanza de vida y además se dio un afianzamiento de la burguesía y la consolidación de nuevas clases sociales. El turismo aparece en pequeñas empresas familiares, de servicio, sin grandes capitales y con trabajo artesanal (Garay, 2007).

Hay también, en esta variedad de enfoques, quienes plantean el origen del turismo por causas medio ambientales, como fue el descubrimiento del mar y los balnearios, las aguas termales y el descubrimiento de la naturaleza en general, a la admiración y goce con el paisaje natural (Towner y Wall, 1991).

Desde una perspectiva histórica se plantean etapas del desarrollo del turismo comenzando por el prototurismo mitad del siglo XIX, década de los cuarenta a ochenta, etapa del turismo artesanal, pasando a la etapa prefordista, fines siglo XIX —años 30—, etapa del turismo industrial, máquinas e inventos que inciden en el confort de los turistas. Y en el siglo XX, la etapa intermedia entre los veinte y los cuarenta del turismo social de los estados fascistas y populistas y el turismo de masas mitad del siglo XX (1955), fordista, etapa del desarrollismo, estandarización homogenizada, imposición del modelo de sol y playa. En la década de los ochenta aparece un nuevo modelo posfordista, aunque el modelo de masas sigue vigente (Marchena, 1994).

El viajero romántico tuvo una gran influencia en la creación de una imagen destino, ya que la actividad turística tiene sus antecedentes en el momento en que los viajeros ilustrados empiezan a crear una imagen de los destinos que se proyectará en sus países de origen, pero este viajero termina cuando comienzan los problemas bélicos en Europa. Así se redescubren bosques, lagos y la naturaleza, la vida simple del campesino, estando entre sus pioneros el propio Rousseau, ya que se hablaba de la vida pura del campo frente a la contaminada de la ciudad. Los románticos son los responsables de la visión “pintoresca” de los destinos, que se enlazan con las ideas optimistas del campo y la naturaleza,

y estas ideas van junto con la de los conservacionistas del siglo XIX, ya que romanticismo y conservadurismo se complementan.

En los inicios, el excursionismo confluye con la idea romántica de retorno a la naturaleza con el nuevo tipo de sociedad abierta en la cual, aún existiendo notables desequilibrios sociales, aparece por primera vez la posibilidad de cambiar de estatus social, a partir de cualidades como la cultura, el dinero y el prestigio. Los excursionistas apoyan la erección del ferrocarril y logran una consideración poética entre el progreso y la naturaleza (Buzard, 1993).

La movilidad geográfica es una realidad que cada vez se extenderá más a un mayor número de individuos y, por lo tanto, se gestará la idea del viaje como deseo de escapar de las rutinas impuestas por el trabajo.

El siglo XIX fue el escenario de estas transformaciones en Europa y el resto del mundo, que están en la base del desarrollo del turismo, desde que los ferrocarriles hicieron asequible los balnearios tradicionales de Baden Baden, Karlsbad y Marienbad, a una emergente clase media aún muy reducida. También los ferrocarriles hicieron accesible a Suiza, inicio del turismo alpino y en 1864 se abrió la línea de París a Niza, impulsando la Costa Azul.

En 1834, el ex lord canciller Henry Brougham llega a la región que luego será la Riviera, corazón de la Costa Azul. Por razones de un “corte de camino” a causa de una epidemia conoció un puerto de pescadores, Cannes, y dos años después en 1836, inaugura una gran villa, que así fue conocida por miembros de la sociedad británica que empezaron junto a los franceses a realizar inversiones en estas costas. En 1864 se integra ésta a línea de los ferrocarriles franceses y en 1868 se inicia la construcción del paseo de la Croisette y con ellos nuevos grandes hoteles como el Hotel de la Californie en 1876, el Gallia Palace en 1888-1899 y el famoso Carlton que inauguró en 1912 (Donzel, 2010).

En 1880 y ante la ampliación de la estacionalidad debido a que había un gran número de visitantes del suave invierno del Mediterráneo, casi una primavera, se inaugura la línea de ferrocarril Calais-Niza-Roma Express.

La reina Victoria fue una visitante asidua por largas temporadas a esos inviernos suaves del Mediterráneo y estuvo en el Excélsior Hotel Regina tres años seguidos desde 1895 a 1897, en compañía de diferentes grupos de personas, desde su guardia personal de los gurkhas, vestidos a su usanza tradicional a sus criados escoceses con sus tradicionales kilts y sus gaitas.

Como parte del éxito de esta región costera mediterránea entre 1890 y 1910 se construyeron diez grandes hoteles en las alturas de Cimiez, entre los

que destacaba el más grande con 500 habitaciones, el hotel Majestic, inaugurado en 1908.

En esa época, otro de los íconos del turismo mundial vigente hasta hoy, el Principado de Mónaco, con su espectacular casino también atraía turistas a sus playas, por lo que en 1864 inauguró el hotel de París, que tuvo siete ampliaciones ante la necesidad de habitaciones para sus ilustres visitantes. Montecarlo como el resto de la Costa Azul brillaron hasta que estalla la Primera Guerra Mundial en 1914.

El hotel de París, eje de la fiesta y la noche en el principado, era una expresión muy reconocida de la Belle Époque, sus fiestas eran famosas al igual que sus grandes banquetes, por ejemplo, la revista *Vie Mondaine*, contaba en 1880 que en sólo un día el hotel consumía 700 kg de buey, 200 pollos, 150 piezas de caza, 150 docenas de ostras, además de la gran colección de vinos en sus cavas hechas en la roca viva (Kosinski y Micheletti, 1996).

En otros lugares cercanos a través del tren, como el famoso lago de Como, donde Paul Morand a partir de 1904 pasó largas temporadas, en alguno de los hoteles de esa región cercana a la estación Stresa del ferrocarril, como eran el hotel Bellevue de Cadenabbia, que abrió sus puertas en 1820 o el Grand Hotel Villa Serbelloni, una mansión neoclásica construida en 1850 y convertida en hotel en 1872, y que hasta hoy es uno de los más lujosos y mejor atendidos de esa zona lacustre y turística de Lombardía en el norte de Italia.

Roma comienza a tener un atractivo turístico con la aparición de los primeros hoteles, que rompían su cotidianidad, hasta que se designa capital de Italia en 1871. En 1865 abre el famoso hotel Quirinale en la vía Nuova Pia y en 1880 junto al hotel se construyó la Ópera de Roma y en 1894 se inaugura el Grand Hotel, bajo la dirección de los dos grandes hacedores de hoteles de la época: César Ritz y Auguste Escoffier.

En Madrid, en 1912 se inaugura el Palace Hotel de Madrid, bajo los auspicios del rey Alfonso XIII, que deseaba hacer de la capital del reino una ciudad moderna y atractiva para los grandes viajeros de la época. Antes en 1910 se había concluido el hotel Ritz de Madrid.

En Estados Unidos el proceso va a una velocidad similar en extensiones muy grandes, lo cual implica grandes retos de tiempo y tecnología, en 1869 se inicia la construcción de la intercomunicación entre los ferrocarriles.

En 1895 se construyó la gran estación de trenes de París y la primera Olimpiada moderna fue en Atenas en 1896, que logró un éxito debido a que pudo

mover la gente en los ferrocarriles, y con las nuevas carreteras se inaugura el Tour de Francia en 1903. Las carreteras en Francia pasaron de 331,000 km en 1871 a 539,000 km en 1911, y los barcos de vapor hicieron posible viajes seguros y rápidos, como el cruce del Atlántico en sólo seis días y con ello se dio inicio a la industria de cruceros y el turismo.

En la segunda mitad del siglo XIX, en 1869, se dio la finalización del canal de Suez, el cual fue inaugurado con cruceros de turismo que incluso tuvieron como atracción óperas famosas con artistas de fama mundial, con la puesta en escena de la ópera *Aída*, la famosa ópera “egipcia” de Verdi.

Aída, la obra compuesta para festejar esta compleja obra de ingeniería y monumento al colonialismo, como espectáculo visual musical y teatral, cumple con los requisitos de la cultura europea, y uno de ellos era el de confirmar que Oriente era un lugar esencialmente exótico, distante y antiguo en el cual los europeos pueden desplegar sus exhibiciones de fuerza. Así como las grandes exposiciones universales, se exhibían pueblos coloniales, grupos humanos, como una demostración de maleabilidad y transportabilidad de las culturas secundarias e inferiores, *Aída* sintetiza esto y mucho más, lo que hace de Verdi un músico triunfante y de *Aída* su mayor triunfo (Said, 1996).

En 1869, año de la inauguración del canal de Suez, el pionero de la industria del turismo Thomas Cook organiza un viaje a Oriente, llevando diez viajeros a Tierra Santa y a Egipto, tomando como modelo una caravana con camellos y otros animales que les permitía llevar un campamento con muchas comodidades de la época.

Luego del desarrollo muy rápido de los ferrocarriles y la navegación del Mediterráneo al canal, transforman esta región del Medio Oriente de aislada a modernizada, a través de la ocupación por los ingleses que terminan imponiendo un protectorado, como un modelo de dominación colonial.

En 1892, en Constantinopla, hoy Estambul, la capital de Turquía se inauguró el Pera Palace Hotel, un referente de esa región y donde concluía la gran aventura del famoso Orient Express (Expreso de Oriente).

En Siria, el primer hotel tipo occidental se inaugura en 1911 en Alepo y es el Hotel Barón; en Beirut, el Grand Hotel d’Orient y el hotel Bassoul se fundaron en 1860 y en Jerusalén la capital del turismo religioso se crea en 1884 el Grand New Hotel. Desde 1896, la Mansión del Pachá se ha transformado en albergue de la comunidad americana y sueca (Donzel, 2010).

El Shepherd's se fundó en 1841 y en 1869 se transformó en un club para ingleses y también había alojamiento. Con el canal, éste se convirtió en una parada obligada en el largo viaje a la India, pero su reinado duró poco al aparecer nuevos y modernos hoteles al comienzo de la década de 1860, el hotel Continental y el Grand Royal Hotel.

En 1894, el que fuera el hotel más lujoso de Egipto construido por el pachá en la isla de Gezirah es vendido a la empresa mundial de viajes Wagons Lits, y así se reabre, pero esta vez como Gezirah Palace. En 1907 se abrió el hotel Semiramis, el primero que se construyó a orillas del Nilo.

En el 1911, en una zona cercana al Cairo se abre el Heliópolis Palace Hotel por empresarios belgas, que se transformó en el mayor del continente africano, en 1886 y casi junto al templo de Luxor se abrió el Winter Palace y en Asuán, 1899, se abrió el Cataract Hotel.

En la medida en que Occidente penetraba y “recolonizaba” al Medio Oriente, se empieza a abrir éste al turismo, pero operado por los propios europeos que generalmente controlan la economía de estos reinos y países.

El 1899, en Argel, que ya estaba ocupada y gobernada por Francia desde 1830, se abre el Hotel Saint-George, sobre un antiguo palacio otomano, y éste se suma a una moda que habían impulsado los ingleses de viajar en los fríos y oscuros inviernos británicos al norte de África por su buen clima.

La India, como parte del Imperio de los ingleses, fue un centro muy importante para los británicos, dada las grandes distancias y las enormes masas humanas que debían dominar y la mayoría de las veces reprimir, requerían de mucho personal en estas colonias-continentes, de allí la importancia del viaje y de la hotelería y restaurantes para hacerles la vida más llevadera a estos militares y funcionarios que pasan su época colonial en esas tierras. La India era el eje de un gran mundo que tenía varios extremos, como Calcuta y Ceilán, y una serie de puertos coloniales a lo largo de sus ríos.

En 1840, en Calcuta se creó el Auckland Hotel, nombre que correspondía al primer gobernador general de la India, desde 1835, sin embargo, este hotel familiar era una especie de pensión, y será recién en 1835 que fue el primer hotel del estilo europeo porque sus clientes eran los ingleses.

En Singapur en 1839, otra zona ocupada por los ingleses desde 1819, algo similar a lo de Hong Kong, isla abandonada y repoblada por comerciantes ingleses, abre el Hotel de Londres. En 1880 se reabre el hotel Auckland, pero rebautizado como el Great Eastern, ampliado con una nueva planta, pavimen-

tado en mármoles cobres rutilantes y los comedores llamados Tiffin rooms, en donde se servía el tiffin, comida que los europeos la consideran de ellos, pero es algo típicamente de la India.

En 1853, el sistema ferroviario del Mumbai el cual es complejísimo, y desde las primeras horas de la mañana el gran movimiento de gente está garantizado en todas las estaciones de la gran urbe, de entre esos miles destacan los dabbawalas, hombres que llevan una caja cilíndrica con comida y que son los pasajeros más constantes todos los días laborales.

El origen de estos viene de la época colonial, ya que los británicos no comían cocina hindú y por ello inventaron un nuevo concepto culinario el tiffin, almuerzo ligero que combinaba la comida británica con bocados indios. Hoy genuinamente indio, designando la gran variedad de platos que constituyen el típico almuerzo nacional, así como el recipiente metálico y cilíndrico que los contiene.

En Mumbai (Bombay) que es la ciudad más densamente poblada de la India, con un elevado volumen de tráfico, generó la necesidad del oficio de dabbawala, pues una gran mayoría de oficinistas, empresarios, profesionales y hombres de negocios prefieren contratar el servicio de elaboración diaria y envío al lugar de trabajo, de sus comidas en tarteras metálicas, antes que tener que salir y pagar en un restaurante. Son restos del colonialismo que se asumen como tradiciones nacionales y que el turista espera ver al llegar a esta capital financiera de la India.

En el siglo que los británicos estuvieron ocupando y sojuzgando a los indios, nació un estilo de construcción, que era una vivienda que generalmente se utilizaba para recibir a los invitados, luego turistas y que generaba una gran solución a los problemas climáticos en una zona tropical: el *bungalow*.

El hotel anglo-indio es un modelo universal para la hostelería exótica, o de aventuras y fue inventado por la gran compañía colonizadora en la India, la East India Company, quienes construían en la gran colonia india en el siglo XIX, y cuyo objetivo es hacer sentir bien a los que llegan de las islas. Ellos construyeron en todas las poblaciones donde había ingleses una gran red de bungalós como residencias de paso para extranjeros.

Además de estas residencias que le solucionaban el alojamiento al recién llegado o al que está de paso, estaban los clubs ingleses que ofrecían una serie de servicios que hacían más cómoda la vida a los colonizadores. Había que ser socio o estar de paso, pero no ser mujer, ya que eran clubs de “hombres”.

El bungalow viene de la arquitectura popular de Bengala, lo adecuan a las necesidades de los ingleses, dando preferencia a las corrientes de aire dado el elevado calor en la mayoría del país, ya que de otra forma se debía recurrir al “pankha” manja desde dentro de la casa por el empleado el “pankha wallah”.

En 1850, comienzan los ingleses a generar una nueva ruta más corta que la que hacían por el cabo de Buena Esperanza, lo cual permitió a la familia reunirse con los padres que trabajaban en la estructura colonial. Esto llevó a que construyan hoteles familiares con características de bungalow.

En 1854 se inaugura el Laurie’s Hotel de la ciudad de Agra y en Colombo, otro territorio colonial inglés, lugar que hacían escala los barcos rumbo a Ceylán, bajo dominio inglés desde 1815, se abrió en 1880 el Grand Hotel d’Oriental. Con la apertura del canal de Suez, Colombo toma mayor importancia por ser puerto de abastecimiento en la ruta a la India y por ello se abren nuevos hoteles bajo el modelo anglo-indio, o sea, los tradicionales hoteles coloniales, para los colonizadores y la burguesía local.

En 1877, la residencia del gobernador inglés fue transformada en hotel ante las necesidades de alojamiento de esta ciudad puerto. Como los ingleses deseaban seguir manejando las costumbres de su país en estos hoteles y había espacios comunes con bibliotecas, salón de fumadores, juegos de billar, cartas u otras formas de ocio además del bar.

En los hoteles coloniales anglo-indios se daban espectáculos para los turistas extranjeros, en los grandes jardines como eran los magos y los encantadores de serpientes; una vez más el hombre blanco puede disfrutar del “buen salvaje” que se arriesga entre víboras peligrosas o traga fuego o se atraviesa agujas, lo típico de un “inferior”. Mientras afuera del hotel un policía inglés se encarga de alejar a los vendedores y demás curiosos para que los señores colonizadores tengan un buen ocio y posterior descanso.

El ocio, función que desarrollaba el hotel y preferentemente en sus jardines, se amplió cuando se organizaban grandes fiestas, y posteriormente cuando a fines del siglo aparecen los antecedentes del cinematógrafo, se exponían películas mudas al aire libre.

En Bombay, el industrial indio Jamsetji N. Tata, crea en 1903 el famoso y lujoso hotel Taj Mahal, y tuvo la osadía de oponerse a las reglamentaciones inglesas que no permitía alojar a indios en estos hoteles de lujo. El racismo se hacía presente como otro elemento fundamental en el colonialismo, y ambos logran un importante escenario en el turismo, no sólo en los hoteles y restau-

rantes sino en los viajes, los lugares por categoría y los espectáculos, siempre un palco de honor.

Los hoteles coloniales eran la representación de la “cultura europea” en los grandes territorios colonizados u ocupados, eran los “consulados de las buenas costumbres”, lugares para descansar, tomar el té a la hora correcta en hotel inglés, un “pastis” helado en la terraza de un hotel francés y en el hotel holandés de la India, el queso con tostadas.

Durante la segunda parte del siglo XIX, luego de las reuniones de Berlín de los ochenta, se ampliaron en los imperios coloniales el radio de aplicación de estos mecanismos para imponer una cultura diferente y a la vez contrastarla con la local que siempre se consideraba inferior.

En 1824, los ingleses en plena expansión dominaron Rangún y en 1826 los birmanos a los británicos Arakan y Tenasserim. A comienzos de 1851 la voracidad de los comerciantes ingleses choca con los birmanos y hay enfrentamientos que llevan a que las tropas inglesas ocupen Martaban, Rangún, y a Prome y Pegú las incorporan al Imperio inglés de la India. En 1886 toda Birmania es incorporada al Imperio británico. Esta colonia tiene su hotel de gran lujo en 1901, el famoso Strand Hotel en la ciudad de Rangún, donde se reproduce todo el lujo inglés y las costumbres en su más mínimo detalle desde las cenas formales exigiendo el traje negro al hombre y a las mujeres, vestidos de noche.

Malasia ha sido presa del colonialismo desde el siglo XVI, ya que en 1511 fue conquistada por Portugal y éste fundó una colonia, en la misma época entraban los holandeses.

Los británicos fundaron la primera colonia en 1786, a través de esos tratos que terminan en invasión, como fue el arriendo de la isla de Penang para la Compañía de las Indias Orientales por el sultán de Kedah, pero en 1824 los británicos firman un tratado con los holandeses y Malasia es la primera zona en quedar en manos británicas.

Dos años después, en 1826, se constituye el Territorio Británico de Ultramar de las Colonias del Estrecho, uniendo las cuatro posesiones de la región: Penang, Malaca, Singapur y la isla de Labuan, inicialmente administradas por la Compañía de las Indias Orientales en Calcuta, pero luego pasan a ser administradas por la autoridad colonial del Imperio.

En Malasia había un grupo de cuatro hermanos de origen armenio; Martin era dueño de dos hoteles en Penang, una isla en el estrecho de Malaca, éstos eran el Eastern y el Oriental, pero acosado por las autoridades inglesas sobre

los impuestos, se van a Singapur que ya era una zona en plena expansión con un importante puerto.

En 1887 abrieron el Raffles Hotel, que es el apellido del fundador de la ciudad de Singapur en 1819, el cual fue aumentando en capacidad en la medida en que los clientes iban siendo más. Los hermanos lograron arreglar los dos problemas con los hoteles de Penang y se fusionaron dando origen a E&O, y otro se fue a Rangún a abrir el Strand Rangún.

El hotel estrella, el Raffles, tuvo nuevo edificio en 1899 y el 18 de noviembre tuvo una reinauguración espectacular, donde destacó la energía eléctrica, que iluminaba todo el edificio por dentro y por fuera. Allí estaba el comedor más grande de Asia, de 700 m², todo miraba hacia el mar, haciendo del hotel una leyenda en esa región en el mundo colonial.

Tailandia era de las pocas naciones que no fueron invadidas por los ingleses, pero tenían una gran presencia económica y militar cercana. Singapur y Bangkok estaban unidas por una línea de ferrocarril, que la hacía asequible en pocas horas. En Bangkok, el Hotel Oriental fue inaugurado en 1876, siguiendo la usanza de los hoteles coloniales para los viajeros europeos.

En la actual Indonesia, en 1910, en Surabaya se abrió el Hotel Oranje propiedad de uno de los cuatro hermanos armenios de Malasia, esa zona estaba bajo control holandés lo cual justifica el nombre que se le dio.

En la actual Camboya estaba el hotel Continental desde 1880, zona colonial francesa desde 1887 formada por Camboya, Annam, Tonkín y la Conchinchina, bajo el nombre de la Unión Indochina. En Hanói, en 1901, abre el hotel Metropole, muy al estilo colonial con el famoso Café de Metropole, con su gran terraza, algo similar se abre en Saigón, importante ciudad colonial de los franceses.

En 1912, el 4 de julio, Filipinas es “liberado” del colonialismo español para pasar al de Estados Unidos, aunque de una forma más disimulada porque son nuevos tiempos. Ese día se inaugura el Manila Hotel en la ciudad del mismo nombre, ya no ondeaba la bandera inglesa o francesa hay una nueva, la de Estados Unidos.

El Manila Hotel fue diseñado por el arquitecto Williams Parsons, el cual se inspiró en las misiones de California, la visión colonialista no les permite ver un ecosistema diferente y una cultura muy opuesta a la norteamericana muy superficial, esas son las cosas que se van viendo cuando se analiza el turismo como un modelo del capitalismo en sus diferentes etapas.

La mayor osadía de los imperios coloniales del capitalismo moderno fue su avance sobre los dos imperios históricos: China y Japón que, de diferentes maneras, resistieron, fueron ocupados, negociaron, invadidos, guerras y al final sólo quedó Japón en el mundo nuevo que lideró todo el siglo xx Estados Unidos. China emergerá como la potencia alternativa a la hegemónica actual.

En 1840 estalló la Primera Guerra del Opio entre Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y China, ésta y la Segunda Guerra del Opio fueron libradas debido a las disputas sobre el comercio del opio en China, en tanto la corte imperial de Pekín trataba de prohibir dicho tráfico.

Tras la fácil derrota del mal equipado ejército chino, Gran Bretaña obligó al gobierno imperial a cederle la isla de Hong Kong a perpetuidad (a la que más tarde se agregaron la península e islas adyacentes), permitir las importaciones de opio y abrir una serie de puertos al comercio extranjero; todas estas condiciones eran manifiestamente agraviantes para China y para la política de restricciones a los extranjeros que había seguido la dinastía Qing.

En esa misma época, los franceses, rusos y japoneses comenzaron a aumentar su influencia sobre China. Debido a su inferioridad económica y militar, la dinastía Qing fue obligada a firmar numerosos acuerdos que serían conocidos como los “Tratados Desiguales”. Dentro de éstos se incluyen el Tratado de Nankín (1842), el Tratado de Aigun (1858), el Tratado de Tianjin (1858), la Convención de Pekín (1860), el Tratado de Shimonoseki (1895) y la segunda Convención de Pekín (1898) (Davis, 2006).

En el año 1895 China fue severamente derrotada en una guerra contra Japón. El enfrentamiento, particularmente violento, se saldó con la pérdida de las islas Pescadores y Formosa, además del pago de fuertes indemnizaciones y concesiones comerciales a los vencedores. Todo esto se tradujo en una importante crisis económica en todo el país, así como en una humillación nacional ante una nación vecina que se había occidentalizado velozmente.

En 1858, las potencias coloniales que participaban de la nueva explotación a China se asientan en el puerto de Tianjin, cercano de Beijín, y en 1863, los colonialistas inauguran el primer hotel “occidental” en este puerto, el Astor, con los tres grandes avances de la época: teléfonos, telégrafo y luz de gas. El éxito del hotel lo da en que sus accionistas en 1882 aportan una alta suma de dinero para la construcción de la carretera Pekín-Tianjin.

Los países coloniales que tenían concesiones en la capital del imperio, Pekín, construyen sus hoteles para su personal y los que llegan a esta región

mayoritariamente por motivos comerciales. En 1900, los franceses abren el Grand Hotel de Pekín, el cual se construye fuera de la zona concesionada, lo cual tenía sus peligros.

El Grand Hotel des Wagons-Lits fue inaugurado en 1904 y estaba protegido por las murallas de la concesión inglesa, la cual gozaba del derecho de extraterritorialidad, se lo consideraba territorio inglés.

En Japón, el 8 de julio de 1853 llegan a la bahía de Edo en Tokio dos barcos de guerra de Estados Unidos los cuales amenazan a Japón si no abre sus puertos al extranjero. El país cede y les abre cinco puertos, entre ellos destaca el de Yokohama que se abre en 1859 y rápidamente se “occidentaliza”, y allí empiezan a construirse los hoteles “occidentales” o coloniales, como parte del proceso de imponer una cultura diferente.

Entre los hoteles iniciales tenemos el Royal British, el Anglo Saxon o el de Europa. La apertura era como en China, por zonas concesionadas, pero los japoneses pusieron de su parte para occidentalizarse, llegando en 1871 a mandar una Misión Diplomática Iwakura a Estados Unidos para conocer las técnicas y el modo de vida.

Ellos construyeron ferrocarriles y carreteras y para recibir turistas crearon ellos mismos los primeros hoteles occidentales como el Grand Hotel de Yokohama en 1870, el Oriental Hotel en Kobe 1882 y en 1878 el Fujiya Hotel en Hakone, manteniendo la arquitectura japonesa con el confort europeo.

El gobierno japonés hizo construir un hotel para recibir dignatarios, el hotel Rokumeikan que abre en 1885, este hotel sólo recibe gente por invitación, era un caso atípico en occidente, pero más de la cultura japonesa.

El primer hotel de Tokio de alto nivel y abierto al público fue el Imperial Hotel abierto en 1890, financiado en parte por la Casa Imperial y se construyó sin “influencias japonesas”, muebles norteamericanos y cristalería francesa. En 1911 se le agregó baños privados, calefacción central y estafeta de correo.

AMÉRICA DEL NORTE, LOS PIONEROS

En los Estados Unidos que era el líder de la Revolución Industrial en América, la expansión fue muy rápida debido a que contaba con un verdadero país continente, luego de las anexiones del XIX, razón por la que logró grandes resultados que posicionan a este país como líder mundial al final de la primera Gran Guerra.

En el desarrollo del turismo, Estados Unidos se transforma en el líder de la hotelería mundial por varias razones, abundaban los inversionistas dispuestos a invertir en la hotelería, dada la expansión del transporte y la economía del país, eran países jóvenes en pleno empuje; los grandes hoteles son abiertos y no cerrados o selectivos como los europeos y la tecnología en estos temas avanzaba más rápido en Estados Unidos.

El hotel pionero fue Tremont House de Boston, un edificio neoclásico terminado en 1829, con una planta de 170 habitaciones y una serie de novedades muy atractivas para esa época.

Habitaciones amplias y muy claras, puerta que cierra con llave, agua todo el día, un jabón que se daba a cada cliente y ocho inodoros instalados en la planta baja, una innovación ya que en los otros alojamientos estaban fuera del edificio, y en el sótano grandes bañeras de zinc o cobre que se llenaban con agua calentada a gas.

En 1856 se abrió en Boston el hotel Parker House, pero eran los últimos años del reinado de Boston ya que Nueva York lo terminaría eclipsando y, por ello, el hotel más moderno fue el Astor House, propiedad de Isaiah Rogers.

En 1893, William Waldorf Astor construye un hotel de trece pisos el Waldorf, luego asociado con su primo construye el famoso The Waldorf-Astoria, transformando rápidamente en un verdadero centro de la vida social de Nueva York, que ya era la ciudad más importante de ese país.

John Jacob Astor IV, en 1904 creó el famoso hotel St. Regis, de dieciocho pisos, haciéndolo también un centro de la emergente clase del poder de Estados Unidos, mientras el viejo Hotel Plaza, demolido y reconstruido en 1909 seguía siendo un clásico de la ciudad. En Chicago, el hotel Blackstone, un rascacielos de veintiún pisos fue construido entre 1908 y 1910 por Marshall y Fox, siendo también un centro social y político por excelencia de esa ciudad.

En San Francisco, el famoso terremoto y posterior incendio de 1906, destruyó la ciudad, la infraestructura y todo su equipamiento turístico. En 1904 había abierto el Hotel St. Francis y, en el mismo 1906, el hotel Fairmont, pero el referente era el Palace Hotel fundado en 1875 y rehecho luego de la tragedia en 1909. Los primeros resort-hoteles aparecen en los grandes centros termales asociando la naturaleza con el lujo, por ello es que estos estaban cercanos al río Hudson, los grandes resort-hoteles como en las montañas de Catskill, cuyo primer resort-hotel fue construido en 1824, Catskill Mountain House, el cual fue remodelado en 1840.

En la misma línea, abre el Mohonk Mountain House, que era un castillo victoriano construido en los acantilados espectaculares sobre las aguas azules profundo del lago Mohonk, en 1869. El hotel tenía 259 habitaciones grandes en el corazón del pintoresco valle de Hudson del estado de Nueva York en medio de miles de hectáreas de bosques vírgenes y senderos sinuosos, a sólo 90 kilómetros al norte de la ciudad de Nueva York (<http://www.mohonk.com>).

En Cape May, ubicada a sólo 200 millas de la ciudad de Nueva York, existe un hermoso balneario muy antiguo, quizás el primero de América del Norte, emplazado en la península perteneciente al estado de Nueva Jersey. Cape May fue fundado en el año 1620, cuando Cornelius Jacobsen May se encontraba supervisando y estudiando la bahía de Delaware en el buque llamado Blijde Boodschap.

Se podría decir que Cape May es una de las penínsulas más aristocráticas de Estados Unidos. Luego, sus principales visitantes serían las familias de más alta alcurnia de la ciudad de Nueva York, y cuando la mejor época de Cape May aún estaba por llegar, en 1878 un incendio la devastó casi por completo para luego renacer cual fénix de sus cenizas y levantarse entre hermosos edificios victorianos, lujosos hoteles y bellas playas (<http://www.newyorkusa.es>).

Fue en 1830 cuando comenzaron a construirse los primeros hoteles en este emblemático balneario y en 1852 se levantó el monumental hotel Mount Vernon, del cual destaca su gran comedor con capacidad para tres mil comensales.

Otra ciudad balneario que hizo época fue Atlantic City que nació cuando se inauguró su primer hotel comercial, el The Belloe House en 1853, es así como esta pequeña localidad costera se convirtió en uno de los centros de recreo preferidos por la burguesía de la costa este de Estados Unidos gracias a la llegada del ferrocarril. En 1870, la ciudad dio un gran salto al inaugurarse su famoso paseo marítimo (boardwalk), tras 17 años de trabajos, el cual luego se convertiría en uno de los más largos del mundo, lugar elegido por ostentosos hoteles que iban creciendo a lo largo del paseo, llenos de los lujos y las extravagancias. Así comenzaba la época dorada de Atlantic City que tendría su apogeo en los años veinte, en los que el alcohol y el juego ilegal fueron creando una enorme burbuja inmobiliaria (<http://mrdomingo.com>) (<http://www.atlanticcitynj.com>).

Los hoteles más visitados por la élite en Atlantic City eran Manhattan Beach Hotel y el Brighton Beach Hotel, ambos en la zona de playa, a partir de 1870, lugar donde se dan muchas distracciones como vuelos en globo, conciertos y grandes fuegos artificiales. Una década después los hoteles Grand Unión

y United States, en el verano desplegaban largos metros de vereda donde colocaban bancas y sillones para que la gente conviviera frente al mar (Ferguson *et al.*, 1979).

La búsqueda de lugares “paradisíacos” y con largos veranos y mínimo invierno, llevó a grandes magnates a “descubrir” el actual estado de La Florida. Henry Morrison Flagler viajó al norte de La Florida en 1878 y su impacto fue tal que promovió y logró una línea ferroviaria, comprando los ferrocarriles de línea corta y uniéndolos logró la Florida East Coast Railway. El primer hotel que construyó fue uno estilo renacimiento español, el Ponce de León Hotel, inaugurado el 10 de enero 1888, que fue el punto de partida de un sueño: la “Riviera americana”. Para poder ampliar su ferrocarril construyó un puente a través del St. Johns River para acceder a la mitad sur del estado y compró el Hotel Ormond, justo al norte de Daytona, y construyó el Hotel Alcazar que se encuentra hoy como el Museo Lightner. El siguiente paso fue cuando comenzó la construcción de su residencia privada, Kirkside, en San Agustín.

Completó el Royal Poinciana Hotel a orillas del lago Worth en Palm Beach, este hotel estaba en ese momento como la estructura de madera más grande del mundo. Así mismo, Flagler extendió su ferrocarril a la ciudad de servicios, West Palm Beach; en 1894 fundó Palm Beach y West Palm Beach y más tarde, Flagler construyó el Palm Beach Inn, en 1901, un hotel con vistas al océano Atlántico, en Palm Beach.

El siguiente reto fue continuar con el ferrocarril a Miami, donde se le ofreció tierras a cambio del trazado de vías ferroviarias de los propietarios privados, esto llevó al desarrollo de Miami. Así la Florida East Coast Railway llegó a la bahía de Biscayne en 1896. Flagler hizo dragar un canal, construir calles, instituyó el sistema de alimentación de agua y financió el primer periódico de la ciudad. Cuando la ciudad fue incorporada en 1896, los ciudadanos querían honrar a Flagler al nombrar así a la incipiente ciudad, pero el propuso el nombre indio “Mayaimi” (Donzel, 2010: 286).

En la costa occidental de La Florida, el pionero fue Henry B. Plant, que desarrolla un imperio ferroviario y marítimo y crea la ciudad hoy de Tampa Bay y el famoso hotel Tampa Bay que inaugura en 1891 y seis años después abre el Belleview-Biltmore Hotel.

California, la frontera oeste del naciente Estados Unidos en el siglo XIX, se integra al turismo a partir de la conclusión del ferrocarril interoceánico que en 1885 logra unir a San Diego a esta red. El área originalmente fue habitada

por el pueblo indígena kumeyaay, que hoy en día mantiene una presencia en el condado.

En 1769, el Presidio de San Diego se estableció al mismo tiempo que la Misión de San Diego de Alcalá, y en 1797, la misión afirmó que tenía la mayor población nativa de California, aunque se redujo después de la ley de la secularización de 1830, por lo que al final de la guerra mexicano-americana, San Diego, fue nombrado como la capital del Condado de San Diego y se incorporó a Estados Unidos en 1850, poco después aquí se descubrió oro en 1848 (<http://www.hoteltravel.com>).

En 1888, el Hotel del Coronado, frente al mar, era una atracción en la zona de playa ya que se construyen hoteles en los parques por las compañías ferroviarias, que eran las que realmente permitían el acceso por el ferrocarril.

La compañía que tenía el ferrocarril de Santa Fe encargó la construcción de El Tovar en 1902, al arquitecto Charles Whittlesey, el cual diseñó la estructura como un cruce entre un chalet suizo y una villa noruega. Inicialmente el hotel El Tovar se iba a llamar “Ángel Tavern Brillante”, pero para el momento en que se completó en 1905 que pasó a llamarse El Tovar en honor a Pedro de Tovar de la expedición de Coronado. El hotel está construido con enormes vigas talladas de pino Oregón, y en la primera planta dispone de revestimiento slabbed con esquinas cuidadosamente con muescas para dar la impresión de troncos macizos, junto con el venado y los alces, por lo que podría ser fácilmente confundido con un pabellón de caza que perteneció a ricos y famosos (Rose, s/f).

La significativa presencia de la armada estadounidense empezó en 1907 con el establecimiento de una base naval para aprovisionar de carbón a los buques, y el número de bases empezó a multiplicarse debido a las necesidades de las fuerzas navales. San Diego fue anfitriona de dos Ferias Mundiales, la Exposición Panamá-California en 1915 y la Exposición Internacional California-Pacífico en 1935, todo ello promocionó las inversiones de alojamiento y ocio, de una de las ciudades con mayor expansión y atracción de la costa del Pacífico.

En el Parque Nacional Yellowstone, el primer hotel fue Glacier Park Hotel inaugurado en el 1913, al cual también al comienzo sólo se llegaba en ferrocarril. Dentro del Parque Nacional Yellowstone también se preserva el Gran Cañón de Yellowstone, el Old Faithful (Viejo Fiel) y la colección de géiseres y fuentes termales más impresionante del mundo (<http://www.nps.gov/yell/espanol/index.htm>).

En Canadá, la hotelería estaba sujeta a la integración territorial por el único medio posible ante las grandes distancias y los climas fríos, por ello el 7 de noviembre de 1885, cuando se entrega la línea Canadian Pacific Railway y con ello la construcción de nuevos hoteles para la gente que arribe en este tren que atraviesa del Atlántico al Pacífico.

En Alberta, en 1888, abre el Banff Springs Hotel y Chateau Lake Louise en 1899; en Vancouver final de la línea se abre en 1887 el Saint Moritz, mientras que, en Quebec, frente al río San Lorenzo se inaugura un verdadero palacio, el Chateau Fontenac (Donzel, 2010).

EL CARIBE Y EL COMIENZO DEL TURISMO

En 1871, la gente que llegaba a Kingston, Jamaica se alojaba en casas rentadas o en pequeños cottages; los primeros hoteles se construyeron cuando se realizó la Exposición Internacional en Kingston en 1891. El Myrtle Bank Hotel era un hotel del gobierno recién edificado para este evento que detonó el turismo hasta el terremoto de 1907 que destruyó Kingston.

En 1918 se reconstruyó ese hotel, pero ya había sido adquirido por la United Fruit transformándolo en el mayor hotel de Jamaica, con 200 habitaciones, todas miraban al mar y una gran piscina de agua salada. Este hotel operaba bajo un estricto racismo, lo que fue violado por Evon Blake, periodista y autor de textos que rompió esta barrera del color cuando se metió en ella pese al mensaje que tenía de que era “sólo para blancos”.

Pensando en el turismo, el gobierno creó el Kingston Waterfront, empresa de reurbanización para reclamar, rediseñar y actualizar 95 acres a lo largo de la línea de costa. El proyecto produjo un núcleo de bulevares ajardinados anchos y edificios de varios pisos que incluyen el Banco de Jamaica, Scotia Bank Centre, el Centro de Conferencias de Jamaica, Kingston y el centro comercial. Bajas del proceso de reconstrucción fueron el otrora famoso Myrtle Bank Hotel, los pintorescos muelles de donde sobresalen de Royal Street Port y el histórico mercado de Victoria, escenario de los mercados tradicionales Domingo y Navidad, durante más de cien años (<http://www.angelfire.com>).

Los turistas de comienzos del siglo xx llegaban por la propaganda de la United Fruit, que con su flota blanca de carga y pasaje movía la gente por todo el Caribe en donde tenían plantaciones e intereses. La ley seca que aparece en Estados Unidos en 1919 y dura hasta 1933, que prohíbe la venta y el consumo

de alcohol, ayuda al desarrollo del turismo en Jamaica y Cuba. Un caso también de inicio temprano es el de Bermudas, un lugar aparentemente aislado, pero es un archipiélago ubicado frente a Estados Unidos en el mar de los Sargazos, que forma parte del Territorio Británico de Ultramar, y que es uno de los 16 territorios no autónomos bajo supervisión del Comité de Descolonización de la Organización de las Naciones Unidas, con el fin de eliminar el colonialismo (hoy un paraíso fiscal).

En 1905 llegan los primeros turistas a las islas a través de una agencia de viajes de Nueva York, que organizó viajes de mujeres solteras, las cuales encontraron un precio muy adecuado por los ocho días que duraba el mismo y que además era del sistema de todo incluido. Este modelo se replicó en Jamaica y luego con estudiantes creando los *spring breakers*, que ya son famosos en Estados Unidos (Fernández, 1991b).

Pero el auge de este archipiélago muy cercano a Estados Unidos, aunque rodeado del misterio que significa estar en el famoso “Triángulo de las Bermudas”, fue significativo durante el período entreguerras, debido al auge del turismo. La agricultura casi desapareció en el siglo XX, sustituida por el turismo, el juego y las trasnacionales atraídas por las exenciones tributarias, lo que lo llevo a ser uno de los territorios más poblados del mundo (mil habitantes por kilómetro cuadrado), los habitantes de este paraíso turístico y fiscal poco reciben de las grandes riquezas que circulan por el lugar.

Durante la ley seca, traficantes radicados en Bermudas se dedicaban a introducir ron en Estados Unidos, al igual que en el caso de Cuba, utilizando el tráfico de lanchas. Desde 1941, durante la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos estableció bases aéreas y navales en las islas y desde 1957 sustituyó totalmente a la presencia militar británica (www.caribeinsider.com).

En 1898, Margherita Arlina Hamm llega a San Juan de Puerto Rico como inspectora de abastecimientos y realiza un análisis de la isla, y cuando llega se sorprende del costo de la vida muy bajo en relación con Estados Unidos. Todo regulado y bajo precio, los hoteles son sencillos pero cómodos, con servicio lento y una cocina regular, aunque los alimentos son de excelente calidad. En San Juan, Ponce y San Germán los hoteles cobran de uno a dos dólares por habitación y en las zonas rurales centavos de dólar a un dólar (Hamm, 1983).

De estos procesos pioneros, el más importante es el de Cuba que analizamos en el punto siguiente, pero desde la perspectiva de una colonización o neocolonización forzada, que plantea Estados Unidos y que trae aparejado un

verdadero desarrollo muy avanzado para la primera mitad del siglo xx, basado en las grandes contradicciones del propio Estados Unidos.

SUDAMÉRICA, LA RÉPLICA EUROPEA

En Sudamérica hay tres países que han construido un imaginario nacional diferente por tener una parte de la población formada por hijos de inmigrantes, la gran mayoría blancos pobres de las sociedades europeas, que en su proceso de industrialización no pudieron integrar. Esta visión totalmente eurocentrista justificó y alentó la masacre de pueblos originarios, la expulsión de sus tierras para que se asienten estos inmigrantes que terminarán siendo peones de los grandes terratenientes, haciendo de la agricultura y ganadería la principal actividad económica de Argentina, Chile y Uruguay.

La “oligarquía vacuna” que gobernó un largo siglo, seguía los rituales de la sociedad europea, ya que no tenía referentes en el país y menos históricos familiares como para imitar o adecuar, por ello es que se dio en Argentina y en los dos países una verdadera réplica de los rituales del turismo de élite europeo. La oligarquía viaja todos los inviernos del sur hacia los veranos del norte, con todo su equipaje de vida para estar entre cuatro y seis meses, replicando la forma de vida que hacían los aristócratas ingleses propietarios de tierras cuando huían todo el verano de Londres.

De allí sacaron, planos, gente y equipamiento para replicar un balneario típico europeo en las pampas del sur argentino, lo que hoy es Mar del Plata.

La tierra en donde se asentaría Mar del Plata está en la costa de la provincia de Buenos Aires y originalmente había sido solicitada para producir tasajo a partir del ganado vacuno mayoritariamente cimarrón; eran 33 leguas, o sea, 59,149 hectáreas, que se van pasando de unos a otros hasta que en 1865 Patricio Peralta Ramos compra las 32 leguas que son tres estancias: la Laguna de los Padres, San Julián y La Armonía en la suma de 21,500 onzas de oro, el resto lo compraron los otros estancieros.

Ese año se crearon 10 nuevos partidos, entre ellos el de Balcarce, donde está Mar del Plata. En 1873, Peralta Ramos propone al gobernador la creación de la ciudad dando las tierras, donde ya había un molino de trigo, una iglesia, botica, herrería, zapatería, colegio y veinte casas y el gobernador acepta el proyecto de pueblo de Peralta Ramos y se constituye el pueblo al que se le denomina Balcarce (Sebreli, 1970).

Tres años después, Pedro Luro, un inmigrante vasco compra el saladero a Peralta Ramos, trayendo nuevos peones vascos, construyó un molino hidráulico, un horno de ladrillo, rehízo el muelle, compró barcos y la mitad de los terrenos del pueblo abriendo comercios, y en 1879 se erige el partido de Pueyrredón, actualmente con cabecera en Mar del Plata. Se liberan en Brasil los esclavos y con ello concluye la era del tasajo.

El modelo que replicaron en Argentina los hijos de la oligarquía terrateniente fue del modelo de sus vacaciones en Deauville, ciudad balnearia y de juego que se desarrolló durante el Segundo Imperio. En los años 1860, las visitas de Napoleón III a la costa de Normandía convirtieron a la zona en lugar de moda, y pronto aparecieron los especuladores que empezaron a desarrollar la infraestructura necesaria para acomodar a los miembros de la corte imperial y a la creciente burguesía parisina. El tren llegó a Trouville en 1863 y mediante esta estación los pasajeros llegaban a Deauville en un viaje de seis horas desde París, el puerto se construyó en 1866.

El duque de Morny, que poseía influencia en la corte, convenció a la aristocracia de que las estancias en la costa eran beneficiosas para la salud, a partir de ello se construyeron casas, incluso palacios, en la zona, y muy pronto llegaron los hoteles y un casino, que provocó la llegada de los turistas ricos. Más tarde se construyó el hipódromo de Deauville.

Replicando el modelo, en 1888 se abre el hotel Bristol en Mar del Plata y al año siguiente se dio la Exposición Internacional de París, capital del mundo, lugar de donde esta oligarquía saca el estilo de balneario en playas de aguas frías, algo que pronto entrará en crisis ante el “redescubrimiento” de las aguas templadas del Mediterráneo en Europa y del Caribe en América, además de las playas de Brasil.

Este primer hotel Bristol, se inaugura con 100 invitados, incluido el vicepresidente del país, Carlos Pellegrini, y es operado con personal traído de Francia, carta en francés y como broche de oro un concierto a cargo de la orquesta de Ulivi; este nuevo hotel tenía tres pisos con un total de 67 habitaciones.

En la temporada 1888 sale el primer tren con coche cama hacia la naciente Mar del Plata, y como en el modelo europeo, pero adecuado a esta realidad, los nobles son remplazados por los ricos y políticos. Así en el primer viaje van el vicepresidente de Argentina, el gobernador de la Provincia de Buenos Aires y los cuatro directores de los diarios más importantes del país (Fagnani, 2002).

El hotel Bristol era exclusivo de la oligarquía, el Grand Hotel para los nuevos ricos y el hotel Victoria: se dividía en dos alas, una pintada de rosado era el hotel Victoria para gente distinguida y la otra estaba pintada de blanco, era el hotel Progreso, para gente menos distinguida, a ellos se les sumaban tres hoteles más: el hotel Confortable, hotel Royal y por último, el hotel de los Vascos, para viajeros de comercio y empleados.

La Argentina del fin del siglo XIX era un país perfecto, los ricos vivían como en Europa y los pobres también, como en las grandes fábricas, explotados y sin derechos, por ello la oligarquía vacuna logró replicar el modelo europeo y esto se diferencia de los otros porque allí son los colonizados los que buscan el modelo colonizador, no hay imposición, sino se da una verdadera minimización, ellos son lo que quieren ser y para ello hacen lo que ven en los otros que admiran, se repite como modelo global la idea del dandy.

En Buenos Aires, en 1909 abrió el hotel Plaza, de siete pisos, para ser el hotel oficial de la Exposición Internacional que se dio en Buenos Aires en 1910, primer centenario de la independencia.

Valparaíso emerge como asentamiento-puerto durante la conquista española y a comienzos del siglo XX toma su forma definitiva como gran puerto de ultramar de Chile, cercano a Santiago y unido a éste por un camino y las vías férreas. Junto a él emergió, gracias al ferrocarril, lo que hoy es una ciudad turística de Chile, Viña del Mar, y aunque inicialmente, las grandes residencias estaban alejadas de la costa por ser una zona sísmica. El pueblo emergente estaba rodeado de casonas y grandes jardines, en las últimas tres décadas del siglo XIX.

Viña del Mar viene a reemplazar a Valparaíso, que era la única opción de la burguesía santiagueña de tomar baños de mar y la construcción de la estación de ferrocarril de Viña del Mar, alentó a trasladar a los bañistas dejando a Valparaíso en su verdadera función como ciudad puerto.

La influencia de inmigrantes anglosajones incide en planificar este balneario dejando espacios para las familias patricias separados de los grupos populares que se bañaban con pocas ropas, lo cual generaba estupor entre los "otros". El agua muy fría, las fuertes corrientes, no permitían un largo baño en estas aguas, por lo que debía complementarse con el ocio playero en una cierta privacidad, respecto a los otros grupos sociales (Cáceres *et al.*, 2002).

En 1922 se realizó la Exposición Internacional de Brasil y el presidente Epitafio Pessoa logró construir el primer gran hotel del país, el famoso Copacabana Palace. En 1924 se inaugura en Lima, Perú, el Gran Hotel Bolívar,

construido para ser el hotel sede de las fiestas del Centenario de la Batalla de Ayacucho, hecho que selló la independencia del Perú de España.

En Uruguay, en 1890, se funda la ciudad de Piriápolis, que fue el primer balneario que tuvo este país sobre el Atlántico, según lo plantea, Luis Martínez Cherro, en su libro *Por los tiempos de Francisco Piria*, ya que Francisco Piria funda un emprendimiento agrícola y un balneario también (Mantobani, 1997).

LA CONSOLIDACIÓN DEL TURISMO AL FINAL DE SIGLO XIX

Al final del siglo XIX, el turismo está instaurado como actividad en la mayoría de los países de Occidente y ha sido llevado a otros países por el colonialismo, que lo necesitaba como una manera de brindar un mejor confort a sus directivos y miembros del gobierno, como a las personas que visitaban los amplios territorios imperiales.

Se comienzan a generar íconos de viaje, como los que derivan de nuevos descubrimientos y hazañas, como Richard Burton y la búsqueda de las fuentes del Nilo, seguido del descubrimiento de Troya y Mícnas, además de la apertura de la tumba de Tutankamon, abrieron nuevos imaginarios al turismo. *La vuelta al mundo en 80 días* de Julio Verne, luego realizada por Cook en 1871, llevó a la creación de la primera carrera de la vuelta al mundo.

Se da un gran cambio en la jerarquía de las artes, con una gran atención hacia la música, siguiendo las teorías estéticas de Friedrich-Wilhelm Schelling y especialmente de Arthur Schopenhauer, y el desarrollo del fonógrafo y la accesibilidad a la música impulsaron la popularidad de la ópera y con ello el turismo cultural. Pero de gran importancia fueron las mejoras en la salud, la alimentación y la higiene que permitieron ampliar la geografía del turismo a zonas más cálidas, antes insalubres.

La alfabetización de las mujeres permitió abrir las puertas a la información de revistas y libros y ello promovió el turismo, en momentos en que había un gran auge de los denominados libros de viaje, aventuras reales realizadas por verdaderos héroes, todos de los países colonialistas, que de esa manera lograban mostrar a la sociedad que se puede domesticar el mundo salvaje y poco conocido del otro.

La estación termal, que antecede al turismo moderno, se constituyó en cabeza de puente para la penetración a regiones antes olvidadas o no exploradas, así el termalismo se convirtió en un factor de descubrimiento del territorio. La

atención en los balnearios viene del siglo XVIII, donde los SPA son las primeras formas de turismo asociado a la naturaleza pura, se expresa en los manantiales y los bosques que lo rodean, esa “fuerza natural” está domesticada, como acto social, y además el termalismo juega un papel importante en el “descubrimiento de la montaña”.

En la segunda parte del siglo XIX empieza a perder fuerza la visión romántica y la situación económica también, lo cual genera la expansión de determinadas ciudades termales que crecen y se diversifican para ser consideradas como “los salones de Europa”; la ciudad termal genera una sociabilidad que se amplía a casinos y hoteles, teatros y salas especializadas.

El casino sirvió para financiar la expansión de los baños termales y como consecuencia de ello y otras profundas transformaciones, a finales del siglo las termas recibían más turistas que agüistas, en un proceso donde el turismo es una forma de transposición burguesa de prácticas aristocráticas y contribuye a la extensión de la clase de ocio. El turismo abarca toda la vida de la clase ociosa y rentista, cuando logra hacer de todo el año una gran temporada, pasando por encima de las limitaciones de las estaciones.

Los Alpes se convirtieron en un destino, pero en verano, antes de 1890, ningún turista pensó pasar un invierno en la montaña, la invención del esquí alpino fue una práctica descubierta por los ingleses en Suiza y fue el británico Fox quién lo introdujo en Grindelwald, en 1891.

Durante todo el XVIII y el XIX los baños de mar eran en aguas frías, pero a partir de 1900 el interés por la natación favoreció el agua más templada, y antes de 1925 los desarrollos mediterráneos eran modestos, en 1900 había una docena de lugares y en 1925 unos 30: eran estaciones pequeñas con uno o dos hoteles (Boyer, 2002).

En 1925 emerge La Pinede, tenía 12 hoteles algunos de 250 habitaciones, este destino fue desarrollado entre 1925-1927 por la sociedad inmobiliaria Bains de Mer de Juan Les Pins, y muchos turistas norteamericanos, después de la Primera Guerra Mundial, la mayoría exsoldados heridos se reponían junto al Mediterráneo y aprendieron de su clima amable.

Desde fines del XIX y primeras décadas del XX, la publicidad fue de cartelera (1890-1920 años dorados del cartel) y prensa escrita; en la cartelera había tres sectores preferentes: alimentación, bebidas y tabaco, la farmacopea (aguas minero-medicinales y reconstituyentes) y la cosmética e higiene (perfumes, jabones y dentífricos), junto a ellas comenzaba la propaganda del turismo.

Uno de los mayores éxitos del turismo como economía global de un país se dio en Suiza, sin mares, con un clima frío, rodeado de montañas, pero con una estrategia que se ordenó y se supo llevar hasta lograr el éxito, que se mantiene hasta la actualidad.

Entre 1884-1912 los establecimientos hoteleros pasaron de 1,700 a 3,500, se construyeron hoteles de todos los niveles, los de menos de 50 camas pasaron de 70% en 1884 al 58% en 1905. Los de más de 100 camas aumentaron en ese período del 10% al 14%. Una de las características de este proceso de capitalización era de que el aumento sistemático del capital era por apoyo de la banca suiza a los hoteleros, que eran empresas familiares y la rentabilidad más alta fue entre 1880 y 1894.

Desde 1912, el 49.6% de los hoteles estaban abiertos todo el año, el 29.2% estaba abierto en una sola estación y el 21.1% en dos estaciones, y entre las guerras y la crisis del 30 llevan a un redimensionamiento del equipamiento, aumentando el número promedio de camas, sin llegar a los grandes hoteles.

A partir de 1890, se dan una serie de cambios tecnológicos, llega la luz eléctrica y permite instalar los ascensores, el agua caliente y la renovación de instalaciones sanitarias.

Los grandes avances se dieron en los ferrocarriles de montaña y funiculares, había audacia técnica más que seguridad tecnológica, porque les ganaba la cuestión espectacular para el turismo. Los grandes túneles lograron acortar y dar seguridad al ferrocarril y desde 1920 aparece el teleférico, fundamental para llegar a zonas altas de alojamiento y para los esquiadores (Tissot, 2002).

Había una gran seguridad en los pueblos y caminos y una estabilidad política que garantizaba las inversiones; el gobierno no se involucraba en el negocio, los apoyó y además se hicieron organizaciones civiles promovidas por los hoteleros para guías y promocionar la estación, mientras que, en Gran Bretaña, John Murray lanzaba una guía conocida como Manual para viajeros en Suiza y J. A. Klein describe un viaje por el Rin a detalle, el cual es impreso y se considera la primera guía moderna de turismo conocida por apellido del editor Baedeker (Lanquar, 1978).

En 1885, Zúrich; 1886, Lausana y Lugano y en 1889, Ginebra generaron las primeras infraestructuras de oficinas de información y en 1893 se creó para coordinar el desarrollo la Unión de Sociedades Suizas de Desarrollo, que en 1914 contaba con 88 miembros y en 1917 fue la base de la Oficina Nacional Suiza del Turismo. Las agencias de turismo fueron grupos de presión para lo-

gar un buen desarrollo urbano y el turismo sirvió para frenar el vaciamiento de campesinos de la tierra.

En 1893 se creó la Escuela de Hostelería de Lausana, con el apoyo de la Sociedad Suiza de Hostelería, que sirvió para profesionalizar las diferentes actividades en el turismo, y que es hoy la escuela líder a nivel mundial. En 1895, en París se abrió la escuela de cocina Le Cordon Bleu, una vieja logia asociada a la gastronomía que viene del siglo XVII, y cuyo primer manual de la cocina de Le Cordon Bleu fue de 1827.

La construcción de un imaginario del turismo de montaña construido por Suiza, como tierra casi virgen con los campesinos y sus cabras, casitas y valles, coincide con los mitos fundadores de la identidad suiza, y a partir de 1870 la gente local se reapropia del espacio simbólico monopolizado por los operadores turísticos, y entre las medidas que se imponen por parte de la sociedad estaba la obligación de que los guías sean locales.

Otro país que se fue transformando en ícono del turismo fue el Reino Unido, que por un lado se redescubre a sí mismo con los famosos balnearios romanos de Bath en el siglo XVIII y en el mismo tiempo navegantes ingleses descubren la Costa Azul camino a Italia. Pero a ello hay que agregarle el gran descubrimiento de estos isleños, “descubrimiento de Gran Bretaña”, a partir de una nueva apreciación del paisaje del país, primero lo pintoresco y luego lo sublime, en el siglo XVIII.

Se descubrieron el distrito de los grandes lagos en las tierras altas de Escocia, las montañas en Gales y así aparece un nuevo tipo de turismo que busca algo diferente al mar, esta verdadera revolución en la gente está vigente hasta hoy (Corbin, 1993).

Al finalizar el siglo XIX había en el mundo 140 ciudades balnearias, la gran mayoría en zonas de aguas frías, un desplazamiento hacia las aguas templadas que fue lento, con la llegada del turismo masivo y la revolución en el transporte aéreo, se impuso el Mediterráneo primero como la gran alternativa, luego será el Caribe, todos con aguas templadas y clima tropical (Walton, 2002).

El ferrocarril se transforma en el gran integrador territorial y para 1850 ya había 25,000 km de vías y dos décadas después en 1870 llegan a 100,000 en Europa; de 1880 a 1885 se crean los grandes trenes internacionales europeos.

Al final del siglo XIX en América había crecido el turismo y las ciudades balnearias estaban entre las más grandes del mundo, encabezadas por Coney Island frente a Nueva York, que tenía 50,000 habitantes y recibía 4'000,000 de

visitantes. En América del Sur se funda Mar del Plata en Argentina, ya consolidada a comienzos del siglo xx y vinculada al resto del país por el ferrocarril.

En 1857 se crea el India Mail, correo de la India, la mayor posesión británica en habitantes, ya que en territorio estaba Australia. Este correo colonial integraba la mayoría de los territorios coloniales y ello generó servicios permanentes cada vez más seguros y eficientes, con buenos caminos, barcos y ferrocarril a fin de hacer llegar el correo a la India, además de viajeros que llevaban estos transportes. El India Mail salía de Europa a África y llegaba a Egipto camino a la India (Fernández, 1991b).

El fenómeno del turismo de cruceros se originó gracias a la unión de la industria del ocio y del transporte marítimo de viajeros, los cambios tecnológicos permitieron la creación de un importante flujo de pasajeros, muchos por trabajo, los inmigrantes de Europa a América y muchos por turismo, frente a los americanos que viajaban para conocer Europa y viceversa.

La tragedia naval que significó el choque e inmediato hundimiento del trasatlántico *Titanic* ocurrida en los primeros años del siglo xx, sintetiza el crecimiento acelerado de este tráfico marítimo, que se caracterizaba porque en un mismo barco llevaba dos tipos de pasajeros diametralmente opuestos: los del placer y los de trabajo.

El mundo colonial moderno abrió las puertas del Pacífico, desde la costa oeste de Estados Unidos a Hawái y los otros archipiélagos ya ocupados por las potencias coloniales como Tahití, la Melanesia y la Micronesia. Así el capitalismo a través de su modelo de desarrollo turístico, logra integrar y ampliar su frontera de economía de mercado, a la vez que crea una nueva cultura colonial a fin de integrarlos al mundo del consumo.

Colonialismo y turismo: primera etapa

Si bien, el Imperio británico creció durante todo el siglo xix, la Conferencia Colonial de Berlín (1884-1885) fue el punto de partida de una repartición del mundo periférico, por las potencias que encabezaban el capitalismo en esta nueva etapa imperial: Inglaterra, Francia, Alemania, Bélgica y Holanda, acompañados por una Italia que se suma al final.

En forma paralela actuaba la que sería la nueva potencia emergente y hegemónica pocas décadas después, Estados Unidos, que también ejerce la fuerza

y los derechos que de ella derivan para apoderarse de territorios, con una visión geopolítica, que luego servirá como telón de fondo para operar los nuevos paraísos del turismo, en una ocultación de los atropellos considerada como magistral.

Entre la mitad del siglo XIX y la mayoría del siglo XX, se da el proceso de colonización y descolonización, o sea, en la mayoría de los casos el paso a la neocolonización de todos los territorios bajo control de las potencias imperiales o lo que quedan de ellas.

De entre esos territorios destacan los que son definidos como los “paraísos del turismo”, la gran mayoría islas ubicadas entre los dos trópicos. Este proceso se da en dos grandes etapas, la primera hasta el fin de la Primera Guerra Mundial y la segunda desde el fin de la segunda Gran Guerra hasta la década final del siglo XX, ya que el proceso se reactiva a finales del siglo.

En esta parte del trabajo analizaremos la primera de estas dos etapas, en la cual Estados Unidos es el actor principal y motor del imperialismo naciente.

ESTADOS UNIDOS: LA CONSTRUCCIÓN DE UN PAÍS POR RAPIÑA

El territorio del actual Estados Unidos se triplicó en pocas décadas a costa de invasiones, negociaciones, tratados y compras, debido a que sus líderes y sus clases poderosas nunca dejaron de aspirar a mayor territorio, para sentar sobre el mismo lo que hoy es la potencia hegemónica, aunque ya en proceso de compartir la hegemonía del poder mundial.

Al lograr la independencia de Inglaterra, fruto de un alzamiento militar y popular, pero una revolución política que sólo permeaba a los blancos, los nuevos gobernantes dejaron de respetar a los pueblos originarios con los cuales los ingleses habían logrado acuerdos y tratados, y es por ello la gran persecución y exterminio de éstos, algo que se repitió en América del Sur, especialmente en la actual Argentina también en el siglo XIX (Davis, 2006).

Estados Unidos en medio siglo logra esa hazaña de triplicar su territorio, que comienza con enfrentamientos con el Imperio español en plena decadencia, que lo lleva a ceder tierras en 1795; en 1803 le compra a Francia la Luisiana, territorio similar al que habían heredado de la colonia inglesa.

En 1810 le arrebató a España la denominada Florida occidental y tres años después, 1813, otra parte de este territorio que era español, y en 1818, recibe la cesión de tierras junto a los grandes lagos, actual frontera con Canadá, y al

año siguiente integra el rico territorio de Oregón que también era de España (Guerra, 1973).

En 1845 se da la mayor expansión a costa de la naciente república de México, a quien enfrenta en la guerra por Texas, justificado luego como una anexión a solicitud de la población blanca y en 1848, obtiene California también saqueando una vez más a México, y cierra el ciclo del siglo XIX en cuanto a fronteras interiores con una compra de tierras a ese país. Se trataba de un territorio de 76,845 km² al sur de Arizona y el suroeste de Nuevo México un tratado de compra firmado entre el presidente estadounidense Franklin Pierce y el de México, Antonio López de Santa Anna, que se firmó en diciembre de 1853.

Una vez concluido el proceso de conformación del territorio, éste se fue complementado y aumentado con la compra de Alaska, que tenía una superficie de 1'518,800 kilómetros cuadrados al Imperio ruso, negociación que es llevada a cabo en 1867. Terminado este proceso de crecimiento inducido, vienen varias nuevas etapas, hacia el Caribe y Centroamérica incluido México, región que se define como "el patio trasero de Estados Unidos", al istmo centroamericano y Colombia a fin de generar la independencia del futuro territorio del canal, a partir de revoluciones promovidas, lo que será una constante en el siglo XX.

EL PACÍFICO Y EL ARCHIPIÉLAGO DE HAWÁI

El capitán Cook descubrió muchas de las islas más conocidas del Pacífico, incluido el archipiélago de Hawái, que en esa época estaba dividido en tres reinos, los cuales se fusionan al final del siglo XVIII. Antes de la llegada de los europeos la población del archipiélago estaba considerada entre 250,000 a más del doble y siete décadas después en 1848, se estimaba en 88,000, reducción debida a las enfermedades transmitidas por los europeos, entre ellas, el cólera, la gonorrea y el sarampión (Otero, 2003).

En 1810 se establece una monarquía para los tres reinos integrados, reino que fue reconocido por Estados Unidos desde 1826 a 1893, frente a las ambiciones de Gran Bretaña, Francia y Rusia por tener estos territorios.

En 1820 llegan los primeros misioneros provenientes de Nueva Inglaterra y atrás de ellos llegan los primeros comerciantes y luego terratenientes que se dedicaban a la caña de azúcar, quienes con ayuda de los misioneros lograron permear y ocupar la sociedad local hasta imponer sus criterios.

Los viajeros de la época plantean visiones encontradas sobre la población del archipiélago; así Varigny sostenía: "... en menos de un siglo un país sumido en las tinieblas del paganismo y aniquilado bajo el peso del despotismo más absoluto ha llegado a la aplicación regular de las teorías constitucionales y del gobierno parlamentario..." (Varigny, 1874: 211).

Sigue la descripción "... en menos de dos años los habitantes han pasado del estado de desnudez completa al uso de trajes europeos...", pero además el autor recuerda que en esos dos años murieron más de 50,000 hawaianos, "... contrajeron enfermedades desconocidas entre ellos, la neumonía, la bronquitis... el contacto con los blancos les contagió de enfermedades venéreas, el aguardiente diezmo la población..." (Varigny, 1874: 243).

Ya Hawái está permeado, transformado y aculturizado como para poder pasar a ser una colonia más, lo cual, no demoró mucho, ya que mucha población había dejado sus dioses, costumbres y forma de vida por seguir las del colonizador, sean misioneros o terratenientes.

Como un avance de lo que sería el imperialismo, el Congreso de Estados Unidos publica El Acta de Islas Guaneras que fue una legislación federal aprobada el 18 de agosto de 1856, autorizando a ciudadanos de Estados Unidos a tomar posesión de las islas con depósitos de guano. Las islas pueden estar localizadas en cualquier parte, mientras que no estén ocupadas o estén bajo la jurisdicción de otros gobiernos.

Esta ley le permite al Presidente de los Estados Unidos a hacer uso de su fuerza militar con el fin de proteger estos derechos. El Acta de Islas Guaneras se encuentra en estatutos federales tales como el Código de Estados Unidos.

En 1875 se da un tratado recíproco entre Estados Unidos y Hawái sobre el azúcar que era admitida libremente en el mercado norteamericano, lo cual logró aumentar la presencia del dulce del archipiélago en ese país, luego viene la Tarifa McKinley de 1890, que logró poner en competencia a los productores de Hawái con los de Cuba, ambos territorios que en pocos años ocuparían ellos (Nearing y Freeman, 1973).

En 1887 se dan las condiciones para que los terratenientes estadounidenses denuncien un golpe de estado y con ello reformar la Constitución a fin de crear un futuro protectorado; triunfan en el golpe, pero no logran controlar el poder, y en 1991, la nueva reina Liliuokalani logra recuperar el poder y cambiar la Constitución, hazaña que durará poco tiempo. Uno de los principales terratenientes y banquero, Sanford B. Dole, pide el apoyo de un barco de guerra

anclado en Pearl Harbor, una “casualidad” y con la excusa de siempre, proteger a los ciudadanos estadounidenses, toma el poder y el embajador de Estados Unidos, reconoce el gobierno y decreta un protectorado, el 1 de febrero de 1893, figura neocolonial que se usará con más frecuencia.

Siete años después, en 1900, Hawái es reconocido como territorio estadounidense y en 1959 se convirtió en el estado número 50 de Estados Unidos de Norteamérica, la conquista había triunfado.

A consecuencia de la ocupación militar en Hawái, uno de los más eminentes geopolíticos norteamericanos, escribe una carta a *The New York Times*, que tiene vigencia hasta hoy, parece que se hubiera adelantado más de un siglo a un nuevo escenario, que es el que describe.

Existe un aspecto de la reciente revolución en Hawái que parece no haberse tenido en cuenta; se trata de la relación de las islas, no sólo con nosotros y con los países europeos, sino con China. La importancia tan vital que puede tener esto en el futuro resulta obvia por el gran número de ciudadanos chinos establecidos ahora en las islas, que resulta relativamente grande comparado con la población local. Para todo el mundo civilizado y sólo para Estados Unidos, se plantea el interrogante sobre si las islas Sándwich con su importancia geográfica y militar, sin rival en ninguna otra posición del Pacífico norte, serán en el futuro un fortín de la civilización europea o de la relativa barbarie china... Mahan A.T. Capitán de Marina de Estados Unidos. 30 de enero de 1893 (Mahan, 2000: 43-46).

Los europeos montados en su religión y en su visión eurocéntrica colonizaron con violencia a partir de una visión negativa del otro, que entre otras cosas sostenía que los pueblos de las islas del Pacífico, en este caso, pero extrapolable al resto del mundo no europeo, no tenían historia, ya que consideraban la historia universal como la europea en la cual no aparecieron hasta el siglo XVI.

No podían entender las “sociedades frías”, que no tienen metas, misiones históricas, “no progresan”, su pasado se reformula de modo que una innovación social, un cambio político, un acontecimiento importante no modifique el equilibrio y la nueva realidad se explica como existente de antes o como un mero accidente. La falta de represión les hizo pensar a los europeos que habían llegado al paraíso, a “la tierra anterior al pecado original”, la de la libertad sexual, la del vicio, la del “diablo” (Caranci, 1998).

Esto es parte de los argumentos que ejercerán los que quieren tapar la invasión y sometimiento del pueblo de Hawái primero y al resto de las islas luego, con el ocio expresado en el moderno turismo, todos parten de que estas islas eran los “paraísos”, mito introducido por Smith (1960) y por Cohen (1982), el cual es un concepto anterior y cultural europeo, que inicialmente se aplicó en Tahití, pero el término se consolidó como base para la imaginería de Hawái a mitad del siglo XIX (Douglas y Douglas, 1998).

En 1866, Mark Twain escribió y publicó *Letters from Hawái*, que alentó a muchos ciudadanos de la costa oeste a conocer Hawái, ya que desde comienzos de 1850 llegaban norteamericanos como turistas por las cualidades restauradoras de su clima, lo cual fue el comienzo de un turismo que irá creciendo en la segunda parte del siglo XIX básicamente a partir de norteamericanos, que además de ir por motivos de salud también llegaban por negocios, por razones familiares y varias más.

Isabella Bird, ilustre turista de la era victoriana, sale de Gran Bretaña en 1872 hacia Australia y de allí a Hawái, y al llegar a Honolulu, marcó una frase que se hará celebre “bello paraíso del Pacífico”, que fue adoptado en ese puerto por una revista popular y luego como eslogan para la organización turística en el archipiélago que había abierto Thomas Cook.

La tarjeta postal que había surgido en Austria en 1869, fue fundamental en la promoción de las islas. Las primeras representaciones orientadas a dar a conocer las islas eran basadas en el naturalismo de las primeras representaciones de la etnicidad. La venta del paraíso empaquetado se vio promovida por una serie de películas que se rodaron entre 1910 y 1941 sobre Hawái, que llegaron a ser 72 films, que si bien no eran turísticos servían de promoción a las islas y a consolidar el mito del paraíso, y además pretendían representar a las otras islas del Pacífico, así el paisaje hawaiano se identificó como la quinta esencia del Pacífico (Douglas y Douglas, 1998).

Dos películas realizadas en la década del veinte van a jugar un papel fundamental en la promoción de este archipiélago; una fue *Aloma de los mares del sur* de Gilda Gray, realizada en 1925, y la segunda fue *Ello* con Clara Bow, en 1927; en ambas aparece el Hula Hula una danza que termina cautivando a la gente occidental junto a los collares de flores que usaban las estrellas y les colocaban a los visitantes a las islas (Fernández, 1991b).

Uno de los hoteles centenarios el Moana, se describía en la propaganda de su apertura en 1901 como un magnífico hostel dedicado a lugar de descanso

para los turistas del ancho mundo que visitan el paraíso del Pacífico, lo cual ratifica el mito y el lugar del hotel en las islas.

La fotografía que emerge a mitad del XIX ayuda en la imaginería del turismo en Hawái proceso que va del cliché a la invención de la nostalgia. Las fotografías del pionero Ray J. Baker (1888-1972), comienzan con las tarjetas postales al testimonio de todo el crecimiento del turismo. Está también la colección de fotos de De Soto Brown de recuerdos relacionados con el turismo, *Hawaii Recalls* y subtitulada *Selling Romance to America-Nostalgic Images of the Hawaiian Islands 1910-1950*.

El éxito de Hawái que aún subsiste y se sigue ampliando es la síntesis de varias condiciones: ser el primer destino y el más cercano al emisor de Estados Unidos durante un siglo y la necesidad de integrar geopolíticamente a la región al país del norte, así como hacer del archipiélago la frontera marítima Pacífico de ese país; todo coincidió para terminar promoviendo el turismo como un lugar mágico en vez de ser lo que fue, un país invadido y vaciado de sus contenidos culturales para promover una cultura ajena que llegó y transforma la realidad hasta hacerla hoy imposible de sacar.

EL TURISMO Y LOS ESTADOS UNIDOS EN LAS ISLAS DEL PACÍFICO

A fines del siglo XIX, Hawái era una colonia occidentalizada, o sea, se diferenciaba del resto de los archipiélagos del Pacífico, porque ya estaba europeizada; el proceso de colonización y aculturación ya estaba casi concluido y, en el otro extremo, estaba otro lugar muy atractivo comercialmente y por el turismo: Nueva Guinea, la tercera isla más grande del mundo, luego de Australia y Groenlandia.

Hawái representaba un lugar controlado, donde las alternativas de ocio o placer estaban previstas en parámetros europeos, a diferencia de Nueva Guinea que era totalmente imprevisible por el atraso técnico y la población que era hostil, pero pese a todo, ambos extremos del Pacífico terminan siendo los pioneros y referentes en el turismo incipiente de fines del siglo XIX comienzo del XX.

Los pueblos originarios que eran muchos y se mantienen pese a la llegada de los europeos aislados en las zonas altas, al extremo que los grupos que no conocieron la rueda ni los metales hasta la década del treinta en el siglo XX y la modernización forzada la dio la Segunda Guerra Mundial (Otero, 2003).

En 1883 se formó la compañía Burns Philp & Company que un año después anunciaba un primer viaje de aventuras a esta desconocida región: “New Excursion Trip”, un crucero de cinco semanas de duración alrededor de la isla Thursday, un recorrido de 250 millas de la costa de Nueva Guinea, que a su vez era el inicio de la era de los cruceros al Pacífico y más especialmente a la Melanesia.

En 1885, la compañía publica la primera guía turística de Nueva Guinea Británica a la que luego se le sumará Papua y nueve años después se había añadido a los recorridos turísticos las Islas Salomón y Nuevas Hébridas, como parte de un negocio similar al que realiza luego la flota blanca en el Caribe, carga y pasaje, ya que a este último lo llevaba por el recorrido y además levantaba o entregaba carga en los diferentes puertos.

En 1914 se crea el Departamento de Turismo de la compañía y una revista especializada, *Picturesque Travel*, ese mismo año, haciendo de la Polinesia y la Melanesia dos territorios del turismo de cruceros, acorde a una época donde aún no se pensaba en vuelos comerciales de largo alcance.

El modelo que implementó la empresa de Burns Philp, diferente al que aplicó en Hawái, estaba adecuado para pueblos originarios que aún ritualmente practicaban el canibalismo, lo cual fue prohibido, pero siempre quedó la otra cara de la inocencia que era ésta, así que se jugaban con hombres pintorescos simples, lo que en realidad eran, pero ocultando a medias esa otra cara.

Todos los hombres eran iguales, eran los muchachos y todas las mujeres también eran las “Mary”, esta simplificación y pérdida de identidad es parte del proceso de mostrar a estos pueblos como sumisos manejables y controlables, algo necesario para este turismo que en esa época era realmente de aventuras.

Ésta es una diferencia con Hawái, no es necesario europeizar “los símbolos indígenas del turismo”, a fin de borrar ese potencial peligro controlado a que el turista estaba expuesto y que jamás se fuera contra él.

En medio de estos extremos estaba Tahití, que había sido anexado a Francia en 1843, centro de la Polinesia Francesa que tiene 118 islas en un mar de 4 millones de km², divididos en cinco archipiélagos: el Austral, las Marquesas, Tuamotu, Gambier y las islas de la Sociedad a la cual pertenece Tahití (Otero, 2003).

El caso de Tahití, donde inicialmente se comenzó a hablar del “paraíso” en los tiempos del legendario capitán Cook, es diferente al de las otras islas ya que las autoridades francesas no fomentaron el turismo cuando se hicieron cargo

del archipiélago y las demás islas de la Polinesia Francesa. En realidad, una vez más son norteamericanos los viajeros del nuevo imperio quienes descubren la maravillosa isla, su naturaleza y lo más importante su gente, y eran norteamericanos que criticaban los efectos nocivos de la ocupación europea en las islas.

Frederick O'Brien escribe *White shadows in the South Seas* en 1919, y esta novela llegó al cine por MGM que tuvo la asociación más improbable de la historia del cine a finales de los años veinte, entre Robert Flaherty, el cineasta que fue pionero en la forma documental y W.S. Van Dyke II, que era conocido en la industria incipiente del cine, y sin embargo, estos dos hombres fueron reunidos por MGM con el magnate Irving G. Thalberg para producir *Sombras blancas en los Mares de Sur* (1928).

Thalberg compró el libro de Frederick O'Brien porque encontró el título intrigante y no por su impactante historia que fue una amarga denuncia de la civilización blanca y sus efectos destructivos sobre los estilos de vida y tradiciones culturales de un paraíso de la Polinesia, que para muchos se trataba de un lugar "prístino".

A este libro le siguieron dos más, *Mystic isles of the South Seas* de 1921 y *Atoll of the Sun* de 1922, donde siguió la línea de denunciar los abusos de los europeos y defender estas islas, sin ser estudios científicos o antropológicos, muy en boga en esa época, pero así pudo llegar al público medio de Estados Unidos que era un importante emisor en esa época para estas regiones recién integradas a la "civilización".

Muchos escritores famosos de la época vivieron o pasaron por Tahití, desde Mark Twain, Robert Louis Stevenson, James Norman Hall y otros más que con sus libros fueron incrementando el imaginario de estos paraísos y con ello promovieron los viajes que se realizaban a estas alejadas islas, pero integradas por grandes flotas mercantes que sacaban y llevaban productos a las mismas.

Las películas son la otra forma de promoción masiva en la época en que el cine estaba generando una magia que tenía cautivado a medio mundo, y ello también incrementó los viajes a Tahití, los cuales comenzaron a ser más continuos debido a que el canal de Panamá acortaba mucho el recorrido y era otra atracción del siglo para ver.

La Compañía de Navegación Matson llega a Tahití en una escala de los cruceros transpacífico, y ésta tenía una publicación *Polynesian* que logró mantener y romantizar el imaginario de este "paraíso", al igual que Hawái lo había hecho con su revista *Aloha*.

El turismo transpacífico se hacía en cruceros, ya que la aviación era incipiente, y éste estaba acaparado por tres grandes líneas, una NYK salía de Japón a Hong Kong, China, Hawái y Estados Unidos (San Francisco).

La segunda era la Canadian Pacific Line que salía de puertos canadienses a esos mismos destinos, pero además cubría Filipinas, destino que competía con la Pacific Mail Steamship Company, la Dollar Line y la American President Lines, todas llevaban carga, correo y pasajeros en las tres diferentes clases, que no siempre podían cubrir, pero tenían subvención de los diferentes estados para mantenerlas como ejercicio de soberanía (Piouffre, 2009).

La Melanesia, que entre sus atractivos destacaban las Islas Salomón y Nuevas Hébridas, luego denominadas Vanuatu (1980), el turismo inicialmente se da por parte de los australianos para luego atraer a estadounidenses y europeos.

Entre 1911 y 1923, Osa y Johnson produjeron unas veinte películas sobre la Melanesia, y ellos se conocieron en 1910, cuando el joven cineasta acababa de regresar de una travesía por los Mares del Sur a bordo del Snark, el barco del famoso escritor norteamericano Jack London. Osa, tenía dieciséis años, se sintió muy atraída por este joven y atractivo aventurero —diez años mayor que ella—, que sólo soñaba con regresar de nuevo a los temidos Mares del Sur para hacer un documental sobre las tribus caníbales que habitaban en sus islas.

De la mano de su esposo, el cineasta Martin Johnson, recorrieron el mundo con su cámara y fueron los pioneros de los documentales de naturaleza, por lo que Hollywood se inspiraría en ellos para recrear las escenas de safari y caza de algunas de sus legendarias películas.

Cuando el 21 de julio de 1918 se estrenó en los cines de Nueva York la película *Con los caníbales en los Mares del Sur*, Osa se convirtió en una estrella, en la primera película y el público se quedó cautivado ante aquella muchacha intrépida y risueña que posaba sonriente junto al jefe caníbal Nihapat y sus fieros guerreros desnudos, una expresión de lo que “era esa realidad”, de la Melanesia.

El progreso del turismo en el Pacífico y la relación de la imaginiería turística con ese progreso, son una de las dos caras que tiene el colonialismo, hacia adentro y con el turismo hacia afuera. Pero durante varios años ello ha sido considerablemente más complejo en su interacción con las culturas de las islas y las políticas isleñas post-coloniales de lo que podría parecer que sugiere la simple observación. No es exagerado reivindicar el hecho de que una gran parte de la imaginiería que todavía se utiliza para promocionar el turismo de la

mayoría de las islas del Pacífico se concibió primero para Hawái a finales del siglo XIX y comienzos del XX y que acabó siendo exportada a todas las demás islas del Pacífico.

Esto queda corroborado, en parte, por la propuesta de aplicar los principios y valores, tan exitosos, del turismo hawaiano a otras partes del Pacífico en la que se basó la creación de la organización PATA (Pacific Asia Travel Association) en 1952.

Cohen, especialmente, ha atacado el tema del paraíso en el turismo de las islas del Pacífico, ridiculizándolo al afirmar que representa la decadencia del mito utópico que ha pasado a ser producto de consumo (Cohen, 1972).

El mito del paraíso (hoy descapitalizado y por ello transformado en un nombre común en vez de un nombre propio con mayúscula, y por tanto asimilado más fácilmente como mito popular) ha ido más allá de un producto de consumo y se ha convertido en un cliché, esencial en toda modalidad de promoción (Douglas y Douglas, 1998).

EL CARIBE: EL “OTRO PARAÍSO”

Estados Unidos construyó a lo largo del siglo XIX el territorio propio y el de sus vecinos a partir del uso de la fuerza, por lo que hoy los destinos turísticos antes fueron zonas de invasión, plantaciones con un régimen esclavista, la otra cara del ocio feliz y esto es parte de esa historia.

Las agresiones de Estados Unidos a América se remontan a 1831, cuando los marines de norteamericanos invadieron las islas Malvinas, que pertenecen a Argentina y destruyeron Puerto Soledad. Dos años después, la Marina estadounidense ayudó a los súbditos del rey de Inglaterra a apoderarse militarmente de aquellas islas, que ellos llamaban Falkland. Así comienza la negra historia, según la describe Frei Betto (1995), de estos soldados que son trágicamente recordados en América: los marines, cuerpos armados que fueron creados en 1775, antes de la independencia formal de Estados Unidos.

En 1846, Estados Unidos operó para apoderarse de parte del territorio mexicano, el actual estado de Texas, de allí a ocupar la ciudad de México en septiembre de 1847. Al año siguiente, por el Tratado de Guadalupe-Hidalgo, México entregó más de la mitad de su territorio: Texas, Nuevo México, Arizona y California, un despojo pactado con la fuerza enemiga en plena desventaja de las fuerzas mexicanas.

En 1853, el pirata William Walker invade el estado de Sonora, pero fue repelido por el pueblo con las armas, y de allí pasó a invadir Nicaragua en 1855 y, al año siguiente, se autoproclamó “Presidente de toda Centroamérica”, fue derrotado y al poco tiempo regresó con una nueva invasión, pero fue capturado y fusilado.

La construcción del nuevo Caribe insular, “paraíso Caribe” se inicia a fines del siglo XIX:

- Entre 1895 y 1898, tropas estadounidenses intervinieron en Cuba.
- 1898, barcos de Estados Unidos bombardearon San Juan de Puerto Rico.
- 1898, Estados Unidos impuso a Cuba, durante cuatro años, un gobierno militar.
- 1903, Estados Unidos se apropió de una franja de 8 km a cada lado del canal de Panamá, pagó por apoyar una “revolución” de la burguesía del istmo contra el centralismo de Colombia.
- 1905, República Dominicana fue invadida por Estados Unidos (tema financiero).
- 1906, Cuba sufrió una segunda intervención militar de Estados Unidos (3 años).
- 1909, en Nicaragua tropas estadounidenses sacan al presidente José Santos Zelaya.
- 1911, República Dominicana fue militarmente ocupada hasta 1914.
- 1912, Cuba y Honduras son intervenidas por Estados Unidos.
- 1914, Nicaragua, presencia militar de Estados Unidos hasta 1924.

Esto es el comienzo, las invasiones y ocupaciones ilegales llegan hasta fin del siglo XX, serán vista en las siguientes dos etapas.

Pero detrás de estas tragedias, la sociedad se plantea nuevas opciones y los invasores las promueven como una forma de ocultar la tragedia que se está viviendo, y es allí donde junto al comercio internacional aparece el turismo operado por los mismos empresarios que exportan grandes cantidades de productos, especialmente el banano, y que promueven en sus países de origen a Estados Unidos, para conocer estas islas maravillosas y su gente.

Desde 1840 van viajeros a Cuba, a través de los barcos que traficaban fruta, caña, ron y demás productos de las Antillas, principalmente a Estados Unidos. En 1859, Julia Howe acompañada de su esposo viajó a la isla, partiendo del puerto de Nueva York en el Karnak de la British Mail Company. Al llegar a La

Habana los hoteles están llenos, el hotel Woolent, el hotel del Cerro y otros más a la salida de la ciudad a cerca de tres millas del centro.

Julia realiza un detallado análisis de la vida en los hoteles, limitados por la falta de abastecimientos y remplazados por frutos tropicales, a los cuales ella no estaba acostumbrada. Los hoteles son muy sobrios casi sin servicios, mínima agua y una toalla al día con media pinta del líquido para su higiene (Howe, 1983).

Entre 1870-1871 viaja a Cuba, Louisa Mathilde Woodruff, que se hospeda en La Habana en el céntrico hotel “Telégrafo”, que pese a ser moderno era elemental para la viajera que lo describía así: “... a modo de mueblaje mi habitación tenía un tocador y sillas de origen indudablemente yanqui, un armazón de hierro estrecha y alta, la cama con una provisión de mosquitero rodeado de encaje, pero no había colchón sólo un arpillera, cubierta por una sabana... un par de almohadas rellenas de musgo más duras que un leño... un par de grandes jarras de agua...” (Woodruff, 1983: 292).

En 1841, comienzan los viajes a la isla de Cuba a través de la flota de Ward Line que había evolucionado de la empresa de transporte de mercancías establecido por James Otis Ward en Nueva York en 1841, y que después de la muerte de Ward en 1856, su hijo James Edward Ward, se hizo cargo y expandió la empresa. Con el tiempo la incorpora bajo el nombre de New York & Cuba Mail Steamship Company en 1881.

En 1888, la compañía compró a su principal competidor en la ruta de la isla de Cuba, la línea de Alexandre y tras la muerte de James Edward Ward en 1894, el control de la empresa pasó a Henry Prosper Stand.

En 1898, todos los barcos Ward Line fueron requisados para uso militar de Estados Unidos durante la Guerra Española-Americana, luego de esto la mayor demanda de servicios de pasajeros y de carga ayudó a la línea de modernización de su flota y convertirse en un líder en el comercio de cabotaje.

En esa época, la Ward Line transportaba entre 3,000 a 4,000 pasajeros por los viajes de la temporada de invierno del 15 de septiembre al 15 de abril, y uno de los hoteles más queridos era el Hotel Trotcha en El Vedado.

En 1884, se termina el Hotel Trotcha, el cual aloja a los norteamericanos que huyen del frío, los que hoy son conocidos como “pájaros de la nieve”.

El hotel que hace historia en La Habana es el famoso Hotel Inglaterra, que abre en 1875, se amplía en 1886 y en 1901 es remodelado, hasta que, en 1914, se le dan ajustes tal como sobrevive y da servicio hasta hoy.

Entre 1900 y 1914, se reduce el turismo por los alzamientos y revoluciones, aunque se había desarrollado un producto turístico muy especial, los escenarios de la guerra hispano-norteamericana, que eran recorridos por muchos turistas, que además aprovechaban del clima cálido y los negocios aún en manos de españoles que vendían todo tipo de joyas, mantillas y perfumes, que le daba un sabor especial a La Habana.

Entre las cosas novedosas estaba el arribo de varios grupos de norteamericanos que llegan a la Isla de la Juventud a construir casas, crear escuelas con la idea de que esa isla ya había pasado con la invasión a ser administrada por Estados Unidos (Fernández, 1991b).

El hecho de que hasta fines del XIX Cuba fue colonia de España, generaba un gran tráfico desde la metrópolis y de Cuba hacia ella. En 1889, la Compañía Transatlántica Española abrió líneas entre Marsella y Buenos Aires, vía Barcelona y con intermedias en La Habana y Veracruz, México. Estos eran cubiertos por paquebotes que tenían una capacidad baja de viajeros, no más de 240 a 250, distribuidos en tres clases (Piouffre, 2009).

Al igual que las burguesías y terratenientes del Cono Sur, la cubana desde la tercera década del siglo XIX acostumbraba a veranear en las afueras de la ciudad, siendo los sitios preferidos, Marianao y El Cerro, donde existían el manantial de El Pocito y los baños del Cerro.

Los visitantes y habaneros disfrutaban de los baños de mar en la zona de El Vedado, ya que esto respondía a las costumbres de la época, donde las aguas de mar tenían las propiedades curativas, algo similar a lo que ocurrió en Europa con los balnearios de aguas frías, aunque en el Caribe eran tibias.

Las zonas de descanso y recreación de los habaneros dependían de la existencia de vías de comunicación y medios de transporte que les permitieran el acceso a ellas, por ello el detonante de su éxito comenzó cuando se extendió el uso del ferrocarril a partir de 1840 y estos destinos se fueron ampliando notablemente. En las décadas de 1880 y 1890 los habaneros, y los turistas extranjeros que comenzaron a visitar Cuba podían participar en excursiones y viajes que los llevaban más allá del perímetro urbano. Dentro de estos destacaban las que se realizaban a la ciudad de Matanzas por ferrocarril.

Los principales atractivos que vendían los promotores de esta excursión eran: la visita a las Cuevas de Bellamar y los paseos por el valle del Yumurí. Matanzas contaba con varios hoteles para prestar servicio a los viajeros, como El León de Oro, El Ciervo de Oro y El Ferrocarril (Olivares, 2011).

La Isla de Pinos, hoy Isla de la Juventud, era un destino atractivo principalmente para los estadounidenses, ya que para llegar se debía tomar el ferrocarril hasta Surgidero de Batabanó, (junto al Caribe) y de allí el traslado por un vapor hasta Santa Fe y sus manantiales eran uno de los principales objetivos de estas visitas.

San Diego de los Baños tenía una gran reputación por sus aguas medicinales y hacia allí se encaminaba la burguesía habanera, no sólo con el propósito de sanarse, sino también de pasar las temporadas de verano, por ello es el primer pueblo de Cuba que debe todo su desarrollo al turismo.

Los baños de mar, ubicados en El Vedado, fueron populares a partir de 1880, y constituyeron una opción más asequible para las familias de menos recursos. Los baños de mar El Progreso construidos en la década de 1880, existieron hasta bien entrado el siglo xx en el comienzo de la calle E (la que se conocía entonces como Baños). A fines de siglo se construyeron, además, los baños de mar Las Playas frente a la calle D y los de Carneado, frente a la calle Prado. Todos estos baños de mar desaparecieron con la urbanización de la ciudad y la construcción del Malecón.

La Habana desde las dos últimas décadas del siglo xix contaba con varios buenos hoteles, según los estándares de la época, todos con el mayor adelanto de la época, el baño privado y un personal bilingüe, inglés y francés, y sus restaurantes y salones de fiesta, que eran los más frecuentados por las personas de mayor nivel económico de La Habana. Las casas de huéspedes, con más tradición, constituían una opción mucho más económica, particularmente para aquellas personas cuya estancia era mucho más prolongada o contaban con menores recursos económicos. Los hombres de negocios llegaban junto a los turistas del clima, los pájaros de la nieve, y es que la invasión y supuesta independencia de Cuba generaba buenas y grandes perspectivas de negocios para los capitales de los nuevos “aliados”.

En Cuba se inauguraron nuevos hoteles para recibir este incipiente turismo norteamericano, integrado en buena medida por hombres de negocios: La Compañía de Ferrocarriles Consolidados —de capital norteamericano— abrió sendos hoteles en Camagüey y Santiago de Cuba, en los años de 1905 y 1913 respectivamente, el primero con el nombre de Camagüey y el segundo bajo el nombre de Casagrande (Otero, 2003).

La inversión cubano-española permitió que se levanten los hoteles: Sevilla en 1908 y Plaza en el 1909, ambos en La Habana, que junto al Hotel Inglaterra

y el Hotel Trotcha constituyeron entonces los mejores del país, ya que sus instalaciones estaban a la altura de los hoteles de Estados Unidos, que constituían la referencia para los empresarios cubanos.

En 1912 se termina la vía que une a Miami con Cayo Hueso, lugar donde el visionario Flagler construyó un puerto de aguas profundas y también sirvió para mandar turismo a Cuba, principalmente de norteamericanos que llegaban a La Florida, además de ser un puerto receptor de abastecimientos de Cuba, para la región y para el canal de Panamá que estaba en construcción. Así mismo, fueron los operadores de un sistema intermodal e internacional entre La Habana y Nueva York, vía barcos y ferrocarril (García, 2012).

La Primera Guerra Mundial, que interrumpió el flujo de turistas norteamericanos hacia Europa, favoreció a Canadá y Cuba, los países del continente americano que además de ser cercanos a los Estados Unidos poseían alguna infraestructura turística y hotelera que se aproximaba a los estándares norteamericanos.

Al comenzar el período conocido como el de entreguerras, se da la mayor oportunidad de crecimiento del turismo y la infraestructura hotelera y de servicios en Cuba, cuando se promulga en Estados Unidos la famosa ley seca en 1919, que durara quince años, siendo la causa de grandes males en ambos países. La mafia norteamericana se va a Cuba a invertir y a vivir mejor produciendo el alcohol que pasaban de contrabando a Estados Unidos vía La Florida, entre otras opciones, y allí habían logrado permear al estado y transformar al gobierno de turno en un verdadero estado controlado por los criminales, donde reinaba el juego, la prostitución y el alcohol.

La ley seca está en la base del “auge temprano de Cuba al turismo”, pero también en la conciencia de los cubanos que a fines de los cincuenta lograran hacer una revolución donde estos criminales pierden su poder y equipamiento en favor del estado cubano.

El final de un tiempo: la Primera Guerra Mundial

La Belle Époque fue un gran carnaval de una sociedad alienada y distorsionada por una ética dual donde lo público y lo privado eran dos mundos separados, para los ricos y poderosos y un mundo único cuya alternativa era la calle para los miles de pobres que sostenían el modelo.

La farsa del progreso como un “bien para la sociedad” encubría los viejos modelos autoritarios, que se ejercieron para conquistar el mundo y colonizarlo de la forma más brutal a finales del siglo XIX.

El mundo era dual pero polarizado, un grupo selecto hacía de su vida una especie de cuento, el otro el mayoritario tuvieron en su vida el desarrollo de una larga tragedia. El primero fue el que disfrutó del turismo; el segundo sirvió de escenario, de fuerza de trabajo y de fuerza de choque para que el grupo dominante pudiera vivir ese sueño de la Belle Époque, que acabó en la tragedia conocida como la Primera Guerra Mundial en 1914.

Esta guerra transformó a la sociedad en la dirección en que los grandes grupos sociales lo habían intentado, acabó con los grandes imperios y una débil democracia comenzó a aflorar; se empieza a ver la rebelión de los colonizados, pero necesitarán una segunda guerra para hacer efectivos sus anhelos, aún en parte porque luego vendrá el neocolonialismo.

La sociedad es más distendida, los viajes tienen nuevos viajeros que emergen de esta contienda, el mundo se hace más amplio a mayor número de sujetos y las comunicaciones más rápidas para poder enlazar lugares y tiempos, todo empieza a cambiar porque el capitalismo, el motor de esta época, ha crecido y se ha mundializado, aunque en sus entrañas está generando sus dos modelos más perversos: el fascismo y el nazismo, ambos modelos de capitalismo de estado, regido por grupos de elegidos y orientados a imponer un racismo fuera de tiempo en un mundo donde el mercado es el que define a los actores a partir de su posibilidades de ingreso.

Los cambios sociales en una sociedad que se va abriendo empiezan a carcomer a los formalismos, y esto lleva a que se replanteen todos los papeles, y estos cambios se ven primero en la esfera pública, la política, y luego en la privada desde las vacaciones a los juegos colectivos; se empiezan a romper los últimos resabios de un viejo régimen y a emerger uno nuevo, no más justo, pero sí más “vivable” para ciertos grupos.

PARTE III

**El período de las entreguerras
1914-1945**

Introducción

El siglo xx ha sido el período de nuestra historia donde a la humanidad, casi sin excepciones, le ha tocado vivir y sufrir directa o indirectamente una guerra, una tragedia continua en este corto siglo que no conoció la paz, y donde los grandes avances científicos y tecnológicos han estado mayoritariamente al servicio de la destrucción.

El agrónomo y ecologista francés René Dumont, lo ha definido al siglo xx de manera categórica como lo que es, “simplemente un siglo de matanzas y guerras”. Isaiah Berlin, filósofo inglés, lo recordó como el siglo más terrible de la historia occidental y William Golding, premio Nobel y escritor: “No puedo dejar de pensar que ha sido el siglo más violento de la historia humana”. Éstas son partes de las opiniones que solicitó un gran historiador, para iniciar la difícil tarea de abordar un análisis de este siglo (Hobsbawm, 2006: 11).

¿Qué pasó con la civilización occidental que ha venido “colonizando” el mundo en los últimos cinco siglos desde el comienzo de la modernidad? El término civilización aparece tardíamente en el siglo xviii en Francia y se lo usa en oposición a barbarie, para aplicar a los pueblos que por sus condiciones eran diferentes a los europeos atlánticos y este concepto va acompañado de otro, “cultura” y durante mucho tiempo fueron sinónimos, incluso Hegel los usaba indistintamente.

De cultura hay diferentes definiciones, acorde a las ideas y concepciones teóricas, así Marcel Mauss (1872), definió a la civilización como “todo lo adquirido por el hombre” y para Louis-Eugene Cavaignac (1802), “es un mínimo de ciencia, de arte, de orden y de virtudes”. En el siglo xx, Tönnies (1922) y Alfred Weber (1935), definieron a la civilización que no es más que un conjunto de conocimientos técnicos y de prácticas, una colección de medios para

actuar sobre la naturaleza, y a la cultura, como constituida por una serie de principios normativos, de valores, de ideales: en una palabra, por el espíritu (Braudel, 1973).

A comienzos del siglo XIX, la palabra civilización se pluraliza, toma un sentido diferente: es el conjunto de caracteres que presenta la vida colectiva de un grupo o de una época, por ejemplo, la civilización griega, romana, árabe y china, entre otras.

Hoy ha perdido “valor” el término civilización y cuando se dan graves delitos son contra la humanidad y no contra la civilización, como son “los delitos de lesa humanidad”.

El historiador inglés Eric Hobsbawm define al siglo XX denominándolo “el siglo corto” 1914-1989, y lo divide en tres partes y justo la primera es la que estamos abordando, la que él denomina como la época de las catástrofes 1914-1945; dos guerras mundiales, la mayor crisis del siglo XX del capitalismo, grandes revoluciones sociales: la rusa, la china y la mexicana, entre los hechos más destacados, incluido el trágico comienzo de la era atómica en 1945.

Luego de las dos bombas atómicas que arrojó Estados Unidos sobre Japón (Hiroshima y Nagasaki), se inicia el único período de auge económico con varias guerras en su tiempo: Corea, Vietnam y la árabe-israelí, entre otras, y ésta es la edad de oro 1946-1970. En este período se construye el nuevo mito del capitalismo hegemónico, el “American Way of Life”, punto de partida del turismo moderno (Hobsbawm, 2006).

La tercera parte de este siglo corto es la que se inicia con la gran crisis de Estados Unidos, el embargo petrolero y el nacimiento de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y el comienzo de la decadencia del país del norte, junto a la retirada de Vietnam, una derrota encubierta y atenuado por un hecho externo, el derrumbe de la URSS a fines de los ochenta; este período se denomina la era del derrumbamiento: 1971-1990.

En esta etapa primera parte es donde se desarrollan nuevos modelos políticos a partir de un capitalismo en su versión de control y manejo del Estado, como fueron el nacional socialismo en Alemania, el fascismo en Italia, el falangismo en España y el Estado Novo en Portugal, y frente a ellos los modelos populistas de Latinoamérica y lo que plantea la naciente URSS en una revolución, la mayor que se ha dado en esos tiempos junto a la de China.

Esta situación en el marco de revoluciones profundas, motines y alzamientos de los trabajadores contra el sistema, generaron nuevos modelos de turismo

basados en el turismo social, pero con mayor control y para justificación y control de las masas obreras.

La Primera Guerra Mundial no sirvió, pese al alto costo en vidas, para arreglar las profundas diferencias entre las potencias coloniales, países emergentes y el propio Estados Unidos, ya que el territorio de la guerra se va ampliando a nivel mundial, con la Revolución rusa y la china, que juntos abarcan una gran extensión de Asia y Eurasia. Los conflictos emergentes en Europa, el italo-yugoslavo por la zona norte del Adriático, los de Polonia y Checoslovaquia por los territorios de Teschen, dominados demográficamente por los polacos, aunque al final el más favorecido es Checoslovaquia, y Hungría que es ocupada por Serbia que es gravemente dividida. Japón una potencia imperial capitalista, se prepara para su expansión y en 1931, invade Manchuria, abriendo un frente que ya no se cerrará hasta la Segunda Guerra Mundial, y que termina con las ansias colonialistas del Imperio japonés.

El ocaso del Imperio británico

En la segunda mitad del siglo XIX se dan dos hechos que al final uno es el reverso del otro, el inicio del imperialismo como modelo que se va imponiendo a nivel central orientado a controlar la economía mundial, siendo su cara externa el colonialismo, como expresión de dominio directo basado en la fuerza y no en la razón, de pueblos, estados y regiones, por parte de los países centrales que se autodefinen como civilizados frente a los otros: bárbaros. Un ejemplo, lo da Maddison que ha demostrado que el Producto Nacional Bruto (PNB) chino creció en términos absolutos más rápido que el europeo en el siglo XVIII, eso lleva a que los países coloniales hacia 1820 aumentan la presión externa y con ello generan la decadencia, por presión militar y control de mercados, de grandes países como China e India. Ambos fueron perdiendo terreno a partir de 1850 cuando todavía generaban 65% del PNB global; para 1900 generaban el 38% y para 1960 el 22% (Davis, 2006).

La desindustrialización de Asia a través de la sustitución de los textiles manufacturados localmente por importaciones traídas de Inglaterra tuvo un crecimiento geométrico; en 1831 fueron 51 millones de yardas de tejidos, en 1871 llegan a 995 millones de yardas, en 1879 ascienden a 1,413 millones de yardas y en 1887 llegan a 2,000 millones de yardas de tejidos (Davis, 2006).

El Imperio británico no es fruto de pocos años de guerras y saqueos, sino de un largo siglo y medio que arranca en la mitad del XVIII cuando en América los pueblos originarios en contacto con los conquistadores dan sus últimas batallas, y cuando en la India, los príncipes que resistían comienzan a perder posiciones que los llevarán definitivamente al sometimiento (Gott, 2013).

Ese largo camino llega a la octava década del siglo XIX cuando se da el último gran reparto de colonias entre los países centrales, del cual no participa Estados Unidos, que se deja para sí, el control de América y una amplia región de Asia-Pacífico.

Al comenzar el siglo XX, el Imperio victoriano ocupaba más de la mitad del planeta, pero el estallido de la Primera Guerra Mundial frenó el crecimiento que ya se había agotado en guerras y rebeliones, y al terminar ésta ya el imperio había comenzado la decadencia, que se termina de concretar en la Segunda Guerra Mundial, a cuyo fin la descolonización era un hecho irreversible.

El Imperio inglés empieza a colapsar por su joya máxima, la India, que en 1935 tiene una nueva constitución camino a una larga y compleja transición. Ésta legalizaba una estructura federal, otorga autonomía provincial y resguarda el derecho de las minorías a través de electorados separados.

Así se pretendía unir los reinos independientes gobernados por príncipes y la India británica como centro de dicha federación, algo que no llegó a lograrse debido a las ambigüedades que contenía la ley en relación con los derechos de los príncipes, pero la autonomía provincial se llevó a cabo dos años después, cuando se realizaron elecciones y en donde el Partido del Congreso surgió como la principal fuerza política de esta gran nación.

El ocaso del Imperio británico es muy significativo porque le sucederá una excolonia de Inglaterra, Estados Unidos, que para 1913 era ya la primera economía del planeta con un tercio de la producción mundial, algo excepcional ya que al comienzo de la primera Gran Guerra este país era un deudor y al final de ésta termina siendo un gran acreedor internacional.

La crisis del 29

El territorio donde estalla la crisis del 29 era el país hegemónico del capitalismo, Estados Unidos, pero lo raro de esta gran crisis es que es antecedida por una década de grandes avances y éxitos en la economía interna de ese país y a

nivel mundial, los veinte denominados como “los felices años veinte”. Estos años corresponden al período de prosperidad económica que tuvo Estados Unidos a consecuencia del superávit que le generó la exportación de grandes cantidades de armamento y otros productos a los países europeos, cuya economía quedó seriamente afectada. La economía de Estados Unidos tuvo una gran expansión basada en la transformación productiva y la innovación técnica, lo que lograba que se disminuyeran costes y se aumentara la producción, obteniendo más beneficios, y cuyo ejemplo más paradigmático fue la organización de las fábricas automotrices, entre ellas, la Ford, y la producción en serie: fordismo.

Comienza a emerger un consumo de nuevos productos desde el uso del teléfono, al automóvil y los electrodomésticos, que aún estaban fuera de las posibilidades de la mayoría de la población, por lo que fue necesario crear un sistema de créditos para hacerlo asequible y así fue como se dio un aumento del consumo y, con ello, un gran endeudamiento familiar.

De todos estos avances tecnológicos aterrizados en objetos de consumo, el que tuvo mayor penetración fue la radio, que logró entrar al hogar, ofreciendo nuevas ideas, productos y otras opciones por lo que se impuso en el gusto popular, ya que logró llevar el entretenimiento al interior de la familia.

Pero esta situación comienza rápidamente a cambiar, primero en el sector agrario que se veía estancado a falta de exportaciones, lo que llevó al desempleo a más de 10 millones de personas, que comenzaron a emigrar a las ciudades y a vivir en barrios caracterizados por la pobreza. A eso se le suma un elevado índice de desocupación laboral en la ciudad, lo cual se transforma en una situación muy peligrosa, por la potencialidad de la explosión social, en épocas donde existían movimientos sociales fuertes, contestatarios y revolucionarios.

Ante las dificultades que empiezan a salir, muchos empresarios comenzaron a orientar sus beneficios a la bolsa. La gran compra de acciones provocó la subida de los precios de cotización y así se arma un círculo vicioso que cuando las acciones pararon de subir, la gente empezó a vender rápidamente lo que llevó a que los precios bajaran y que los bancos exigieran el dinero de los créditos cedidos, pero los empresarios no pudieron hacer frente a su pago, ante la falta de liquidez.

La crisis del 29, que en realidad se ve completa en 1930, tiene tras lo anecdótico una base sólida en una serie de hechos que van enfilando la situación y que son: primero, a consecuencia de la guerra se empieza a abandonar el patrón oro y Estados Unidos es el último en tomar una decisión en 1917, cuando la

Reserva Federan creada pocos años antes les permite emitir contra bonos del estado. En segundo lugar, la ley Fordney-McCumber, que eleva los aranceles a las mercancías europeas lo cual frena la importación desde Europa, pero también la exportación desde América por falta de divisas, que provenían de las exportaciones a Estados Unidos (Cachanosky, 1989).

En 1922, la Conferencia de Génova pasó del tradicional “patrón oro” a uno nuevo el “patrón cambio oro”, que era más elástico ya que permitía reservas en monedas convertibles.

La política monetaria de la Reserva Federal se orientaba a bajar las tasas de interés lo cual permitía que el dólar saliera e inundara los mercados en Europa, lo cual ayudaba a Inglaterra a lograr intentar regresar a una paridad de la libra esterlina similar a la de antes de la guerra.

En los Estados Unidos, la crisis agraria es profundizada por un fenómeno excepcional de los años 1930 conocido como “Cuenco de Polvo”, fue uno de los peores desastres ecológicos del siglo xx, y que se originó en la sequía que afectó a las llanuras y praderas que se extienden desde el Golfo de México hasta Canadá y se prolongó al menos entre 1932 y 1939.

Las tormentas de polvo pueden reflejar una extensa erosión del suelo, eliminando grandes cantidades de sedimentos superficiales y la capa superior del suelo: desertificación. En la década de 1930, la sequía y las tormentas de polvo crearon el “Dust Bowl” reduciendo enormemente la producción agrícola en las praderas norteamericanas (Goudie *et al.*, 2004).

Este fenómeno climático multiplicó los efectos de la Gran Depresión en la región y provocó el mayor desplazamiento de población habido en un corto espacio de tiempo en la historia de Estados Unidos, tres millones de habitantes dejaron sus granjas durante la década de 1930, y más de medio millón emigró a otros estados, especialmente hacia el oeste.

Pero la crisis del 30 fue mucho más que un problema económico, ya que terminó cambiando los patrones de vida de quienes se empobrecían rápidamente, o de quienes pasaban de pobres a marginales en esta profunda crisis. Entre 1930 y 1932, todos los sectores, vieron como su prosperidad se desmoronaba (Guillen, 1989).

El impacto del crac financiero fue el anuncio de algo mayor, el cierre masivo de fábricas, se perdieron los trabajos, ya no había crédito ni para subsistir, ni opciones para enfrentar el futuro, un cuadro que transformó la política de la época y llevó a que Roosevelt lograra la aprobación de *New Deal*, que para la

derecha norteamericana era algo como el socialismo. Para Keynes, testigo de la crisis, comenta en 1930, que este retraimiento afecta igualmente a Estados Unidos, pero ocurre que en el país no parece tomar la situación tan en serio como fuera menester, y esto constituye, sin dudas, un elemento peligroso (Keynes, 2006).

El impacto fue de tal magnitud que cerraron 5,000 bancos, los negocios que quedaron fueron despidiendo trabajadores y reduciendo sueldos, la producción industrial cayó en un 50% y para 1933 había 15'000,000 de personas en el paro (Zinn, 1997).

La geopolítica y las organizaciones internacionales

El denominado período de las “entreguerras” tiene varias características que lo hacen muy particular, la primera es que conviven tres modelos diferenciados, aunque algunos no tanto: el imperialismo hegemonizado por Estados Unidos y el fascismo, nazismo y franquismo (capitalismos autoritarios), más la experiencia de la URSS, que se inicia como una gran revolución y luego va degenerando en un capitalismo de Estado.

Estos tres sistemas terminarán chocando al final de los treinta y la mitad de la década siguiente, lo cual se expresará en la Segunda Guerra Mundial, la más costosa en vida de civiles y el comienzo de la era atómica, un nuevo armamento capaz de destruir el planeta en poco tiempo.

La segunda característica de esta etapa es que es la primera en la cual Europa no es el centro del poder, éste ya ha mudado a Estados Unidos, que es el nuevo rector de la política económica y en cierta medida la garantía de las sociedades burguesas de Europa frente a la URSS y los nacionalismos extremos.

La tercera característica es que ya empieza a construirse un mundo global a partir de organismos multinacionales que le permiten al mundo lograr determinados acuerdos para poder sobrevivir en ese mundo de contradicciones y aspiraciones a controlar.

Para Hobsbawm, hay una característica muy especial, que es una ruptura de los vínculos entre generaciones, es decir, entre pasado y presente, a consecuencia de la preponderancia que ha tomado el individualismo social absoluto, tanto como ideología pública o privada, y el ocaso de las religiones tradicionales en los países más desarrollados (Hobsbawm, 2006).

Antes del estallido de la Primera Guerra Mundial hay dos revoluciones que van a abrir la gran caja de pandora que décadas después se conocerá como la descolonización.

La rebelión de los Jóvenes Turcos, de un partido nacionalista y reformista turco de principios del siglo, que era conocido como el Comité de Unión y Progreso cuyos líderes se rebelaron contra el sultán Abdul Hamid II quien fue depuesto y desterrado en 1909, lo que los llevó a gobernar el Imperio otomano entre mediados de 1908 y el final de la Primera Guerra Mundial, en noviembre de 1918. El Genocidio Armenio fue la marca de sangre que dejaron, ya que durante la masacre se estima que perecieron al menos un millón y medio de armenios.

El segundo hecho importante fue la caída del Imperio chino, lo que abrió un período de tres décadas y media de inestabilidad, invasiones y guerra civil hasta que, en 1945, se consolida la Revolución china y la creación de la República Popular China.

Ambos hechos se dan fuera de Europa con lo cual guerras internas e invasiones externas, masacres y demás formas de sojuzgamiento humano amplían su territorio, para dejarlo abonado para la Segunda Guerra Mundial, uno de cuyos ejes estará en Japón, potencia colonialista que pretende reproducir la historia de los imperios europeos, pero fuera de término.

Los antecedentes de la Sociedad de las Naciones no son de tan atrás, apenas media década, ya que fue en 1915 que se crea por Estados Unidos la “Liga para la Paz” que era un tipo de las actuales ONG, la cual tenía como fin promover el final de la Primera Guerra Mundial e impedir que se dieran nuevos conflictos militares, una tesis que atrajo mucho al presidente Wilson como a los partidos europeos de izquierda (socialista francés y laborista británico).

En 1917 se plantea la necesidad de crear una Liga de Naciones, cuyo objetivo fuese el de preservar la paz de las naciones como punto 14 en el discurso de los catorce puntos de Wilson y en enero 1919 comienzan las sesiones de la Conferencia de Paz de París.

Así llegamos a los antecedentes de lo que luego serán las Naciones Unidas, que nace con el final de la Segunda Guerra Mundial, esta pionera era la Sociedad de las Naciones, cuyo pacto constitutivo fue firmado en junio de 1919. El objetivo central era fomentar la cooperación entre naciones y garantizar la paz y seguridad, no recurrir a la guerra, mantener las relaciones internacionales basadas en la justicia y el honor.

Los principios inicialmente enumerados quedan definidos en el artículo 10, que los miembros de la sociedad se comprometerán a respetar y mantener contra toda agresión exterior la integridad territorial y la independencia política. En caso de agresión, de amenaza o de peligro de agresión, el Consejo determinará los medios para asegurar el cumplimiento de esta obligación (www.dipublico.org).

Pero las buenas intenciones cayeron rápidamente al no aceptar el ingreso de Alemania y la naciente Rusia revolucionaria, luego URSS, y la renuncia de Estados Unidos a participar en un proyecto en el cual uno de los artífices centrales fue el propio presidente de los Estados Unidos.

Con esta falta de apoyo de las potencias centrales, salvo Francia e Inglaterra, dos imperios en decadencia y la no adición de los que realmente tenían poder, la organización caminó de fracaso en fracaso, hasta su disolución el 18 de abril de 1946.

El Tratado de Versalles, una paz a un costo muy alto, también fue rechazado por Estados Unidos, dado que ponía a Alemania en una situación de avasallamiento y la condenaría a grandes sacrificios. Esta “humillación diplomática” está entre las causantes de la emergencia del nacionalismo autoritario denominado nazismo, algo que dos décadas después Europa deberá sufrir en una Segunda Guerra Mundial.

Por ello es que en esta parte del estudio veremos que el turismo, como expresión de una sociedad, pese a los grandes problemas que le toca vivir sigue creciendo, situación que nos lleva a ver nuevas características de este modelo, inicialmente al servicio de la expansión del colonialismo y ahora del propio capitalismo a través de un auge incipiente del consumo y el desarrollo acelerado de nuevos medios de comunicación y de transporte.

Los grandes avances científicos y tecnológicos

El período de entreguerras es muy rico en acontecimientos, las grandes transformaciones que dominarán la segunda parte del siglo XX, se crean y desarrollan en la primera mitad del mismo.

El avión, el automóvil y la energía nuclear sumados a los grandes adelantos en la física, química y matemáticas, sientan las bases de cambios profundos en el mundo. Pero tras ello está el horror de las armas, los aviones destrozando

pueblos, una situación que va cambiar la óptica de la sociedad y ésta se expresa en sus vanguardias, desde la pintura a la filosofía.

El cine da un salto más allá que el dado por la fotografía; el sonido combina la escena y la palabra y cautiva a una sociedad que en pocos años ha dejado el aislamiento para empezar a conocer el mundo, ya sea con los viajes o con los periódicos, la radio y sus noticias y el cine que nos lleva a conocerlo más.

Temer al mundo cada vez más integrado por el efecto de sus guerras y conocer mundo antes lejano por efecto de la comunicación y los viajes es una contradicción que se comienza a desarrollar en esta etapa y se profundizará en la siguiente.

La ciencia tuvo grandes avances, aunque muchos de ellos se transformaron en armas de destrucción masiva otros fueron al mundo de la tecnología a fin de generar nuevos productos que aumentaron los índices de consumo y aparente mejora de la “calidad de vida”, lo que algunos definen como un mayor confort.

La evolución del concepto de materia fue gestándose desde la segunda parte del siglo XIX a los primeros años del XX, al plantearse el estudio del radio al del átomo, un largo camino cuya primera etapa se da en 1934 cuando el científico francés Frédéric Joliot-Curie modificando núcleos de aluminio, provocó radiación artificialmente, así, en forma pionera se daba el hecho inédito de que “la ciencia había forzado a la naturaleza” (Pirenne, 1979: 231).

Pocos años después se descubre la formidable potencia de la energía atómica, base de lo que será el nacimiento de una nueva era y una amenaza planetaria, la era atómica y el equilibrio de una conflagración atómica, drama que acompaña a partir de los cincuenta al mundo.

En este período a consecuencia de la guerra, la crisis de Europa, la llegada al poder del nazismo, fascismo y otros modelos similares, sirvieron de detonante para que se diera una fuerte migración de científicos hacia Estados Unidos, lo cual cambiará el peso de esta poderosa nación al hacerla líder en las ciencias.

En la vida cotidiana se da en esta época un importante número de tecnologías aplicadas para mejorar la calidad de vida; se crean en 1914 los semáforos luminosos para regular el tráfico, con luces de color verde y rojo, se instalaron por primera vez en Cleveland, Estados Unidos y cuatro años después se les agregó la luz ámbar, situación que llega hasta hoy.

También se logró un gran avance en la medicina con la transfusión de sangre y el descubrimiento del método del citrato para conservar la sangre, pero

en el lado opuesto aparecen las armas químicas, que dejaron muchos miles de muertos en la Primera Guerra Mundial. En 1916 aparece el detergente de origen químico que se comercializó por primera vez en Alemania con el nombre de Nelka.

En 1920 aparece el famoso y vigente hasta hoy secador de pelo manual en Estados Unidos, fueron dos modelos de marcas diferentes, el Race, de la Racine Universal Motor Co., y el Cyclone, de la Hamilton Beach. En 1921 fue creada la insulina en y en la vereda opuesta el detector de mentiras o polígrafo, también vigente hasta hoy. En 1922 aparece el cine sonoro en Berlín, pero el filme que marcó el inicio de la era del cine sonoro fue la estadounidense *The Jazz Singer*, en 1927.

En Estados Unidos, en 1923, se crea la batidora eléctrica por la empresa estadounidense Air Mix Inc. de Wilmington, y al año siguiente salen al mercado los “pañuelos de papel” creados por la empresa estadounidense Kimberly-Clark Co., que fabricó y comercializó los kleenex.

En 1925 fue creado por Hans Geiger, el contador Geiger que permite medir la radioactividad y en los laboratorios de Estados Unidos de Bell Telephone se crean los micrófonos para grabar sonidos.

En 1926, John Logie Baird, pionero de la televisión mecánica, realizó en Londres una demostración de imagen móvil con grabaciones de luz y sombra, actividad que completó el japonés K. Takayanagi que desarrolló la televisión totalmente electrónica, en 1936.

El noruego Erik Rotheim descubrió que, si se introducía gas en un recipiente, producía tal presión que el líquido que contuviera saldría en forma de minúsculas gotitas y así creó el aerosol y años después se fabricó el frasco desechable del aerosol se inventó en 1939 y gracias a ello el primero fue un insecticida que se comercializó en 1941.

El mecánico estadounidense Charles Strite en 1929 perfeccionó los tostadores eléctricos que aparecieron en 1909, agregándole una resistencia a ambos lados. El caucho sintético fue desarrollado por químicos alemanes, estaba compuesto por un producto químico llamado butadieno, relacionado con el caucho natural.

En 1928 se dio un gran salto en la medicina con la penicilina iniciando la era de los antibióticos con sir Alexander Fleming que obtuvo del hongo *Penicillium chrysogenum* esta sustancia que se emplea para combatir las enfermedades causadas por ciertos microorganismos.

En 1930 se abrió un negocio que revoluciona las ventas diarias, en remplazo del tradicional negocio de los barrios, era el supermercado que fue instalado por Michael Cullen, de Long Island (Nueva York), y se llamó King Kullen Food Stores, y su mayor novedad consistía en que el propio comprador seleccionaba los artículos que deseaba adquirir.

El microscopio electrónico aparece en 1931 y al año siguiente el aire acondicionado y el primer aparato doméstico lo produjo Carrier Corporation, en Estados Unidos. En 1932 la Sociedad Tecnicolor lanzó su cámara de tres bandas y Walt Disney lo adoptó por primera vez en *Flowers and Trees* (1932), que fue galardonada con un Oscar.

Al siguiente año aparece el tubo fluorescente obra de la empresa estadounidense General Electric, y en 1935 salen al mercado las grabadoras comerciales y la guitarra eléctrica: la compañía estadounidense Rickenbacher lanzó al mercado la Electro Vibrola Spanish Guitar, con exterior de baquelita.

En 1937 aparece el café express e instantáneo, si bien el café express existía desde fines del siglo XIX, pero su preparación era muy lenta, por lo que la firma suiza Nestlé comercializó el primer café instantáneo, denominado Nescafé y una década después en 1946 el italiano Achille Gaggia inventó la cafetera.

El teflón, un adelanto que en una década llegara a la cocina, es creado en 1938 obra del químico industrial Roy J. Plunkett, y ese mismo año se crea el plástico, un invento que dos décadas antes había iniciado el químico belga-estadounidense Leo Hendrik Baekeland, el primer plástico con base en productos químicos fabricados por el hombre.

El polietileno fue creado por Reginald Gibson en los laboratorios de Imperial Chemical Industries, Inglaterra, en 1933 y este tipo de plástico se empezó a producir en masa en 1939. Wallace Carothers y su equipo sintetizaron una seda artificial superior al rayón (1935), y la primera fibra sintética de uso popular se empezó a producir en 1938 había nacido el nylon. Los avances científicos y los tecnológicos van cambiando la vida y las pautas de organización producción y disfrute de la sociedad, la modernidad aceleraba el confort que estallarà como en una catarata de avances en la segunda parte del siglo XX.

Todos estos avances se ven reflejados en el hotel moderno, en los restaurantes, en los autobuses para las excursiones, en general, en el tiempo del turismo que vivía el turista, ellos hacían la diferencia entre su hogar y el gran hotel, lo cual creaba un imaginario de vida soñada para el viajero, que sabía que esos pocos días viviría y disfrutaría a plenitud.

El arte

Hacia 1914, ya existían prácticamente todos los movimientos que unidos son la vanguardia en el arte, desde el cubismo, el expresionismo, el futurismo, la abstracción en la pintura, el funcionalismo, el abandono de la tonalidad musical y la ruptura con la tradición en literatura. Se acepta con carácter general de que estas artes anuncian con varios años de anticipación el hundimiento de la sociedad burguesa liberal (Hobsbawm, 2006).

Las vanguardias nacen en un tiempo contradictorio, inestabilidad política, las grandes revoluciones de la rusa a la china y venían con el antecedente de las grandes huelgas y luchas en Europa, las grandes tragedias como la Gran Guerra y, junto a ello, los cambios tecnológicos, todo esto había roto siglos de continuismo y de estos trozos de realidad se hizo este nuevo collage.

El estructuralismo emerge en las primeras décadas del siglo XX como una corriente cultural caracterizada por concebir cualquier objeto de estudio como un todo, cuyos miembros se relacionan entre sí y con el todo de tal manera que la modificación de uno de ellos modifica también los restantes y que trata de descubrir el sistema relacional latente, es decir, su estructura.

El hombre estructural toma lo real, lo descompone y luego lo recompone; es poco, en apariencia, sin embargo, desde otro punto de vista, este poco es decisivo; porque entre los dos objetos, o los dos tiempos de la actividad estructuralista, se produce algo nuevo y esto nuevo no es nada menos que lo inteligible general (Barthes, 2003).

El principal teórico del estructuralismo, que lo aplicó a la antropología y a la lengua fue el filósofo francés Claude Lévi-Strauss (1908), aunque su teorización se da más adelante que cuando emerge esta vanguardia.

En la arquitectura, el futuro perteneció a los que empezaron a desembarazarse de las preocupaciones del estilo o los adornos y en vez de seguir considerando a la arquitectura como las bellas artes, los nuevos arquitectos rechazaron de plano la decoración y se entregaron a construir modernos rascacielos, por eso Estados Unidos, con menos tradición, fue la meca de este movimiento.

Frank Lloyd Wright (1867-1959) se dio cuenta que lo importante en una casa eran las habitaciones y no la fachada, si las habitaciones eran confortables y adaptadas a las necesidades del propietario ofrecería un aspecto aceptable desde afuera (Gombrich, 2008).

En 1905 los “Salvajes”, los fauvistas hacen su primera exposición en París, jóvenes artistas que habían sido influenciados por Van Gogh y Gauguin, que los llevaron a abandonar las sutilezas del arte ultra refinado y adoptar un proceder directo y espontáneo, y el color asumía un valor pictórico más bien que representativo (Read, 1981).

Convive con esta escuela el expresionismo, cuyo principal recurso es la distorsión y la exageración para dar mayor expresividad emocional a la obra y hacia 1900 apareció en Alemania un grupo que ellos mismos se autodenominaban el puente. Dibujos simplificados, atrevidos y brillantes colores le deben mucho a Van Gogh y Gauguin.

Pablo Picasso es una de las expresiones más conocidas del cubismo, el cual era definido como un movimiento artístico de vanguardia de principios del siglo XX caracterizado por la yuxtaposición en una misma escena de perspectivas diferentes de un mismo objeto o figura y por la descomposición de la superficie del cuadro en planos geométricos.

En 1907, Picasso sufrió un trance al ver una exposición de arte africano en París, lo que lo llevó a una experimentación personal y ello a segmentar el rostro humano en grandes cubos entrelazados, que resultó en la pintura, *Les Femmes d'Alger (O. J.)*, nombre que tomó de un burdel. Picasso, más allá de los rostros, había logrado poner al descubierto la distorsión de la personalidad y la psiquis que suponía la prostitución callejera.

El cuadro parecía decir sobre la naturaleza fragmentadora de la vida humana acelerada y sugeriría la afirmación de Freud de que la conciencia humana misma estaba dividida en el segmento consciente y el inconsciente, el ego, el ello y el superego (Goffman, 2005).

Este movimiento fue iniciado por Pablo Picasso y Georges Braque. El cubismo fue uno del movimiento más significativo y trascendente de la historia de la pintura occidental desde el Renacimiento, por la ruptura con la estética clásica, el concepto de belleza y las nuevas formas de observar la naturaleza. Su visión del arte es tan radicalmente diferente que conmocionó todo el mundo del arte. A partir del cubismo, el concepto de arte y de belleza cambia radicalmente, nada se podrá hacer igual.

La primera Gran Guerra afectó a la nueva generación que estaba en pleno desarrollo de sus actividades y debió enfrentar las grandes masacres, lo cual marca a la juventud que es la que lidera los procesos de las vanguardias, de allí emerge el dadaísmo, que era una visión anárquica, anti-arte que pretendía una

guerra total contra el formalismo y las restricciones de la cultura. El dadaísmo pictórico surge en 1916 en un grupo de exiliados residentes en Zúrich, como una protesta nihilista angustiada contra la guerra y la sociedad y entre sus antecedentes está el collage. Eran provocadores en el arte y en la vida y reconocían como inspirador a Alfred Jarry, uno de los artistas más excéntricos, un bromista, un pillastre empedernido.

En 1922, viendo las grandes limitaciones del dandismo, Breton declara muerto a éste y anuncia la llegada del surrealismo que es el movimiento de vanguardia que más larga duración ha tenido y ello se debe en gran medida al aporte que ha hecho a todas las artes y a su cohesión ideológica, ya que éste salió de las cenizas del dadaísmo, que planteaba la destrucción del arte.

André Breton (1896-1966) que había sido un ferviente partidario del dadaísmo, pero rompe con Tristan Tzara, uno de los ideólogos por tener diferentes opiniones sobre lo que debía ser el arte, ya que Breton compartía con el dadaísmo su espíritu crítico contra la sociedad burguesa, contra sus instituciones y su moral, sin embargo, él buscará hacer la crítica desde una posición teórica más clara en la que influyó el psicoanálisis.

André Breton en el Primer Manifiesto Surrealista de 1924 define lo que entiende como surrealismo: sustantivo, masculino. Automatismo psíquico puro por cuyo nombre se intenta expresar, verbalmente, por escrito o de cualquier otro modo, el funcionamiento real del pensamiento. Es un dictado del pensamiento, sin la intervención reguladora de la razón, ajeno a toda preocupación estética o moral.

En 1924 sale el primer manifiesto surrealista, cuyo encabezado era: Tanta fe se tiene en la vida, en la vida en su aspecto más precario, en la vida real, naturalmente, que la fe acaba por desaparecer.

En México hay un reflejo muy claro de esta primera etapa del siglo XX, con el muralismo mexicano que se inspiró en la Revolución mexicana, en el nacionalismo de Cárdenas y en los cuarenta los tres grandes: José Clemente Orozco, David Alfaro Siqueiros y Diego Rivera, llevaron a grandes murales su arte.

Éstas son algunas de las vanguardias, las cuales se definen a partir de la existencia de un campo literario o artístico, definido como campo cultural y en segundo lugar que deben producirse intensos cambios tecnológicos y urbanos que transforman los modos de percepción y circulación y que pongan en crisis los medios tradicionales del arte. Finalmente, en el dominio artístico, las prácticas vanguardistas implican un cuestionamiento del estatuto de la obra

de arte porque su legitimidad como forma tradicional y convencional es la que está en juego (Duve, 1984; Januss, 1995) en (Sarlo, 2002).

En la música emerge el jazz que viene del sur de Estados Unidos, de la mayoría de población afroamericana; es un género musical nacido a finales del siglo XIX pero que eclosionó para quedarse en el siglo XX.

Para Joachim-Ernst Berendt, escritor, crítico y productor discográfico de jazz, ésta es una forma de arte musical que se originó en Estados Unidos mediante la confrontación de los negros con la música europea, ya que la instrumentación, melodía y armonía del jazz se derivan principalmente de la tradición musical de occidente, pero el ritmo, el fraseo y la producción de sonido y los elementos de armonía de blues se derivan de la música africana y del concepto musical de los afroamericanos (Berendt, 1994).

¿Es el jazz una música de descolonización, es la expresión de los exesclavos que hasta la mitad del siglo XX no tenían derechos claros en Estados Unidos y en el resto del mundo, la igualdad era sólo letra muerta? No podemos entrar en un tema sin complementar con el otro, la música, el colonialismo, la música europea como una forma de alienación y el jazz como un estilo de liberación.

Todo esto ha incidido en el mundo del turismo, ya que el territorio del jazz era también del kluksklan, grupo racista que capturaba y mataba negros por el hecho de serlo, y luego queda sólo el jazz y la leyenda negra como telón de fondo, el territorio es el mismo, pero el motivo de arribo de la gente es diferente.

Los años veinte fueron años locos, “la década del jazz” como la denominó el escritor norteamericano Scott Fitzgerald por el éxito de músicos como King Oliver, Duke Ellington y Louis Armstrong; los años del tango y del charleston, del deporte y del cine, de los night-clubs y cabarets, de Joséphine Baker y Maurice Chevalier, ocio y diversión.

La aceptación de los ritmos musicales populares fue una expresión de una sociedad distinta, que ya estaba superando las rígidas normas derivadas de una estratificación acartonada y ridícula para su tiempo, un ejemplo fue el tango, música arrabalera argentina, procedente de diversos influjos musicales traídos por los emigrantes, cuya aceptación en la burguesía fue rápida, porque lo aceptó Europa; el tango logró ser un verdadero éxito en París.

Los bailes, sensuales y sugerentes, fueron parte importante de su popularidad, y más en una época en que se permite percibir cierta liberalización del cuerpo, lo cual se expresará luego en la ropa sport, que crea Coco Chanel y de allí a las vacaciones.

Así es como la música se convierte en un bien de consumo inmediato, festivo, proceso al que ayuda la invención de elementos de transmisión como la radio, el fonógrafo o el cine musical. Los ritmos de los “años dorados” fueron el jazz, boogie-boogie, charleston, foxtrot, son las nuevas maneras de entender la música y el baile en un intento desenfrenado por mostrar una alegría de vivir que parece contagiosa, donde lo frívolo y lo festivo ocupan un lugar de primer orden, luego de una gran guerra y la crisis del 29 que estaba al llegar.

El cine creó también muy rápidamente su propia leyenda, asociada a los nombres de las grandes estrellas de las producciones norteamericanas. Los años veinte fueron los años del cine mudo, Rodolfo Valentino y Douglas Fairbanks crearon los primeros arquetipos cinematográficos, eje de los nuevos imaginarios de la época.

En Europa hay un auge de la poesía y la literatura, destacando varios grupos, como por ejemplo la generación del 27 en España con miembros que nacen con el cambio de siglo, y se les llamó “generación” porque forman un grupo con importantes conexiones entre sí, pero sus miembros mantienen una identidad creativa propia. Consagrados como poetas exitosos antes de 1936, año en que estalla la guerra civil española, sufren junto con la sociedad la aniquilación de la vida cultural española, García Lorca, es fusilado, Miguel Hernández es encarcelado y a la mayoría les aguardaba el exilio.

En otro ángulo, pero igual de valiosos, están los que se les denominó la “generación perdida” es el nombre que recibió un grupo de notables escritores estadounidenses que vivieron en París en los años dorados y en otras ciudades europeas en el período que va desde el final de la Primera Guerra Mundial hasta la Gran Depresión.

En este grupo se incluyen a John Dos Passos, Ezra Pound, Erskine Caldwell, William Faulkner, Ernest Hemingway, John Steinbeck y Francis Scott Fitzgerald, y esta denominación la creó y popularizó Ernest Hemingway, en París era una fiesta (Hemingway, 2013).

En América, la literatura ya tiene grandes escritores que comparten escenarios con los de la cultura colonial, los europeos, y la característica es que los países más pequeños y que son colonia también tienen un gran bagaje de escritores, algunos de ellos de gran valía, el cual se va incrementando entre 1900 y el comienzo de la Segunda Guerra Mundial (Díaz Acosta *et al.*, 1982).

La revolución en la lectura y la expansión de ésta a capas más amplias de la sociedad se debió a las nuevas ediciones rústicas y de bolsillo como lo era

Penguin Books, que eran parte de esa gran masa de gente común que entraba a ser dominada por estos nuevos productos de consumo masivo, junto al otro el más ambicioso de esa época que era el viajar: el turismo.

Los periódicos y revistas presentaban grandes reportajes acompañados de fotos, y muchos de estos escritores formaban opinión y de ellos el documental es de gran impacto, mientras los noticieros empiezan a tener más contenido.

En los veinte aparecen las grandes revistas, *Life* en Estados Unidos, todo un estilo donde la fotografía hablaba por la gente; *Picture Post* en Gran Bretaña; *VU* en Francia, todos con abundante fotografía y grandes avances en las máquinas fotográficas portátiles, aparece la famosa Leica en 1924.

En Estados Unidos, la transformación de la hegemonía cultural en entretenimiento se logró porque abarcaban grandes capas de la sociedad, la venta de periódicos se duplicó entre 1920 y 1950, y se vendían de 300 a 500 periódicos cada mil habitantes.

La radio fue un gran *boom* de masas, se podía tener una por casa y se compartía familiarmente o con amigos, llegando a tener en esa época de la década del veinte, 9 millones de radios en Gran Bretaña; en Estados Unidos en 1918 había 10 millones de radios, 1939 se llega a 27 millones y 1950 a 40 millones.

Las fuerzas de la tecnología manejadas por el capital lograron dominar mediante estas tecnologías aplicadas, la prensa, la fotografía, el cine, el fonógrafo y la radio. La radio fue un fenómeno muy especial, ya que introducía el mundo al hogar, antes un lugar cerrado, permitía que la mujer del hogar tuviera más información y juega un papel fundamental la gran crisis y la Segunda Guerra Mundial.

La radio logró transformar parte del tiempo libre en una dimensión pública, socializó la música imponiendo estilos y tipos de bailes y fue el complemento del fonógrafo, la fotografía y el cine, con ellos el ciudadano medio abría grandes espacios, de conocimiento popular.

La radio introdujo al deporte en el hogar, como un tema fijo que dividía las diferentes posturas y preferidos de sus miembros, por clubs o ciudades, y además internacionalizó el fútbol y los demás deportes, el primero desde el mundial de 1930, que fue ganado por el Uruguay.

Los nuevos movimientos inciden en las transformaciones de la época, pero al final las vanguardias se integran a la cultura institucionalizada, aunque con una fuerte politización de sus autores siempre del lado de los sectores populares y en defensa de la libertad.

De las grandes vanguardias, dos tuvieron un éxito excepcional, en la música el jazz y en el entretenimiento el cine, con dos grandes íconos, Chaplin y Einstein, ambos en la vanguardia artística y política.

El cine y su impacto en la sociedad

Luis Buñuel, uno de los grandes realizadores del cine del siglo xx, tenía una frase que termina siendo invertida por la realidad, “el cine es un arma maravillosa y peligrosa si la maneja un espíritu libre”, escrito en 1982 (Lapusnyik, 2004).

Hay una definición o descripción menos técnica y más literaria, la que dice que el secreto del cine es la vida; la representación viviente y animada de la realidad. El sistema de Estudios, que dominó Hollywood tuvo sus inicios a comienzo del siglo xx, por empresarios que inicialmente se dedicaban a pasar películas. Uno de los pioneros fue Adolph Zukor, húngaro que salió de su país en 1889, y en Estados Unidos trabajó como peletero y luego entró al negocio de cadenas de juegos recreativos, entre los cuales estaban unas máquinas a manivela que pasaban una pseudo película.

Ante la gran competencia de empresarios en la recreación, Zukor pasó a tener sólo salas para ver esas películas por 5 centavos, y luego de dominar el oficio comenzó a hacer estas películas, pero chocó con Thomas Edison, que tenía las patentes de esas máquinas, la cámara de filmar como la del proyector y había junto otra compañía American Mutoscope, y ya formaban un *trust* que controlaba toda la industria, que incluía a la fabricante de película virgen, Eastman Kodak Company (Epstein, 2007).

Pero las diferencias entre el *trust* y los nuevos y potenciales empresarios del futuro cine, eran más fuertes que las diferencias de las patentes, eran ideológicas y políticas; el *trust* estaba formado por anglosajones blancos protestantes y calvinistas y los nuevos eran judíos europeos sin historia económica que les preceda.

En 1903, un consorcio decide comprar y fraccionar las tierras que hoy son el municipio de Hollywood que estaba unido a la ciudad por un tranvía, también construyeron el Hollywood Hotel y el Hollywood Boulevard y a ofrecer terrenos baratos para nuevos empresarios. Para 1916, Zukor tenía las salas, las centrales de distribución y la productora Paramount Pictures.

Más allá de los grandes estudios de filmación de Hollywood, hay actores excepcionales como Chaplin y un caso especial el del genio del nuevo sistema Walt Disney, que había probado un primer negocio de hacer cortos de humos junto a un holandés Ub Iwerks, pero fracasaron, y en 1923 viaja a California a reunirse con su hermano Roy, pero sin empleo ni ahorros y sólo con la idea de hacer dibujos animados para el cine y ese mismo año abre un taller para probar suerte.

En 1928 se construye el dibujo más emblemático del mundo Disney, “Mickey Mouse”, obra de su socio Ub Iwerks, que entró al cine con la nueva tecnología del sonido; en 1932 cedió la imagen a unos fabricantes de relojes, luego a fabricantes de ropa y al de juguetes. El primer largometraje animado fue *Blanca Nieves y los siete enanitos* a mediados de los años treinta (Epstein, 2007).

Disney, en 1940, produjo la película *Fantasia* que combinaba música con personajes animados y la banda sonora se transformó en disco, pero el auge del imperio va a coincidir con una nueva etapa de Estados Unidos en la posguerra, la era de American Way of Life.

En la década del veinte se crea durante la República de Weimar, UFA (Universum Film AG) el cual sobrevive y crece posteriormente durante el dominio nazi, ya que desde que Hitler asume el poder, en 1933, pasa a controlar esta industria, “ideológica”.

La película *El gabinete del doctor Caligari* filmada en 1920 por el director Robert Wiene y producida por Eric Ponme pudo ser un aviso contra los judíos o de temor a los comunistas. “Hay un monstruo económico que intenta hacerse del control del mundo con la ayuda de víctimas privadas de su voluntad”; *Nosferatu* dirigida por Murnau y estrenada en 1922 es una variable del mismo argumento.

La obra maestra *Metrópolis*, de Fritz Lang de 1927, es una crítica feroz del capitalismo, pero el mensaje político de fondo es pronazi y antimarxista, la guionista era una miembro del partido nazi, Thea von Harbou, esposa del director Lang. En 1922, Lang había filmado *Doctor Mabuse der Spieler*, que era una crítica al partido comunista y en 1933 Lang filma una segunda parte de este film, a lo que el ministro Goebbels le ofrece el cargo de jefe de la industria cinematográfica, y él lo rechaza por el temor ya que era judío, lo que lo lleva a huir hacia Estados Unidos.

El odio de Hitler a los judíos, a los homosexuales y a otros grupos disidentes, a los que acusaba de ser todos comunistas, termina empujando a los

miembros de UFA a huir hacia Inglaterra o Estados Unidos y estos terminan trabajando contra el nazismo.

En 1927, UFA fue comprado por un director de un periódico conservador, que luego terminará apoyando a Hitler, Alfred Hugenberg; en 1938 la UFA pasó a ser un instrumento de propaganda del nazismo. Pero lo del cine eminente racista, de los jóvenes rubios altos y de ojos azules y las mujeres también blancas rubias y espigadas no murieron con Hitler, pasaron a Hollywood y sigue siendo un modelo de este cine que también defiende un tipo racial, el anglosajón.

Los emigrados se hacen sentir y los hermanos Max hacen un film de burla a Hitler, *Sopa de Ganso* en 1933 y en 1940 Chaplin hace una obra maestra que título *El gran dictador*, una verdadera burla del poder omnipotente de Hitler y Mussolini, al límite de lo grotesco (Lapusnyik, 2004).

En 1917, el presidente de Estados Unidos, Woodrow Wilson, declaró a Hollywood, “Industria esencial” y creó el Foreign Film Service. El presidente lo sintetizó así: “... la película se ha clasificado como el medio más alto de difusión de la inteligencia pública y dado que habla un mensaje universal, se presta de forma importante a la presentación de los planes y los propósitos de Norteamérica” (Epstein, 2007: 87).

Durante la guerra, Europa no pudo ejercer el papel de censor y limitar la presencia de películas de Estados Unidos y eso fue aprovechado por Hollywood, ya que ante de ésta había serias limitaciones en la comercialización de los films. Al terminar la guerra, Estados Unidos compra acciones en varios estudios de cine, incluido la UFA de Alemania.

Al comenzar el cine sonoro, en vez de crecer el impacto negativamente por la gran barrera del idioma y en los treinta, los principales países europeos hicieron películas en su propia lengua, se trató de hacer films de Estados Unidos en Europa, pero fracasaron porque no estaban las estrellas de Hollywood, por ello el paso siguiente fue el doblaje de las películas.

Antes de doblar, se probaron otros medios como la subtitularían, pero fracasó porque la gente no leía bien, y esto se agravó en los años antes de la segunda guerra cuando los europeos deciden reducir el flujo de películas de Estados Unidos para evitar la propaganda y aumentar la presión por la guerra, lo cual terminó afectando seriamente a Hollywood.

Durante la larga ocupación de Manchuria por los japoneses desde 1931 a 1945, en que cae derrotado Japón, este país imperial, tenía una empresa, Mantetsu, establecida en la región ocupada a China, en la cual realizaban una serie

de documentales orientados a mostrar una cara agradable de la ocupación y opresión a que está sujeta esta población por el despotismo japonés.

Hay también otros tipos de films que planteaban la opción del turismo y el placer que ello significaba para los visitantes, ya que estaban muy cerca de Japón en barco combinado con ferrocarril, y así se transforma el turismo en uno de los pilares de esta tierra ocupada conocida como *Manshukoku*.

Los films muestran a las familias en las playas con los niños disfrutando del mar, y para dar seguridad se pasaban imágenes de barcos de guerra que cuidaban las zonas. Estos films eran narrados por mujeres y también hay una fuerte presencia de ellas en la propia película, lo cual se consideraba positivo por ser estas consumidoras y tener más tiempo para poder ver los films.

Manchuria es parte de China y el imperio usa los films para demostrar que los mongoles eran como hermanos menores “incultos o no civilizados” y que esa era una función de Japón, repitiendo el mismo eslogan que los europeos colonialistas.

Además, el paisaje que se veía en las películas eran inmensas llanuras despobladas, que daban la impresión que casi no había gente, un lugar para ocupar en un país como Japón saturado por gente.

En 1935, aparece una película que va servir de promoción a Tahití, *Motín a bordo* (The Bounty) basada en la novela del mismo título de Charles Nordhoff y James Norman Hall, que viene a complementar una larga serie de libros que hablan de estos paraísos. El éxito de la película permitió cinco versiones de la historia y muchas del libro, algo excepcional.

En 1938, se estrena la película *Carmen*, filmada en Berlín y auspiciada por el gobierno de Hitler y la productora CIFESA, donde muestra la versión romántica de España, Sevilla y Andalucía como los lugares alegres y llenos de vida, en momentos en que empezaba a emerger el Mediterráneo español como lugar turístico, sólo que llegó la guerra y ello frenó en parte los flujos de turistas (Hernández, 2004).

La imagen de la ciudad moderna o histórica le debe mucho al cine ya que la ciudad, según James Donald no es una entidad fija o estática, sino que un ambiente imaginario, construido a partir de la interacción, de instituciones, relaciones sociales y medios de comunicación. Entre estos últimos se encuentra por supuesto, el cine (Donald, 1999).

Leo Charney y Vanesa R. Schwartz sostienen que el cine es un mecanismo central en la invención de la vida moderna mientras que para Paul Virilio,

el cine se ha convertido a comienzos del siglo XX en la plaza pública, lo cual es ratificado por una larga producción cinematográfica que sitúan a la ciudad como el eje, *París que duerme* de René Clair (1924); *Metrópolis* de Fritz Lang (1927); *Berlín, sinfonía de una gran ciudad* de Walter Ruttmann (1927); *El hombre con la cámara* de Dziga Vertov (1929), que bombardean al espectador con caleidoscopios de imágenes urbanas (Ríos, 2010).

Así el cine, como los libros y los periódicos van reformulando el concepto de mundo del ciudadano urbano, creándoles nuevas apetencias, entre las que emerge el paraíso como una opción posible y éste se logra en el viaje del turista.

La arquitectura, la ciudad y el turismo

La arquitectura evoluciona a través de nuevas escuelas como el estructuralismo y también del auge de nuevos materiales que les permiten a los arquitectos levantar cada vez obras más ambiciosas a la vez que nuevos servicios le dan mayores posibilidades a los nuevos retos, principalmente a nivel de los hoteles.

Alrededor de 1905 aparece el palacete, como máximo exponente del alojamiento, era un término de origen inglés, y tanto en tierra como en crucero el mayor imaginario de las clases acomodadas eran los Carlton, Ritz, Gran Hotel, que expresaban la nostalgia de la vida aristocrática que comenzaba a declinar.

A partir de 1880, palacetes, que eran las antiguas mansiones que fueron expropiadas a sus dueños y convertidas en alojamientos, son rescatadas a mitad del siglo XIX ante el auge del turismo y su mercado eran los grandes empresarios que llegaban a las exposiciones universales por muchos meses, gente rica que visitaba Europa por largo tiempo, como embajadores, por ello es que entre 1860 y 1960 fue conocido como el siglo de los palacetes.

Había dos concepciones, el modernismo técnico anglosajón con mucho confort y baño privado y el gusto francés por el ceremonial, decoración, recepción y operación (hotel Le Meurice) y en medio de ellos emerge una tercera que sintetiza a ambas y es el modelo clásico del hotel Ritz.

Lo que caracterizaba a un hotel palacete era la suntuosidad de las áreas comunes, majestuosidad de los vestíbulos de entrada, antecorredores y las grandes escaleras ornamentadas, con muchos salones con sus alturas y plafones tallados y esculpidos. Intensidad de su iluminación, gran peso de sus cortinajes, calidad del servicio, abundante personal de porteros a doncellas, servicio en

la habitación, reputación que hacen los clientes, turistas repetidores año con año. Era un mundo cerrado de interconocimientos, rumores, saludos, gestos y alusiones, de anécdotas y cotilleo, de miradas e intrigas, de amores y de deseos. Hasta la Primera Guerra Mundial, los clientes traían su servicio doméstico y se alojaban en el ático.

Los palacetes representaban el aire de una cierta nostalgia del Antiguo Régimen asimilada al placer de vivir, planeaba sobre los palacetes proyectados a partir de un modelo aristocrático que continuaba inspirando los códigos del saber vivir desde el vocabulario hasta la misma curvatura de sus asientos (Perrot, 2011).

Al terminar la primera Gran Guerra en la siguiente década entre 1920 y 1930 emerge un movimiento arquitectónico moderno alentado por la recuperación económica de la posguerra, que durará sólo una década, ya que en 1929 viene el famoso crack del 29. Esta escuela que tendrá una gran incidencia en esta difícil década se le denomina arquitectura racionalista o funcional.

Como algo exótico, digno del mundo de los arquitectos, esa difícil dualidad entre arte e ingeniería, se realiza un Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) encabezado por uno de los arquitectos y urbanistas más importantes del mundo, Le Corbusier, de donde salió un documento denominado la Carta de Atenas.

Este gran documento del emergente urbanismo del siglo XX, sienta las bases de lo que sería un modelo de ciudad funcional, con casas diseñadas para ser habitables. La ciudad es también un lugar de trabajo y se debe ver donde sentar cada una de las tres grandes actividades económicas y, por ello, debe ser una ciudad de fácil movimiento y rápida circulación. El ocio y los servicios dos caras del confort moderno deben ser tomadas en cuenta en esta ciudad moderna (Valdearcos, 2007).

Un planteamiento de vanguardia en esa época es que lo urbano no debe romper con el campo. Le Corbusier se adelanta a la ciudad sustentable al plantear que cada barrio debe tener parques y grandes áreas verdes como zonas de conservación.

En 1901, en Douglas, Arizona se inaugura el Askins Cottage Camp, que es el primer motel de Estados Unidos y, por ende, del mundo, ya que es allí donde nace esta forma muy particular de alojamiento de paso, la unión de dos palabras motor y hotel: Motel. Eran nueve cabañas, cada una tenía una habitación y una pequeña cocina y se cobraba a 0.50 centavos de dólar la noche, siendo sus

principales usuarios los mineros, los obreros de puentes y caminos que estaban construyendo carreteras en las cercanías.

El motel es algo más que un hotel, es un modelo de alojamiento que tiene su origen en el automóvil y en las carreteras y es junto a la comida chatarra, los McDonald's y Pizza Hut, los que comienzan estirar la ciudad lineal hacia los dos extremos de la carretera o los cuatro si es un cruce.

Tienen características propias que lo hacen diferente:

- Tierras baratas, a veces no pensadas como edificables.
- Están alejados de las ciudades.
- Están muchas veces junto a una estación de servicio.
- No tiene las comodidades de un hotel de la ciudad por pequeño que sea.
- Una sola planta, generalmente y una sola función: alojamiento.
- Comodidad básica, cuartos iguales.
- Estacionamiento en la puerta de la habitación.
- Economía por el precio de palabras por la forma, no se conocen entre las partes.
- El número de la matrícula del auto es suficiente ningún otro documento.
- Codificación mínima de los espacios: check in-check out.
- Está diseñado para eliminar cualquier línea de simpatía.

Al terminar la Primera Guerra Mundial en Estados Unidos comienzan los “años dorados” y con ellos el automóvil llega a la familia y con él las carreteras y con éstas, los moteles. Ésta es una arquitectura determinada por el automóvil y al comienzo tuvieron diferentes nombres: Cabin Camps, Tourist Courts o Auto Courts. Sus nuevos clientes, la naciente clase media exigía movilidad y confort, el básico para disfrutar, el mar, bosque o la montaña y fue evolucionado hasta llegar al motel tradicional, alojamiento informal por pocos días u horas, lugar de encuentros, espacio sin control.

El 12 de diciembre de 1925 en San Diego Obispo, California, abrió el Milestone Motel, pero la calificación para diferenciarlos del hotel recién se da en 1926 en la revista *Hotel Monthly* (Bégout, 2007).

Pero todo lo simple y no cargado de cosas de más que tenía el motel, no alcanza para que una sociedad muy formal, religiosa y por tal mayoritariamente hipócrita, termine desconfiando de un motel porque no lleva registros de documentos, o porque es un lugar de encuentros “prohibidos” para esa época pero muy buscados, al extremo que en 1935 un estudio del Departamento de

Sociología de Southern Methodist University de Dallas, demostraba que los moteles eran para encuentros furtivos; de 109 parejas que habían tomado una noche, 102 habían dado nombre y dirección falsa.

Eso llevó al más perverso de los poderosos, Edgar Hoover, un hombre que no asumió su género y, por ende, lleno de resentimientos perseguía todo lo que no represente el “orden natural” y de allí a perseguir a los que se alojaban en los moteles, porque los 36,000 moteles a lo largo de Estados Unidos eran “una amenaza para la paz y seguridad” del país.

Así lo que Hoover planteaba era “... que la debilidad de los vínculos sociales en los moteles cubría de hecho la presencia subyacente de relaciones que prosperan precisamente en la relajación de las interacciones humanas y en la indistinción voluntaria de las relaciones jerarquizadas...” (Bégout, 2007: 27).

Y es que en esa sociedad la experiencia del motel nos invita a meditar: la naturaleza social tiene horror al vacío, a la pérdida del control. El motel nos permite así arrojar algo de luz sobre la fundación plural de la sociabilidad urbana en el mundo contemporáneo, desgajado del hecho social algunas figuras ejemplares a pesar de su marginación y de su baja.

El motel ofrece a la sociedad un fragmento resplandeciente de espejo donde pueda mirarse a la cara, bajo una forma más sobria que aquella que aspira a producir habitualmente y donde precisamente se desfigura por la exigencia demasiado grande de representatividad. Quizás a causa de su topografía particular Michel Foucault en un artículo de 1967, califica a la habitación de un motel entre lo que denomina “espacios otros” (Bégout, 2007: 36).

En las décadas del veinte y treinta, los arquitectos estudian las relaciones entre vivienda y servicios, así como las relaciones entre espacio construido y las funciones de la vida de los ciudadanos. Los avances en la ingeniería les permite planificar como urbanistas, comienzan a construir rascacielos y ello los lleva a una búsqueda de la relación con los espacios verdes.

En la neutral (Primera Guerra Mundial) Holanda se reunieron artistas y arquitectos creando el movimiento De Stijl, que permitió que trabajaran juntos en el diseño y la decoración de las nuevas casas.

Rietveld, arquitecto holandés, tiene en esa época dos importantes aportes, por un lado, la casa Rietveld Schröder en Utrecht y, por el otro, el diseño de la silla roja y azul. Su concepto del diseño es total y diseña igual una casa que una silla, a base de líneas rectas, planos y colores como hace en pintura Mondrian, es un diseño racional, sin ornamentación ninguna (Valdearcos, 2007).

Pero en la Europa de entreguerras uno de los experimentos socio-político que repercute en la arquitectura y la cultura en general fue lo que se conoce como la Viena Roja, que se da cuando el Partido Socialista asociado a los comunistas tomó el poder democráticamente en 1918 y lo retuvo hasta 1934 siendo sustituido por un gobierno de corte autoritario, de derecha, que duró hasta la “anexión” a Alemania ejecutada por Hitler en 1938.

Se construyó entre 1927 y 1930, en una de las secciones exclusivas de la ciudad, el Distrito 19, lo que parecía un gesto político provocativo de mucho impacto, y que fue financiada por un impuesto especial que permitió también la ejecución de conjuntos similares hechos por renombrados arquitectos locales e internacionales.

Su arquitecto fue el vienés Karl Ehn (1884-1959), discípulo de Otto Wagner (1841-1918), responsable además de propuestas urbanas para el ensanche de la ciudad. Se construyeron más de 1,400 apartamentos que estaban dotados de baños privados, una innovación entonces para ese nivel de ingresos, y están caracterizados por grandes balcones que eran considerados como un lujo propio de sectores más ricos.

Ese conjunto incluyó áreas verdes muy generosas, parques infantiles, una biblioteca, lavanderías, preescolares y escuelas, servicios de salud y oficinas. Se convirtió en una suerte de símbolo socialista y durante lo que se llamó la Guerra Civil de Austria, en febrero de 1934, fue una plaza fuerte de los paramilitares socialistas que luchaban contra sus homólogos conservadores y la infiltración nazi previa a la anexión.

La Viena de aquellos tiempos tuvo una enorme concentración de creativos como Oskar Kokoschka, Peter Altenberg, Gustav Klimt, Egon Schiele, Sigmund Freud o Karl Kraus, junto con Otto Wagner.

Entre ellos Adolf Loos, arquitecto, un reformador de la cultura y la vida, polémico, que su construcción más provocadora es la llamada “Loos-Haus” en la plaza Michaelerplatz, enfrente del Palacio Imperial, en su día indujo al Emperador a mandar tapar todas las ventanas con vista a esa casa, que hoy es un banco que está abierto para que se pueda visitar en horas de trabajo.

Los turistas de hoy que están interesados en la arquitectura tienen un verdadero festín con el testimonio patrimonial de la Viena Roja, a lo que se le agrega la tienda de ropa Knize en la calle Graben, que hasta hoy ha mantenido y sigue cuidando el espíritu cultural de Loos, y el Loos-Bar, renovado de forma ejemplar, situado en un pasaje de la calle Kärntner Strasse (Frühwirth, 2013).

En Estados Unidos, los avances de los grandes diseños eran sorprendentes, Ludwig Mies van der Rohe en 1919 trazó el proyecto del gran rascacielos de metal y vidrio de la IBM en Chicago, algo pionero que el mismo denominó “construcción de piel y huesos”.

Cuando la arquitectura racionalista triunfaba en los treinta nació un concepto nuevo que se alejaba de las utopías urbanísticas de Le Corbusier y de la deshumanización de las formas y este movimiento nace con Wright, su creador y principal figura que en cierta manera un continuador de la Escuela de Chicago, pero dedicado ahora a casas familiares.

A finales del XIX se consolidan los grandes centros urbanos y en sus calles se ubican los monumentos del consumo, las grandes tiendas, pero este dominio del comercio en el centro durará poco ya que, con el automóvil, se revalorizan los suburbios y la vida al aire libre, por ello las grandes tiendas tienden a abrir nuevos negocios en estas nuevas zonas de desarrollo urbano.

Los promotores construyen elegantes centros comerciales en los suburbios como Roland Park Shopping Center en 1907, en las afueras de Baltimore, o Market Square en 1916 en Lake Forest, con sus aparcamientos propios y no en la calle. En 1924, el que es considera el padre de los centros comerciales, J. C. Nichols, promueve el Country Club Plaza en Kansas City, sentando la base de los nuevos planes financieros para los centros que vendrán al terminar la Segunda Guerra Mundial (Crawford, 2004).

El patrimonio inmobiliario de esta época de gloria económica y grandes tragedias es monumental y forma parte de los grandes atractivos de las capitales como es el Empire State Building, rascacielos situado en la ciudad de Nueva York. Su nombre deriva del apodo del estado de Nueva York y que fue el edificio más alto del mundo durante más de cuarenta años, desde su finalización en 1931 hasta 1972.

En la década del veinte, Raymond Hood será el arquitecto estrella de la naciente capital del mundo financiero, Manhattan, y comienza su carrera de construcción de rascacielos en 1922 cuando gana el concurso para construir el Tribune Tower y al terminarlo vuelve a Nueva York donde le piden que construya un rascacielos para la firma American Radiator, donde comienza a pensar su idea central: “ciudad de torres”. En esa época lo ven para construcción de una iglesia, un hotel, club con piscina, todo junto y un gran garaje abajo y locales comerciales sobre la avenida. Hood convencía y vendía a partir de una fórmula que combinaba la fantasía con el pragmatismo.

En 1928, el propietario del *Daily News*, le pide un edificio excepcional, y él les hace un proyecto muy audaz, pero ya había entrado en el mundo Manhattan, donde el único objetivo era la especulación. El rascacielos McGraw-Hill (1929-1933), le da más fuerza a su concepción de la ciudad de torres.

En 1931 construye la ciudad bajo un solo techo, donde se sigue planteando el crecimiento descontrolado de Nueva York y una forma de orientarlo es a través de comunidades relacionadas dentro de la ciudad, cuyas actividades queden restringidas a determinadas zonas y que no tengan necesidad de desplazarse en auto a zonas alejadas. La propuesta de construir la ópera y una serie de edificios alrededor, lo lleva a vincularse con Rockefeller, quién se hace cargo como desarrollador a través de una empresa, Metropolitan Square Corporation, creada en 1928 y que operara un amigo, John D. Todd. En medio de la crisis del 29, Rockefeller está entre dos proyectos, uno restaurar el pasado que era un poblado colonial de Williamsburg y, el otro, rediseñar el futuro (Koolhaas, 2006).

Todd trabaja con dos jóvenes arquitectos, pero sus consejeros son los arquitectos clásicos: Hood, Corbett y Harrison. La crisis del 29 cambia los planes, si bien no los logra cerrar y allí se construye el Rockefeller Center que significa un gran salto al vacío, en la crisis y con proyectos suspendidos, pero lo dan y salen exitosos. Entre las construcciones exóticas dedicadas a la diversión estaba emergiendo Coney Island, donde se construyó a comienzos del siglo XX la ciudad de los enanos y Dreamland, un laboratorio para el desarrollo de Manhattan, que en 1911 se incendia y en 1914, se incendia el Luna Park, y siguen degradándose las atracciones en Coney Island, hasta 1919 que abre en la isla el Palacio de la Alegría.

La experiencia de casi cuatro décadas de ocio y falta de urbanismo se cierra en Coney Island en 1938 cuando el comisario Robert Moses coloca a la playa y al paseo marítimo bajo jurisdicción del Departamento de Parques, un nuevo modelo de experimento que servirá para Manhattan y en pocos años Coney Island se transformó con el 50% de la superficie bajo parque, una especie de Manhattan con hierbas (Koolhaas, 2006).

La sociedad de la “entreguerras”

La sociedad del nuevo siglo se adecua al nuevo tiempo y en 1910 se logra un acuerdo, en materia del tiempo, y se crea una Oficina de las Longitudes en el

Observatorio de París, en la torre de Eiffel para recibir y coordinar señales que emiten diferentes países. En 1912, se llama a una Conferencia Internacional y se crea en París la Oficina Internacional de la Hora que tendría siete relojes que ajustarían el tiempo, pero por la guerra recién se abre en 1920.

En 1924, la BBC, por radio da la hora la cual es seguida en toda Gran Bretaña, la red telefónica toma la costumbre de solicitar la hora y las empleabas daban la que tenían luego se ajusta a un reloj controlado. En 1933, las estaciones del ferrocarril de Francia dan la hora por altavoces con voz humana.

En 1924, John Harwood y Harry Cutts logran la fabricación en serie de relojes de pulsera automáticos; en 1927 el reloj a prueba de agua y en la URSS en 1930 inaugura la primera fábrica de relojes, pero Alemania invadirá con sus relojes Europa y en 1920 Ford coloca un reloj en sus automóviles (Attali, 2001).

El fin de la Primera Guerra Mundial terminó el primer ensayo de la preliberación femenina ya que las mujeres durante cinco años se hicieron cargo del país y la retaguardia, base para la victoria, por lo que no sorprende que al terminar la guerra se aprobara el voto femenino, lo mínimo posible ante el esfuerzo de las que demostraron ser iguales a los que las discriminaban, los hombres.

De este mundo reducido, el centro de los cambios sociales e intelectuales era aún París, la capital francesa, fue el lugar donde pasaron las dos guerras, por ello un espacio privilegiado para entender el renacer luego de la primera guerra y los temores, luego, de la crisis del 29, ante el auge de los estados fascistas. La primera posguerra dejó varios millones de muertos, la mayoría jóvenes y de las clases emergentes, media y baja, y además debieron enfrentar una gran crisis dado que la economía de los países estaba en recesión.

Francia recuperó el punto central de la atención de la gente de la cultura, las artes y el *bon vivant*, ya que su bajo costo de la vida era un regalo para los extranjeros principalmente norteamericanos, como Hemingway que escribió desde París, un libro excepcional de esos tiempos contradictorios, *París era una fiesta*, ya que por un lado eran muy difíciles, pero también alegres.

El propio Hemingway escribía a un amigo, algo que sintetizaba ese tiempo especial de los primeros años de la década del veinte en París y decía: “si tienes la suerte de haber vivido en París cuando joven, luego París te acompañará vayas donde vayas, todo el resto de tu vida, ya que París es una fiesta que nos sigue”, carta de Hemingway a un amigo en 1950 (Hemingway, 2013).

Mientras París era una fiesta, Estados Unidos estaba en plena etapa del puritanismo, lo cual generó la prohibición del juego y el alcohol, con consecuen-

cias nefastas para el país ya que la mafia creció y la vida en las ciudades estaba marcada por las luchas entre policías y bandas por el control y distribución del alcohol.

Mientras los intelectuales de Estados Unidos y otros países se movían en busca de libertad y fuera de los países amenazados o conquistados por el fascismo, París se transformó en la “Arcadia de la libertad”, algo que transformó el mundo cultural, el mundo social y tuvo incidencia en lo económico.

En 1926, el 2 de octubre, en plenos años locos de París, la venus negra Joséphine Baker debutó en el Casino de París bailando semidesnuda en el espectáculo la *Revue Nègre*, que incluía una orquesta de jazz, dirigida por Claude Hopkins, con la participación de Sidney Bechet. Su exótica forma de bailar, su sexualidad desinhibida y su vestimenta mínima —una falda hecha con plátanos— resultaron más atractivas para los europeos que para los americanos, que seguían dominados por el falso puritanismo.

En 1934, en el *Folies Bergère*, mister Derval impone el “slip” para las bailarinas que presentaban eróticos espectáculos en torno a una estrecha mesa de billar. En ese mismo tiempo el *Paris Magazine* dedicaba el editorial en su número 33, al auge de los espectáculos nudistas, que se expandía en la mayoría de los espectáculos nocturnos (Gavarrón, 1997).

El grupo de la moda era una combinación de las mujeres de la aristocracia que eran vestidas sin costo por las grandes casas de la moda y los millonarios principalmente de Estados Unidos que eran los principales compradores de moda, algo que describe con realismo Bettina Ballard, una de las grandes de *Vogue* y un testigo de esa época de auge del *glamour*.

Bettina se refiere a este grupo como “un pequeño y egocéntrico grupo de mujeres, que dictaban la moda, poniendo de moda lo que ellas elegían para sí mismas... Les Dames de Vogue eran sus mejores representantes, dentro de este grupo se encontraba la princesa Baba de Faucigny-Lucinge, la vizcondesa Marie Laure de Noailles, la princesa Natalia Paley...” (Mir, 1995: 16-17).

Ballard cuenta en sus memorias el fascinante mundo de París en la pre-Segunda Guerra Mundial, cuando fue corresponsal para la revista *Vogue* americana bajo el entonces editor en jefe Edna Woolman Chase.

Da un sentido real de lo que era la alta costura de París y fue como en la década de 1930 hasta la declaración de la Segunda Guerra Mundial y los primeros meses después, cuando nada parecía estar ocurriendo y la gente en Francia lo llamó el “sit-down guerra”.

La revolución en las costumbres y los gustos de los sectores más poderosos y otros que se le sumaban, artistas, escritores y otros amigos de la noche, llevan a una libertad absoluta en lo sexual, junto al alcohol y las drogas, que trasladaban a las playas las largas temporadas de verano.

Esto generó una idea de libertad que era relativa, ya que existía la tiranía de la moda que moldeaba a esa “libertad”, Paul Poiret y Coco Chanel apoyaron la creación de esa fantasía visual, que enfureció a muchos y enriqueció a unos pocos industriales de la moda y las grandes casas de diseño y confección.

En los años veinte, esa postura liberadora encerraba tras de sí un tipo del moderno consumismo, que explotó a las mujeres en nombre de la libertad, las cuales sufrieron las consecuencias de esta fantasía. Pero esto cambió, y la sociedad dio un giro radical luego de la crisis del 29 que arrasó a Estados Unidos, pero golpeó en Europa; la mujer recupera su feminidad y logra el voto femenino, mayor libertad y reconocimiento en el trabajo.

Cecil Beaton, fotógrafo de moda en la época, logra describir un nuevo estilo de mujer, al describir a la duquesa de Peñaranda que aparece vistiendo “... una túnica blanca corta, con escote pronunciado y una falda que apenas le llegaba a la rodilla... llevaba el cabello estirado hacia atrás tan apretado como un torero y brillantado como un charol. El cutis hacía juego con el tono de sus medias, pues estaba tostada por el sol hasta adquirir un matiz yodado...” (Beaton, 2010: 147).

Las revistas de moda presentaban una realidad muy distinta a la del resto de la sociedad, reportajes de grandes fiestas o eventos, moda, maquillaje y *glamour*; son las que imponen y desarrollan la fotografía de la moda, que viene a remplazar a la lámina dibujada.

La sociedad se modernizaba por las revistas, el cine, los periódicos y la radio, todos medios emergentes de comunicación; se socializaba a través del teléfono que ya reducía las misivas y así avanza a la gran velocidad que le exige los medios de transporte y el propio ritmo que le da la economía para superar la crisis del 29, un hecho traumático en Occidente, que toma forma de tragedia en la Segunda Guerra Mundial.

En la década de los veinte, Estados Unidos entró en una desinhibición ultramoderna, era la época del jazz y la Coca-Cola se propagaba como parte integrante del “espíritu de la época”. La era “sin prejuicios del progreso” estaba en marcha y Coca-Cola emergía como la vista de toda la familia, sola para los chicos y combinada con otra, para los grandes.

Hacia fines de la década del treinta, pocos años antes del estallido de la segunda Gran Guerra, las familias de Estados Unidos escuchaban unas cuatro horas y media de radio, que eran parte de la innovación tecnológica del hogar junto con el refrigerador, que en 1937 ya habían salido a los lugares públicos y había 8,000 que servían Coca-Cola por unas monedas. Delta Air Lines distribuía la Coca-Cola gratuitamente durante los vuelos lo cual pronto pasó a todas las líneas de Estados Unidos (Pendergrast, 1998).

En 1925 mostrarán las mujeres por primera vez las rodillas y con ello la segregación sexual estaba consumada; el hombre ocultando sus piernas por el pantalón y la mujer mostrándolas con las faldas. Todo un proceso de liberación que había comenzado muy fuerte con el siglo y que, en 1912 en Estados Unidos, se expresaba a través de la venta, por primera vez de sujetadores, una muestra del ocaso del viejo corsé (Gavarrón, 1997).

La mujer se sigue liberando y con ello hay más ganas de vivir, nuevas formas de ocio, ellas entran al café, al bar, solas o acompañadas, pero no limitan y por ello la nueva inspiración cuadros, escritos, esculturas, que reflejan esos momentos, algo que tuvo la complicidad de los surrealistas, que como Breton pasaban la vida enamorados, que entre los grandes aportes después de *El amor loco*, *Los pasos perdidos*, logró en 1847, *Arcano 17*.

La libertad llega a límites no pensados. En 1932, en España, un país que combinaba modernidad con conservadurismo, la revista *Chic*, presenta un editorial titulado “Lucid los senos”, en la que mezcla una parte de liberalismo personal y otra de represión machista, algo difícil de superar aún en esa época.

En este manifiesto afirmaba,

la moda de la tabla rasa ya cuenta con pocas adeptas. Esa moda la ideó alguna modista seca como una escoba o peor aún, algún seco modisto de sexo indefinido... Y no tiene la mujer derecho a desfigurarse a contradecir sus naturales perfiles... No porque ofende a la naturaleza y ofende al hombre... El seno, queridas lectoras, es el alto delicioso, el buen alberge donde el amor toma fuerza para el viaje... Es el fruto del árbol de la ciencia del bien y del mal... Lucid los senos, ricas... (Gavarrón, 1997: 233-234).

El doctor Earle C. Haas en 1929, atendiendo a las quejas de su mujer sobre la incomodidad de usar las voluminosas compresas de la época, diseñó el primer tampón moderno tal y como lo conocemos hoy día. Haas consiguió la primera

patente en 1931 y comenzó a comercializar este producto bajo el nombre de Tampax, y en esta época muchas mujeres tuvieron que incorporarse al trabajo debido a la guerra mundial, por lo que el tampón jugó un papel muy importante ya que les permitía mayor libertad de movimiento.

Con la ocupación alemana la gran ciudad de París pasó de ser la capital del vicio a la de la resistencia, por ello a partir de 1940 aparecen los conjuntos azul, rojo y blanco los colores franceses, y los sombreros que habían quedado fuera de moda en la década del treinta, todo ello para enfrentar al gris de los militares alemanes de la ocupación y las mujeres alemanas que los acompañaban, hasta que el mando alemán las obliga a volver a la ropa de campaña, pelo corto y cara lavada.

Vida privada

La vida privada no es una realidad natural que nos venga dada desde el origen de los tiempos, sino más bien una realidad históricamente construida de manera diferente por determinadas sociedades.

Hasta la Belle Époque, los poderosos levantaban un muro sobre lo privado que era la familia, que se regía por un código muy estricto no escrito, que entre otras limitaciones afirmaba que la gente educada jamás entabla conversación con extraños y hacia el interior de la familia se tenía prohibido hablar asuntos íntimos con los padres.

Cuando menos se frecuente a las personas que nos rodean, tanto más nos haremos merecedoras de su estima y su respeto, y para ello en la casa burguesa se tenían estrictamente separadas las áreas de recepción de las personas no familiares, o sea extraños, y además los niños jamás entraban a esas áreas, porque le son vedadas por el mismo principio de no intimar con extraños.

Pero esta segregación era aplicable a la burguesía, los pobres no podían darse ese lujo y además ¿qué podrían ocultar sino sus miserias? Como ejemplo de esa época estaban las familias pobres en Nápoles, viven en cuartos pequeños donde comparten todo y su única opción es la calle donde a veces trabajan, comen o simplemente ven a otros, no hay diferencia entre lo público y lo privado.

En la primera posguerra estos muros comienzan a derribarse y para el comienzo de los treinta ya están muy superados por nuevos y modernos aires principalmente en la gente joven. La desigual y lenta flexibilización de los for-

malismos que dominan la vida pública se inscriben en un cuadro más general donde se replantean todos los papeles.

Los primeros cambios se ven en la política y el trabajo, especialmente femenino, además de las vacaciones y los juegos colectivos. En las primeras dos décadas del siglo xx se desmorona el viejo modelo de segregación por sexos y se da una mayor igualdad; el movimiento sufragista femenino se hizo internacional y ayudó a estos avances.

En Estados Unidos, la revista *Ladies' Home Journal* fue la pionera en difundir educación sexual y, en 1916, Margaret Sanger abrió la primera clínica pública de control de la natalidad. En 1920 se afirmaba que una niña de la escuela sabía tanto de natalidad como una esposa en 1885. Los jóvenes de ambos sexos buscaban más libertad; la muchacha de moda en Estados Unidos era la *flapper*; de Francia, la *garçonne*; de Brasil, la *garota*; la de Alemania era *bubikopf*; en Japón, *moga* y en Italia, *maschietta* (Coontz, 2006: 258-259).

Con estos cambios, el sexo llegó a ser uno de los temas centrales de las conversaciones, mientras Freud hacía circular sus teorías sobre el poder de la pulsión sexual, en Suecia la feminista Ellen Key publica la obra *La nueva ética erótica* y en Inglaterra el sexólogo Havelock Ellis, decía que el sexo era una de las mayores fuerzas impulsivas.

El rechazo a la segregación de género y a las reticencias sexuales de la era victoriana eran evidentes y más entre los jóvenes; esa cultura juvenil principalmente la que llegaba de Estados Unidos se promocionó por los periódicos y revistas y se impuso, así los jóvenes habían ganado el derecho a elegir su pareja, sin límites de clases. La cita era una práctica de las clases pobres, pero en 1914 ya se aceptó y las revistas lo sacaban como novedad, y con el uso del automóvil algunos lo consideraban inmoral porque era “una casa de prostitución sobre ruedas” (Coontz, 2006: 261-262).

El otro tema fundamental que altera la vida privada en las primeras décadas del siglo xx es el matrimonio, ya que habían quedado suprimidos los límites entre las esferas de actividad de los hombres y las mujeres y la doctrina de la “pureza sexual”, había quedado herrumbrosa en un pasillo de la vida.

El matrimonio ya estaba amenazado, porque las mujeres no se resignaban a sacrificar su vida en la actividad doméstica. En 1920, en un libro escrito por Filene (1999) denominado *Flaming Youth*, definía a la mujer de los años veinte como “inquieta, seductora, codiciosa, descontenta, anhelante de sensaciones, desenfadada, un poco mórbida, algo más que un poco egoísta, tan negligente

de espíritu como esbelta de cuerpo... compañera adecuada para el apresurado, temerario y cínico hombre de la época” (Coontz, 2006: 263-264).

El último gran cambio de entreguerras se dio a fines de los cuarenta, cuando se inicia el club Mediterránea, que rompe con las estructuras rígidas de los hoteles y cambia el sentido de las vacaciones no son “ni un momento ni un lugar”, sino un estado del espíritu valorado como tal.

Cambian las relaciones entre empleados y clientes, se rompe el protocolo y por ello se arman juegos donde se hace el ridículo. La vida social seria es alterada y violada, o como dice Edgar Morin, las grandes vacaciones son las vacaciones de los grandes valores, no se habla en serio o se es un aguafiestas (Aries y Duby, 2001).

La aparición de la monarquía en los medios en Navidad es de 1932 y forma parte de la evolución del protocolo de la reina, que tuvo cuatro etapas, en esta etapa es la penúltima, que va desde 1918-1953, coronación de la reina Isabel, los ingleses están convencidos que se realizan bien las pompas y rituales, es la única monarquía que queda con estos ornatos (Cannadine, 2002).

Otro ejemplo fue la elección del estilo gótico para reconstruir el Parlamento británico, después de su destrucción en la Segunda Guerra Mundial y siguiendo los viejos planos, un retorno al pasado como referente directo del imperio que se estaba desmembrando. Se debe diferenciar la “tradicición”, cuyo objetivo y características es la invariabilidad, que se repite a través de prácticas fijas, de las “costumbres” que se dan en las sociedades tradicionales.

No descarta la innovación y el cambio en un caso determinado, por ello da a cualquier cambio deseado la sanción de lo precedente, la costumbre es la que hacen los jueces en Gran Bretaña y la tradición es la peluca, el declive de la costumbre transforma invariablemente la tradición.

A lo largo del siglo XIX, 1800 a 1914 fue el apogeo de la cortesía francesa, nacido al final del Antiguo Régimen y de cuya sombra aún se vivía, pero los cambios tecnológicos rompieron los muros del conservadurismo, por ejemplo, cuando a comienzos del siglo emerge el teléfono primero como excepción y luego como algo normal.

La instalación de teléfonos o los telegramas es la pérdida de todo arte delicado y encantador, profundamente francés, el arte epistolar, esa conversación con la pluma en la mano, pero además se llegó a otro extremo las llamadas telefónicas, suprimen una visita de cortesía. La baronesa Staffe se entusiasma mucho con las tarjetas postales, comunicaciones cortas, pero con detalles.

En la década del veinte al cuarenta se comienzan a dar las rupturas de la urbanidad burguesa, que se continuarán con más fuerza en los cincuenta, y ello es visto con tristeza por los emisarios del pasado cuando afirmaban que el dinero reemplaza a la cortesía y la advenediza se apoltrona en el sillón de la dote (Rouvillois, 2009).

En la segunda mitad del siglo XIX es el auge del esnobismo y para 1900 comienza el del antiesnobismo, que es un esnobismo a la inversa, por medio de una afectación simétrica finge invertir la escala de valores establecidos por los esnobs. Había dos tipos de esnobismo, el social o mundano, que consiste en acercarse, y relacionarse con miembros de la alta sociedad y el de la moda, es más de orden intelectual y no social, y es el que pretende estar a la vanguardia, en la cima del buen gusto, la ropa, etc.

Hacia finales de los años cuarenta, fin de la Segunda Guerra Mundial, se da una ruptura, y el nuevo esnobismo está en la moda despreciando todo lo antiguo conservador o anterior. En Estados Unidos desde el fin de la Primera Guerra Mundial la inmigración masiva democratiza la sociedad al aumentar el mestizaje y en Europa por la caída de los imperios y reinos.

Los advenedizos, que pretendían compartir el ocio y las vacaciones en los centros más exclusivos que eran la mayoría en esa época, se iban por las formas del esnobismo social, y así cambiar el apellido o transformarlo agregando una de, du, del, la o simplemente la d', forma de transformar en un apellido no reconocido por otro de origen noble. En la Edad Media los apellidos desaparecen con las dominaciones bárbaras y reaparecen lentamente hasta alrededor del siglo XI, en que las personas eran nombradas por el nombre y un apodo derivado de su aspecto o fama. También se podía adquirir un nombre importante por la vía del casamiento, o bien falsificar blasones y escudos de armas, una falsa historia del linaje familiar. Los títulos eran muy importantes y la gente corría el riesgo de ser descubierto, a fin de acceder a lugares que sólo era posible por invitación, por dinero o por linaje.

Deporte y ocio

¿Qué clase de sociedad es ésta en la que cada vez más gente utiliza parte de su tiempo libre en practicar y observar como espectadores, estas competencias no violentas de habilidad y fuerza corporal que llamamos deporte? (Elías, 2009).

Esto ha llevado a que, entre otros, los sociólogos asuman como una de sus finalidades la de realizar investigación y dar a conocer algo hasta entonces desconocido por los seres humanos, que era el deporte, como espectáculo, como acción colectiva y como bandera política, entre otros.

Esto comienza con un proceso al que Elías denomina la deportivización de los pasatiempos, concepto que servía para designar con brevedad la transformación de los juegos en deportes en la sociedad inglesa y la exportación de algunos de ellos a casi todo el mundo; son otros ejemplos de su “esfuerzo civilizador”.

El hecho de que, en el transcurso del siglo xx, los ejercicios corporales competitivos en forma altamente regulada que llamamos “deportes” se hayan convertido en representación simbólica de competencia no violenta, no militar, entre estados, no debe hacernos olvidar que el deporte ha sido en primer lugar y continúa siendo un ejercicio de competencia que excluye hasta donde es posible las acciones violentas que pueden lastimar seriamente a los competidores.

El surgimiento del deporte como forma de lucha física relativamente no violenta tuvo que ver con un desarrollo relativamente extraño dentro de la sociedad en general: se apaciguaron los ciclos de violencia y se puso fin a las luchas de interés y de credo religioso de una manera que permita que los dos principales contendientes por el poder gubernamental resolvieran completamente sus diferencias por medios no violentos y de acuerdo con reglas convertidas y observadas por ambas partes.

Uno de los cambios más importante que se dio en las primeras décadas del siglo xx y que va a incidir en el turismo y el ocio en general, fue lograr el derecho social y laboral para poder acceder a una vida más digna y los descansos semanales, antesala de las vacaciones.

Al comienzo del siglo xx, las clases populares comienzan a practicar deportes debido a que cambian sus condiciones, para Francia y luego extensiva a toda Europa. En 1906 se acuerda en Francia el descanso semanal y en 1919 la jornada de ocho horas, que empieza dominar en Europa.

El Frente Popular crea la semana de 40 horas, y además las vacaciones pagadas, y el Estado comienza a intervenir en los deportes; se crean en 1919 federaciones para un solo deporte, el fútbol y se nombra a un alto comisionado para educación física. En 1932 se crea el Ministerio de Educación y absorbe esta comisión. Las municipalidades se lanzan a construir estadios, canchas y piscinas, apoyados por una ley de 1925 para expropiar por causa de utilidad

pública terrenos baldíos y para 1929 ya están en operación 1,750 canchas que cinco años después en 1934 llegaban a ser 2,300 canchas.

El esquí era conocido desde el siglo XIX, y en 1924 se crea la Federación Francesa de Esquí, y comenzó a imponerse como deporte masivo y en 1937, Robert Brasillach, empuja a los jóvenes a través de sus novelas a la vida al aire libre, las montañas y el esquí, y en vísperas de la Segunda Guerra Mundial era esnob ir a la montaña a esquiar.

El polo está llamado a sobrevivir como el deporte de los ricos, pero sin embargo el golf, cuya práctica es poco oneroso se ha mantenido y masificado al igual que el tenis, ambos como deportes de clases medias altas, no populares, hasta pasada la segunda mitad del siglo XX.

El ocio de las mujeres en el primer tercio del siglo XX era aceptado, pero también rechazado en la sociedad europea, pero siempre de formas muy diferenciadas, como es el caso de la sociedad española de comienzo del siglo XX, muy conservadora y dominada por el catolicismo, frente a la francesa más liberada y dominada por nuevas ideas.

Para los años veinte comienzan a flexibilizarse y transformarse los rígidos patrones del XIX para la mujer y éstos son: las adolescentes tienen la libertad de elegir a sus amistades, antes decidían los padres. Las mujeres estudian y en casos ejercen carreras universitarias. Emerge el deporte, la afirmación de gustos y actitudes personales y hasta la posibilidad de competir.

La publicidad de los años veinte tiene muchas páginas dedicadas a la mujer, como nuevo atractivo para el consumo, para el hogar y para mejorar su imagen. Viajes y especialmente al veraneo, que se puso de moda en el siglo XIX para la clase alta y a comienzos del XX para la clase media. Permite un ambiente más relajado de las normas rígidas, practicar nuevas actividades y capacidad de elección de nuevas relaciones.

Aparte de estos puntos existían otras opciones de ocio típicas como bailes, teatro y fiestas, a los que se agregan las nuevas: de las compras y la modista, participar en las sociedades de beneficencia, asistir a conferencia y al cine, el nuevo atractivo. Después de los veinte, el cine será un factor de cambio en la sociedad por el efecto demostración (Gómez-Ferrer, 2003).

Joffre Dumazedier sostiene que en las sociedades precapitalistas, el ocio era mínimo, porque las fiestas eran parte del ritual del trabajo y la religión y los tiempos muertos para el campesino eran pocos, dado su trabajo de supervivencia, pero en la sociedad industrial, el tiempo libre y el de ocio estaban claros. El

ocio es el conjunto de actividades realizadas en un tiempo social específico, el tiempo de ocio, y suponía siempre un cierto grado de libertad de elección e implicaba, a su vez, la asociación a un estado subjetivo de satisfacción personal, que servía de base al atractivo que ejercía sobre la libre voluntad del individuo, y que se daba en un hipotético contexto de débil coacción normativa del poder sociopolítico sobre el ocio (Dumazédier, 1968).

La expansión del ocio mercantilizado entre 1880 y 1914 fue muy elevada, apoyada por la reducción de la jornada laboral y el aumento de los salarios. El cine, que al comienzo era en locales pequeños, para 1910 en Gran Bretaña había un total de 4,500 cines. En 1888, se inicia la liga inglesa de fútbol y luego se hará internacional aumentando los viajes de los equipos.

Al comenzar el siglo xx, las industrias editoras estaban creciendo, apoyadas en el consumo de una emergente clase media, por lo cual se fue especializando y diversificando, así se leían entre dos a tres millones de obras al año, 1,300 títulos editados a comienzo del siglo xx. En la segunda década se había duplicado, llegando en algunos casos como *El Cuento Semanal* que se llegó a tirar 50,000 ejemplares a la semana.

Esta industria también alimenta al gran mercado emergente de lectores en Latinoamérica y los temas que aborda esta industria eran: la novela realista, el folletín, el teatro, el sainete o la zarzuela, además de los relatos cortos más populares. Sobre ese mercado se expande la prensa, con nuevas tecnologías y buenas inversiones de capital, noticias rápidas y otras por partes.

Las corridas de toros, algo emblemático en España, pero también con grupos adeptos en Portugal y Francia, para 1867 había 99 empresas en España y en 1900 había 857, de ellas 264 eran permanentes, y para 1913, eran permanentes sólo 39, porque se habían concentrado en pocas manos, dado las inversiones de capital. Otras formas de ocio popular eran las famosas galleras, juego de apuestas permitidas, billares y salones de baile.

El teatro a finales del siglo xix, registraba 1,500 estrenos en Madrid, teatro Apolo, con 2,000 localidades hacía seis representaciones diarias y en 1900, el teatro vendía 4'000,000 entradas anuales (Uría, 2003).

Pero había también un ocio no mercantilizado, que tenía al asociativismo como su base de organización del mismo, por ejemplo, las sociedades instructivo-recreativas, los ateneos, obreros y populares, como las casas del pueblo socialista o ateneos libertarios, cine político, conferencias, bailes y otras fiestas. Completaban este amplio panorama las asociaciones corales, los clubs y las

mutuales. Los coros y, por ende, el moralismo tenía muchos adeptos desde la mitad del siglo XIX. El deporte, antes de la llegada de la Primera Guerra Mundial, ya había comenzado a crecer, como actividades mercantilizadas, pero antes el más organizado era la pelota vasca.

Pero atrás del auge y profesionalización del deporte hay una revolución o cambio de paradigma que se da en el siglo XIX a partir de la gimnasia, y se crean tres grandes escuelas: la francesa, la sueca y la alemana, las cuales expresan una nueva definición que imponen sobre los cuerpos, sentidos y significados morales y políticos, más que físicos y semánticos (Scharagrodsky, 2011).

A principios del siglo XX se dio en Francia una amplia discusión conocida como “la guerra de los métodos” entre el barón de Coubertin, que conoce el nuevo modelo educativo inglés donde la gimnasia juega un importante papel en la formación de los jóvenes, con Georges Demenÿ quien desarrolla una concepción de Educación Física vinculada a la mejora de la salud, la belleza corporal, la agilidad y las cualidades volitivas del hombre, aplicando los avances de las ciencias biológicas a los problemas de la educación física y Philippe Tissié un oficial francés primer neuropsiquiatra en Francia.

Demenÿ sostenía “... el hombre, el trabajador manual, tiene una vida activa que no es más larga que las de las máquinas inanimadas...”. Desarrolló el Certificado de Enseñanza de Gimnasia Nivel avanzado, entre los profesores de las escuelas primarias de París (Gleyse, 2011: 87).

Para Philippe Tissié, el ejercicio físico más elemental tiene más valor comercial desde el punto de vista del desarrollo del capital humano, que aprender sofismos sobre ortografía y luego agregaba que el motor humano es productivo.

En Australia, en la segunda década del siglo XX se adoptó como sistema oficial el modelo británico basado en el modelo de Ling y la adopción fue a partir de un acuerdo entre las autoridades civiles y militares, acerca de la práctica física del medio escolar, entrenamiento militar que sería dado por militares en las escuelas con una doble condición de que las actividades transcurrieran bajo la tutela de ese programa de ejercicios amplios que darían los profesores, quedando los militares fuera de la currícula de la escuela (Carvalho, 2011).

De los últimos años del siglo XIX a la Primera Guerra Mundial se suceden grandes cambios en la mujer que trabaja, fuma, se liberaliza y se prepara para nuevos cambios montada en una revolución que se definía como feminista, por ello se da un paradigma de la educación física femenina. Pedro Mata (1913) antes de la guerra, define a la mujer ideal “... alta, gruesa, con el pecho muy

alto, las caderas muy redondas, la garganta muy blanca”, para los veinte la mujer ideal era para Acosta (1920) la “silueta tabla”, “... alta, sin breña, andrógina, de formas poco acentuadas, curvas desdibujadas, facciones graciosas, ojos procaces y movimientos felinos y afrodisiacos” (Pastor, 2011: 201).

El fin de la Primera Guerra Mundial y sus transformaciones llevan a la mujer urbana a una revisión de su propia identidad social, política y antropológica. Así el deporte femenino modifica usos y costumbres, plantea nuevos cánones y estética cultural y la adopción de un nuevo vestuario implica una transgresión a reglas preexistentes, como la falda deportiva por encima de la rodilla, lo que representa una impudicia para Acosta (1922).

El deporte forma parte del nuevo “grupo de costumbres emergentes” como el cuidado higiénico y estético del cuerpo, la recreación y las relaciones sociales que, junto a las películas, las novelas, el teatro, la crónica de la aristocracia en los diarios y las revistas de moda son fundamentales para que la mujer se sintiera moderna. Es la misma que viaja sola o acompañada, la que maneja el auto, la que hace excursiones alpinas, monta caballo y juega tenis (Pastor, 2011: 206).

En Estados Unidos, en el período de entreguerras, hay profundas transformaciones que, por un lado, lo dan los cambios en la economía y la sociedad y por otro la fuerte inmigración que traía sus deportes, sus ideas y costumbres y que van a ir sumando a las existentes. Entre 1865 y 1915 llegaron 25 millones de inmigrantes. El deporte se fue integrando al circuito escolar según las ideas más “progresistas” de los pedagogos de la segunda parte del siglo XIX y para 1918 en el país había leyes que hacían obligatoria la escuela primaria, así la educación física fue paulatinamente incorporada a los programas escolares de primaria y secundaria y así se integran los jóvenes a los deportes considerados como “estadounidenses”, o sea, los aceptados por la mayoría de la población: el béisbol, basquetbol y fútbol americano. El deporte fue una importante ayuda para poder disciplinar a los jóvenes para que sean más útiles en el sistema capitalista, acepten y cumplan con las reglas, sean competitivos, se exijan al máximo, a la vez que se transformó en un elemento de identidad nacional.

La “nueva educación física” fue integrándose en la primera década del siglo XX lentamente interrumpida por la Primera Guerra Mundial, y en 1910 Thomas D. Wood, plantea un modelo alternativo la “educación física naturalista”, que incluía deportes, juegos y experiencias lúdicas como medio para promover y facilitar el bienestar individual y colectivo. Pero en 1927 aparece

otra concepción que va a ser la que influirá en la primera mitad del siglo en Estados Unidos, “la nueva educación física” de Wood y Cassidy, cuyo eje era una verdadera salud integral de la persona y no sólo física (Torres, 2011: 268-269).

Para 1930, esta concepción estaba consolidada, aunque al interior había diferentes interpretaciones, unos consideraban el carácter holístico y unitario de las personas y respetaban las diferencias, así como los intereses individuales, pero otros consideraban los ejercicios como monótonos e impulsaban, la experiencia lúdica, los juegos, deportes y la danza.

Un elemento muy importante fue que estas nuevas ideas estaban relacionadas con un movimiento en favor de crear espacios públicos destinados al juego y recreación, las plazas y los parques públicos también eran considerados como espacios para contrarrestar los excesos y peligros de la vida urbana. En 1917 había 4,000 plazas de juego y 5,000 ciudades contaban con programas recreativos, por lo que las plazas y parques complementaban la educación física.

En la primera década del siglo XX, el nacionalismo deportivo como expresión del chauvinismo, nacionalismo y eurocentrismo, se expresa en cada país como orgullo de lo que logra su gente y éste se puso en evidencia en la primera Olimpiada, en el campeonato mundial de fútbol, en diferentes lides internacionales. Era otro escenario de confrontación pacífica, pero que dejaba resultados en la sociedad que se enorgullecía de sus campeones (Arnaud, 2002a).

A finales del siglo XIX se estaban recién organizando los deportes, que en el siglo XX se agruparán por ramas, por regiones o países y se crearán federaciones, todo ello sin pensar que estos deportes tendrían dos consecuencias inmediatas que perduran hasta la actualidad.

La primera es que el deporte se politiza, porque coincide su expansión con la de los periódicos y la radio y luego con la televisión, lo cual transforma este deporte en gran negocio, que cada vez crece más y con ello va borrando las líneas divisorias entre competición y negocio y entre afición e identidad.

La segunda es que al atraer la atención mundial se transforma en un motivo de viaje y, con ello se integra como un ícono al turismo. Antes fueron las exposiciones internacionales, luego los campeonatos mundiales, y de allí el deporte como negocio-promoción de marcas, se expande sin límites.

Entre estas “derivaciones” se encuentra la principal, que el deporte deja de ser algo atractivo para la salud o la sana convivencia, y se transforma en un gran negocio, eliminando lentamente el deporte amateur y esa profesionalización lo transforma radicalmente.

El deporte fue en esa época también un agente de colonización, el futbol fue sacado por los ingleses, junto al tenis y al remo, luego al rugby y así se va colonizando la gran periferia con los deportes que salen y domina la vieja Europa bajo la idea colonial del eurocentrismo.

En el caso del deporte más popular del mundo, el futbol, a principios del siglo XX, se creó un organismo a nivel mundial, que fue la Federación Inglesa de Futbol y allí se sostuvo discusiones acerca de la formación de una federación internacional, pero esta iniciativa no tuvo acogida. Ante esto siete países europeos se reunieron para asociarse, y de esta manera, la FIFA fue fundada en París el 21 de mayo de 1904, pero Inglaterra no participó inicialmente en su conformación y no se uniría hasta el año siguiente, siendo su primer presidente el francés Robert Guérin.

El primer torneo internacional en 1906 no fue exitoso, y ello propició el reemplazo de Guérin por el inglés Daniel Burley Woolfall, quien en el momento era un miembro de la asociación. El siguiente torneo internacional fue en Londres 1908, la cual tuvo una buena participación de jugadores profesionales, pero fue organizada por la Federación Inglesa de Futbol. La FIFA se extendió fuera del continente europeo con el ingreso de Sudáfrica en 1909, Argentina en 1912, Chile en 1913 y los Estados Unidos en 1914.

La Primera Guerra Mundial afectó el desarrollo de las competiciones y bajo el ritmo de las mismas y al terminar la guerra falleció Woolfall y la organización pasó a ser dirigida en forma provisional por el neerlandés Carl Hirschmann. Así se superó la crisis, pero a costa del retiro de las naciones británicas ya que no estaban dispuestas a participar en torneos internacionales con sus recientes contrincantes de la guerra mundial.

En 1921, el francés Jules Rimet llega a la presidencia y a partir de los Juegos Olímpicos de París 1924 organizó los campeonatos de futbol, en forma regular y exitosa hasta la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, al concluir la guerra y con el Tratado de Versalles muy desproporcionado para los vencidos, los ganadores imponen reglas para jugar con los vencidos o los países neutrales y era que estos deberían integrarse a la Sociedad de las Naciones.

Inglaterra, como país colonial, pretendía mantener un férreo control sobre las federaciones internacionales, especialmente en los deportes tradicionales del país como el futbol y el tenis y, en general, Europa mantuvo muchas décadas controlado la mayoría de las federaciones deportivas mundiales.

El Comité Olímpico Internacional (COI) fue creado el 23 de junio de 1894 por el barón Pierre de Coubertin en París con el fin de revivir los antiguos Juegos Olímpicos griegos, y siempre ha sido dirigido por los países centrales como se puede ver en la lista de sus presidentes desde su fundación a la actualidad.

El conflicto político expresado en las guerras en los organismos internacionales era una constante en el deporte, y mayor cuando éste era más popular y llegaba a las masas, este tema plantea dos hipótesis: la primera es que el deporte puede ser rápidamente integrado a la política por los gobiernos, generando una política deportiva. Segundo, en caso de crisis, se usa al deporte como represalia, a un país se lo saca de los campeonatos porque su gobierno no es democrático.

En el período que estamos analizando luego del Tratado de Versalles quedó un gran resentimiento con Alemania y sus aliados por parte de los vencedores, lo cual se ira arreglando lentamente, pero en los años treinta la emergencia del nazismo y el fascismo nuevamente enturbian las relaciones en Europa.

Como en Inglaterra se originan los principales deportes, este país en su doble condición de colonialista y fundador, mantiene un fuerte control, que se extiende en toda Europa porque ellos son los fundadores de los principales clubs, y además como ellos hacían las reglas el idioma inglés se transformó en la lengua franca del deporte.

Los ingleses crearon los primeros clubs a partir de 1812 en la Ruta a las Indias, en la isla de Mauricio que habían ocupado en 1810 y entre 1855 y 1892 en Bélgica, Holanda, Francia, Suiza, Rusia y Dinamarca arman los primeros clubs, generalmente rugby-futbol, más adelante tenis, golf y remo, entre otros. Entre 1890 y 1895, abrieron clubs en Portugal, España, Italia, Argentina y Brasil, generalmente asociados con sus empresas de ferrocarril para los empleados; en Río Tinto, Portugal eran los ingleses que estaban colocando el telégrafo.

En Barcelona, Amberes, Hamburgo y Marsella también abren clubs, y en Polonia los clubs de remo en 1878 y los de atletismo y futbol en 1889, y en 1893 se crean clubs de ciclismo y patinaje por los ingleses en Varsovia, después de 1903 se amplía la lista de clubs Slava, Cracovia, Vista y Club Deportivo de Lodz (Arnaud, 2002b).

Los ingleses exportan sus deportes de manera indirecta, como en Italia y Suiza a través de los que van a estudiar a Inglaterra, por la anglomanía que había por la educación pública en Inglaterra. Estados Unidos fue reacio a la “implantación colonial” y crearon el futbol americano y a partir del fin de la

Guerra de Secesión emerge el beisbol como el más popular, luego vendrán otros deportes-espectáculos como el boxeo y las carreras de automóviles.

Las primeras federaciones deportivas se inician en Inglaterra a partir de la segunda mitad del XIX, en 1863 la Football Association; en 1871, Rugby Football Union; en 1873, la Scottish Football Union; en 1873, la Swimming Association of Great Britain; el Amateur Rowing Association en 1882 y la Northern Rugby Union en 1895 (Arnaud, 2002b).

El desarrollo del deporte da un salto al pasar de la escala local a la nacional y de allí a la internacional, y para que este último salto sea posible se deben tener tres características fundamentales. La primera es la difusión del deporte en el mundo, donde los países coloniales como Gran Bretaña con grandes territorios, diferentes lenguas y cultura prácticamente mundializaban sus deportes.

La segunda es la creación de las federaciones a fin de poder adoptar, a partir de acuerdos, reglas comunes y mecanismos de evaluación de su aplicación efectivos, y es a partir de 1918, pasada la guerra, que comienzan a crecer las federaciones de 13 que había al comenzar la guerra a 21. La tercera es la creación de grandes competiciones internacionales, que sean espectaculares y con fines propagandísticos (Arnaud, 2002a).

El auge de estos eventos mundiales a partir de las directivas de las federaciones incide directamente en el turismo, ya que hay una agenda mundial no estacional de deportes de invierno y de verano, que se dan generalmente en las grandes ciudades, inicialmente del centro luego comenzarán a darse en la periferia. Desde la década de los veinte comienza en Europa a consolidarse una serie de gobiernos autoritarios que hacen del deporte un instrumento político y de propaganda, destacando el caso de Alemania e Italia, luego la URSS y las dictaduras de la península Ibérica.

Desde 1926, el Partido Nacional Fascista controla la educación física y el deporte, la juventud fue organizada por el partido y éste creó “la Pupila”, un régimen muy avanzado para su época donde el joven tenía entrenamiento militar y los jóvenes se dividían en Balilla de los 8 a los 14 años, a partir de 1929 se añadió los jóvenes y, por último, los menores de 8 años.

El deporte no debía ser competitivo para no forzar el cuerpo al máximo, y no se promovía el deporte en las mujeres porque perdían las características físicas esenciales, cuya meta principal era procrear.

En 1927, el Estado cierra las instalaciones de la Asociación Cristiana de Jóvenes (YMCA, por sus siglas en inglés) y de la Asociación Deportiva Católica

Italiana, poco tiempo después se clausuró el Movimiento Scout, todo remplazado por organismos creados por el Estado fascista para poder tener el control de los niños y los jóvenes, de ambos sexos.

En 1927 se organizan los primeros campeonatos universitarios del mundo, y en 1928 se repiten en París, en un ambiente hostil debido al gran número de exilados que generó el fascismo en Italia (Teja, 2002).

En 1928 es publicada la Carta del Deporte, cuyo objetivo era liberalizar el rígido ordenamiento que tenían los ejercicios y las actividades deportivas en la juventud. En 1929 se trasladan todas las federaciones deportivas de Italia a Roma, y se preparan para el reto de las Olimpiadas en Alemania, en 1936.

En 1929 se institucionaliza las acampadas en el campo Dux y son anuales, como prueba del control sobre las masas de jóvenes, siguiendo el modelo alemán de cuerpo sano, el encuentro con la naturaleza y el mejoramiento de la salud de los jóvenes en el campo.

La concesión a Berlín para organizar los Juegos Olímpicos de 1936, es un aliciente para Italia que empieza a negociar los próximos para que se hagan en Italia, algo imposible por la guerra y la derrota del Eje Roma-Berlín.

El deporte se utilizó como instrumento para acercar a países que tenían diferencias como fue el caso del encuentro de fútbol entre el Marsella y el Juventus en 1933, y un año antes en 1932, el cónsul de Italia en Niza puso de manifiesto de que la carrera ciclística Milán-Turín-Niza que se daría en 1933 contribuirá a mejorar las relaciones ítalo-francesas.

El Estado controló a la prensa e incluso los periódicos que se opusieron fueron clausurados y con la política de medios, el propio Mussolini, en un acto de egocentrismo absoluto se llegó a considerar como “el símbolo del cuerpo sano de todos los italianos” (Teja, 2002: 267).

En 1934 se creó la Subsecretaría de Prensa y en 1935 se elevó al rango de Ministerio de Prensa y Propaganda, que era el encargado de escribir diariamente la historia de triunfos de Italia, crear mitos y fábulas sobre los grandes campeones de un deporte. Se ha pasado ya de la sociedad del deporte a la del espectáculo, como otra forma de control de la gente en una sociedad alienada, temerosa y fuertemente controlada como la Italia fascista.

Se inauguran grandes estadios como el “Mussolini” en Turín, en 1933, para realizar el encuentro mundial de deporte universitario; el estadio “Littoriale” de Bolonia; el estadio de la “Victoria” en Bari; el “Berta” en Florencia; el “Edda Ciano Mussolini” en Livorno; el “XXVIII de Octubre” en Aquilea y

en la Ciudad Deportiva el Forum Italice de Roma. En los Juegos Olímpicos de Berlín, los éxitos italianos asombraron al mundo, fruto de un equipo sólido de atletas lo que le permitió a Italia entrar en la marquesina de los campeones, que a su vez el gobierno los hacía sus triunfos y el de sus ideales.

La última gran actuación del Estado fascista fue la Exposición de 1942 “Campeones y Victorias Internacionales”, pero ya la guerra estaba en las puertas de Italia y el régimen comenzaba la etapa defensiva hasta el colapso final.

Otro caso de un Estado, en este caso el más extenso del planeta, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) comenzó a construir una política para el deporte, que junto a otras para las ciencias y las artes se asociaba a la propaganda del mismo a nivel mundial y se planteó como una alternativa al sistema capitalista. La naciente URSS comenzó de la década del veinte, pero la diferencia con los gobiernos fascista y nazi eran ideológicas y los principios eran diferentes; en la URSS no estaba la “raza” como elemento central, sino las ideas socialistas, lo cual es una diferencia profunda, además del internacionalismo como principio mundial de solidaridad entre partidos y países afines ideológicamente. Desde 1921 hasta 1937, antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el deporte en la URSS estuvo integrado en las estructuras del Movimiento Comunista Internacional, siendo su presentación, la “Internacional Deportiva Roja” (IRS), creada en 1921 en Moscú como organización auxiliar de la Internacional Comunista. Este organismo internacional obligaba a los asociados a cumplir con las normas establecidas por la IRS.

En julio de 1920 se celebró en Moscú el II Congreso de la Internacional Comunista, en pleno conflicto bélico pues el ejército rojo estaba marchando hacia Varsovia y la idea dominante en el congreso era la posibilidad de un efecto dominó en Europa que integrara más países a un gobierno comunista.

En forma paralela en Lucerna, Suiza, en 1920 se realiza el Congreso del Movimiento Deportivo Obrero Europeo, grupo que estaban en la socialdemocracia europea, y ellos crearon la “Unión Internacional de Educación Física y Deportiva del Trabajo”, conocida como la Internacional Deportiva de Lucerna.

Esta internacional tiene como antecedentes la Internacional Deportiva Obrera fundada en 1913 en Gantes, que en 1920 se transforma en la Internacional Socialista de Lucerna y en 1928 se refunda bajo el nombre de Internacional Deportiva Obrero Socialista que organizaron las olimpiadas obreras de 1925 y 1937, eran todas ellas parte del laborismo como expresión de la socialdemocracia europea.

Inicialmente en los veinte, el deporte en la URSS no se podía organizar por problemas de grupos entre las juventudes comunistas y los higienistas y otros grupos prefieren no competir y se dedican a organizar modelos educativos y así dar expresión a las ideas socialistas a través de los movimientos del cuerpo y los comportamientos físicos (Gounot, 2002).

A partir de 1925 y ante un nuevo escenario mundial la IRS decide buscar una alianza con la Internacional Social Demócrata conocida como la ISL por ser fundada en Lucerna.

En el congreso de 1925 autorizó a la IRS que era en general el gobierno de la URSS a tener una integración para ir a competencias con la ISL, siempre y cuando los equipos de la URSS no fueran “explotados políticamente por el partido” y eso trajo como resultado que en ese año salieran siete delegaciones y en 1926 un total de 21 delegaciones; en 1927 fueron 24 delegaciones para 51 encuentros y arribaron a la URSS cada vez más delegaciones extranjeras.

En 1928, el Komintern declaró que la socialdemocracia era su verdadero enemigo y difundió la teoría del social-fascismo, lo cual empieza a dejar sola a la URSS, ya que países miembros de la IRS se alejan y forman nuevas agrupaciones, dejando a la URSS en relación con la Europa Central. En ese mismo año se celebró en Moscú la Spartakiada.

El nombre Spartakiada fue utilizado para las competiciones deportivas entre las asociaciones de los trabajadores organizados en la década de 1920 en varios países europeos, entre ellos Alemania, Checoslovaquia y la Unión Soviética, como una respuesta a las competiciones deportivas burguesas, y las primeras Spartakiadas en la URSS se llevaron a cabo en 1923 por unidades del Ejército Rojo y por el Spartak, una joven organización de la gente.

En 1936, el deporte se tomaba como una estrategia diplomática para promover el país y el modelo que representaba, por ello comienza a participar en las grandes federaciones internacionales, como la FIFA, aunque con carácter de observador.

En 1939, la IRS es disuelta con miras a una integración al deporte mundial en el cual ya podían competir, ya que participó en la III Olimpiada Obrera de la ISOS en 1937 en Amberes. La guerra frenará estos eventos y luego la “guerra fría” separa a la URSS de Occidente, hechos que se empiezan a perfilar al terminar la Segunda Guerra Mundial.

En 1931, Alemania se reintegra a las organizaciones internacionales del deporte al aceptar que Berlín sea la sede de los Juegos Olímpicos del 36, algo

circunstancial y reflejo de la visión de los miembros de la FIFA, que desprecian a Barcelona en favor de Berlín por razones políticas, por no decir ideológicas.

El primer problema era que al comenzar a operar el Comité Olímpico ya estaba instalado Hitler en el poder y el periódico de ello lo primero que sale es una crítica a los juegos internacionales porque participan negros, amarillos, judíos y otras razas y por ello exigían que los de Berlín sean solo de blancos.

Si bien comienzan dando garantías, en el mundo olímpico alemán ya se habían sacado a los judíos de los equipos, así como a otros grupos que no sean arios, lo que hacía dudar a los miembros del COI de que se mantenga la apertura para todos en las olimpiadas.

A mediados de 1935 había ya un boicot hacia las olimpiadas por parte de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia inicialmente, que llevó a una contra campaña de los alemanes a fin de poder realizar los juegos olímpicos en fecha. El otro frente de conflicto sería la participación de los atletas negros de Estados Unidos, que también podrían ser víctimas de la discriminación.

El 6 de febrero comenzaron los juegos de invierno en los cuales ya se sentía una sensación de fricción entre los países participantes y la población local nazi, pero pese a todo, los juegos no pudieron ser considerados como fracaso.

Hitler había invertido a fin de impresionar a los participantes en la olimpiada, el estadio para 110,000 personas, la piscina olímpica con comodidad para 18,000 espectadores y la película que los recibió *Olympia* fue un éxito total.

El héroe de la olimpiada fue el atleta negro de Estados Unidos Jesse Owens, que batió los principales récords tradicionales en 100 metros, de 200 metros y salto en alto, además de la prueba de relevos de 4x100, incluida una judía húngara que ganó en salto en alto femenino (Guttman, 2002).

El racismo fue humillado por coreanos, japoneses, negros y otros grupos que acaparaban medallas frente al orgulloso grupo de arios que esperaban tener vencedores en todas las especialidades.

En el período de entreguerras, Alemania tiene una corta e intensiva participación en los deportes, la famosa Olimpiada de 1936, y dos años después al invadir Polonia desata la Segunda Guerra Mundial con lo cual todos los temores de que se tenían se hicieron realidad.

En “Hacia una teoría del internacionalismo olímpico” Hobermann, ha situado recientemente el deporte internacional en el contexto del internacionalismo utópico de “fin de siglo”. Hace hincapié en las raíces ideológicas del deporte y del olimpismo en particular, en un ideal compartido de heroísmo

masculino que implicaba visiones idealizadas del cuerpo atlético masculino de la leyenda griega a través de la caballería medieval hasta el presente (Holt, 2002).

Vemos la relación entre espectáculo, el deporte y el turismo, uno genera la necesidad del otro; el espectáculo aparece como algo único irrepetible, del cual el turista puede ser testigo y para ello debe viajar y complementarlo con otros atractivos, lo cual hace de estos grandes eventos detonadores de regiones periféricas, que hoy ya se venden en paquete.

El deporte, cuando no es profesional, se ubica en los tiempos de no trabajo, tiempo que antiguamente se denomina “libre”, hoy ya no lo es porque está sujeto al consumo de algo y el hacer deportes implica consumo de equipo especializado, para poder estar en la moda, desde los tenis a los sofisticados medidores de pasos, latidos, anteojos, casco si es en bicicleta y trasladarse a un escenario apropiado, un parque, un bulevar o junto al mar.

En los treinta parece la ropa especializada, la ropa sport, para hacer deportes, gimnasia o caminatas, alpinismo o carreras de bicicleta, todas estas grandes lides necesitaban mover gente y sus seguidores y así el turismo se transformó en otro motivo más de viaje desde las Olimpíadas a la Copa del Mundo o los campeonatos regionales de diferentes especializaciones.

El mundo del consumo crece en paralelo al del espectáculo y ambos son parte de un modelo mayor que empieza a consolidarse a fines de esta etapa, para eclosionar a partir de la siguiente, la sociedad de consumo, y es aquí donde el turismo y el deporte, el espectáculo y el placer se unen para mover gente y así promover el incipiente turismo.

Colonialismo, luchas sociales e ideas revolucionarias

En medio de la Primera Guerra Mundial, Inglaterra tuvo su primer levantamiento colonial, pero dentro de su archipiélago, era Irlanda que pretendía su independencia. Este alzamiento histórico marca el inicio del renacimiento de la Irlanda contemporánea.

Irlanda fue la primera colonia inglesa y, tras setecientos años de ocupación, no estaba dispuesta a ser la última en descolonizarse, por lo que aprovechó la coyuntura de que el ejército británico se encontraba enfrascado en la Gran Guerra y el lunes de Pascua, 24 de abril de 1916, las milicias nacionalistas

irlandesas que lideraba el sindicalista James Connolly y los Voluntarios Irlandeses ocupan la Oficina Central de Correos considerado uno de los símbolos del poder inglés en Dublín, y con ello pasan a erigir un gobierno provisional, encabezados por el poeta Pádraig Pearse.

Londres responde con la ejecución de los líderes republicanos y con una ola de represión tan violenta que logra que la mayoría social, que hasta entonces no respaldaba la vía revolucionaria, empiece a simpatizar con el Sinn Féin Republicano, lo que se comprueba dos años después en las elecciones generales británicas de diciembre de 1918, las urnas dan a los nacionalistas una contundente mayoría con el 70%, pero los diputados del Sinn Féin Republicano no van a Westminster y se constituyen en Dublín en el primer Parlamento irlandés.

La Guerra de Independencia, que toma a Inglaterra en medio de una posguerra y una sociedad que no quiere saber más de bajas, fue corta y sangrienta al terminar en 1921 con el Tratado anglo-irlandés que consagra la partición de la isla en dos: un Estado Libre Irlandés (formado por los 26 condados del Oeste, Este y Sur) y una provincia británica en los 6 condados del Norte, origen del conflicto norirlandés. Pero la primera independencia, la de 1921, era a medias, Irlanda quedaba definida como “estado libre de Irlanda”, éste estaba integrado al Commonwealth con un estatuto de dominio, similar al acordado con Canadá (Procacci, 2010: 65).

El período de entreguerras fue una etapa de ajustes entre los imperios coloniales ya en decadencia, a consecuencia del fin de la Primera Guerra Mundial, en la cual es derrotada Alemania y sus aliados y la emergencia de nuevos países con espíritu colonialista, como es el caso de Japón.

En el primer ajuste a partir del fin de la primera guerra, los alemanes perderán todas sus colonias, al ser derrotados por los aliados, despojo que se legaliza por medio del Tratado de Versalles el 28 de junio de 1919, por medio del cual todas las colonias alemanas son repartidas entre Francia, Reino Unido, Bélgica, Unión Sudafricana, Japón, Australia, Nueva Zelanda y Portugal como “mandatos de la Sociedad de Naciones”.

El Imperio alemán, el segundo en sucumbir en el siglo XX, de los cuatro más poderosos de Europa: Inglaterra, Alemania, Rusia y Francia, el primero por derrota intracolonia ya que el Imperio ruso cae por una revolución socialista, tenía una extensión total de 22'900,000 km² con una población para 1917 de 125'640,000 habitantes. Sus posesiones en África Oriental eran de 995,000 km² y estaba formado por territorios, incorporados mayoritariamente en el si-

glo XIX; África del Sudoeste alemana con 835,000 km², colonia desde 1884; y África Occidental alemana ocupada en 1885, con 790,000 km², al incluirse al territorio de Neukamerun.

En Oceanía, las colonias alemanas a partir de 1885 tenían una extensión de 241,231 km² y estaban compuestas por los territorios de: Islas Salomón y Marshall, islas Carolinas, Marianas y Palo y Samoa alemana. En China tiene dos concesiones la de Kiau Chau lograda en 1898 y la de Tianjin de 1899.

En esta etapa, Japón intenta transformarse en un imperio colonialista, pero a partir de la ocupación militar de colonias de otros países o pueblos que no tienen capacidad de respuesta frente al otrora poderío del Imperio del sol naciente, que terminará su aventura de manera trágica en 1945.

En 1894, Japón inició la primera guerra sino-japonesa con un ataque por sorpresa sin previa declaración de guerra, derrotando al Imperio chino, en graves conflictos interiores, forzando un tratado de paz que le supuso la cesión de Taiwán, de las islas Pescadores y de Liaodong, esta última restituida a China por presiones de Francia.

El Imperio ruso obtuvo la concesión para la construcción del ferrocarril Transmanchuriano, y aumentó su presencia militar en el sector con la creación de una base naval en Port Arthur, en la parte sur de la península de Liaodong, a fin de tener influencia sobre toda Manchuria y Corea.

Japón, sin declaración de guerra, en 1904 atacó y destruyó la flota rusa estacionada en Port Arthur, ante una situación interna muy compleja en Rusia y problemas de abastecimientos por la lejanía de la región y la guerra concluyó al año siguiente con un armisticio que humilló a Rusia y dejó Liaodong en manos de Japón además de la isla de Sajalín.

En 1914, Japón declaró la guerra a Alemania y ello le permitió obtener luego de la derrota alemana las posesiones de este imperio en el océano Pacífico septentrional, y en 1931, por “supuestos incidentes transfronterizos”, Japón invadió Manchuria, que convirtió en 1932 estado independiente bajo protectorado japonés.

En 1937, ante la necesidad de recursos naturales y viendo a China en una guerra civil entre comunistas y republicanos, invade y ocupó la parte noreste de ese país, lo cual es aprovechado por los Estados Unidos de América y Gran Bretaña reaccionaron para apoyo del Kuomintang, enemigo de los comunistas encabezados por Mao Tse Tung, prolongando el conflicto hasta la Segunda Guerra Mundial.

El medio siglo de militarismo y fascismo japonés cae en 1945 y pierden todas sus posiciones territoriales como en la guerra anterior ocurrió con Alemania.

Los imperios coloniales están en sus últimos días, el capitalismo en esta nueva etapa ya no requiere de imperios sino de mercados, fuera del control de los países centrales, y las sociedades de las colonias ya habían madurado la idea de la liberación, Irlanda había dado una pauta, que sin lucha era imposible sacar a los colonizadores.

La Primera Guerra Mundial fue el detonante de un cambio profundo, pero el pueblo inglés que había crecido con la idea del imperio más grande del planeta, no se daba cuenta de que la prosperidad que había disfrutado hasta entonces era el fruto de un equilibrio que se había ido, así arranca la trabajosa toma de conciencia de este cambio, que constituye el hilo conductor de la historia de Inglaterra por las dos décadas siguientes, ya que al final de la segunda Gran Guerra quedan los despojos del imperio y la negociación.

En las “islas paradisíacas” del Caribe, la esclavitud es abolida en 1830, pero es remplazada por una explotación similar en las plantaciones, ya que sigue vigente la discriminación y el estado colonial que, para mantenerlas, ya que los intentos de alzamientos habían sido de varios tipos y dimensiones.

En Jamaica, Guyana y Trinidad entre 1878 y 1879 se crean los cuerpos de voluntarios a iniciativa del gobierno imperial y los gobiernos locales, a fin de enfrentar los problemas de las amenazas internas, ya que terminaban ayudando a la policía local.

A consecuencia de la Primera Guerra Mundial se creó el Regimiento Británico de las Indias Occidentales, el cual fue resistido en la metrópoli y sólo duró el período de la guerra, llegándose a formar once batallones con alrededor de 15,000 soldados, bajo el mando de oficiales blancos. Estos estuvieron luchando en Egipto, ya que en Europa estaba prohibido (racismo) que negros lucharan contra blancos (García, 1988).

En Europa, en Tarento, Italia, los 8,000 hombres que estaban apoyando en el frente de guerra, se amotinaron en 1918, por discriminación racial y de ellos 50 son arrestados, juzgados y sentenciados; los batallones fueron desmantelados y la gente repatriada a las islas de donde provenían.

A consecuencia de este motín se crea la Liga del Caribe en 1918, por un grupo inicial de 60 sargentos y cuyo propósito era “... el hombre negro debe tener libertad y gobernarse a sí mismo en las Indias Occidentales, y la fuerza

debe usarse y de ser necesario debe derramarse sangre para lograr el objetivo...” (García, 1988: 29).

En la década del treinta hubo muchas huelgas y disturbios a consecuencia de la gran crisis. En 1934, la mayoría de las huelgas se daban en las grandes agroindustrias que procesaban la caña de azúcar: Trinidad, San Cristóbal, Santa Lucía, San Vicente y Jamaica; en 1937 hubo muchos incidentes en Barbados y en Trinidad, al año siguiente en Jamaica y en 1939 en Guyana.

Ante la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña comienza a retirarse del Caribe, cediendo la defensa de sus colonias a Estados Unidos, a partir de autorizar la construcción de bases militares. Eric Williams afirmaba que “... desde el período de emancipación y libre comercio del siglo XIX, Gran Bretaña decidió despojarse de sus compromisos en las Indias Occidentales...”, y termina la idea con otra afirmación, “... la política británica está basada claramente en la máxima que el Caribe es un lago americano...” (García, 1988: 35).

La “cesión” no pactada del decadente Imperio británico en favor de Estados Unidos, sienta las bases del Caribe moderno, el cual, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, intentará la descolonización, la cual es resistida por las metrópolis y al lograrse el turismo se transforma en lo que el historiador cubano Manuel Moreno Fraginals (1920) denominó: la cuarta plantación.

La moda y las transformaciones de la sociedad

En el período que estamos analizando conviven las tragedias como el fin de la primera Gran Guerra y el alto costo de la sociedad perdedora y también ganadora, con el crack del 29 y el ascenso del fascismo y la revolución socialista. Esos estados extremos sirven de puente para liberar más a la sociedad que venía de un forzado proceso de aislamiento, y gran parte de esa liberación pasa por las nuevas actividades como el ocio y el turismo.

Pero para que ello sea posible, hace falta una revolución intermedia que se da en esta etapa y es la que se da en la moda, cuando el cuerpo comienza a liberarse, a sentir diferente más allá de la vieja armadura del corsé y las diferentes enaguas y crinolinas, todo ello es el fruto de un grupo de artistas de la tijera y la tela, que no siempre son reconocidos, encabezados por Coco Chanel, un ícono de la mujer moderna, la cual le debe gran parte de la libertad que hoy puede ejercer.

Coco Chanel explica cómo logra llegar a sobresalir e imponer nuevas formas de ropa a una sociedad que comenzaba a transformarse y comenta,

... el origen de la creación es la invención. La invención es la semilla, el germen, para que la planta crezca hace falta temperatura adecuada, es el lujo. La moda tiene que nacer en medio del lujo, que no consiste en veinticinco mujeres muy elegantes; el lujo es en principio el genio del artista capaz de concebirlo y darle forma. Esta forma es luego expresada, traducida y difundida por millones de mujeres que se adaptan a ella... (Morand, 1999: 135).

Y la idea se complementa,

... marqué la moda durante un cuarto de siglo. ¿Por qué? Porque supe expresar mi época. Inventé la ropa sport para mí, no porque otras mujeres hicieran deporte, sino porque yo lo hacía. No he salido porque necesitaba hacer la moda e hice la moda precisamente porque salía, porque fui la primera en vivir con mi época... Antes que yo llegara, también las modistas permanecían en la sombra, como los sastres en su trastienda, yo en cambio llevaba una vida moderna, tenía las mismas costumbres, gustos y necesidades de las personas a quien vestía... (Morand, 1999: 136).

Entre 1910 y 1920, se inicia un cambio en la silueta de la mujer, con líneas estiradas y gestos aligerados, se despliegan las piernas y los peinados se levantan. Pero esa gracilidad no es solamente formal, ya que la misma expresa las grandes transformaciones que ha pasado la mujer.

Las palabras, línea, recto y simple se chocan en los libros de moda de la época, que tanto cambió a la mujer y es por ello que un solo indicador expresa eso, la altura que va del pie a la cintura, que durante mucho tiempo había sido el doble que la del tronco en las revistas de moda del siglo XIX, a comienzos del XX alcanzan el triple de esa relación en las revistas de moda (Vigarello, 2005).

En el período de entreguerras, el profundo cambio de la estética femenina es la expresión de los grandes cambios del mundo, una transformación que se expresa estéticamente en la mujer y el arte.

El cine se consolida en las primeras tres décadas del siglo XX y se transforma en la fábrica de sueños, ya que impone temas, universos, héroes, difundiendo cultura y orientando referencias, y entre los sueños que se lograron imponer como realidades o metas o mejor dicho los imaginarios guías de las mujeres

son los relacionados con la belleza como bien al cual se accede por diversos caminos. El cine renueva los imaginarios de la sociedad y sus estrellas salen más allá del film e imponen modelos y formas de ser, a partir de un primer atributo, la belleza, expresada y reproducida hasta el infinito en el celuloide.

Así comienza a crecer una nueva industria de la belleza, que va sacando por años grandes novedades y prometiendo milagros, como la “máscara de Hollywood” que en los treinta es comercializada por “madame Ouvry”, a través de la revista de moda *Votre Beauté* de 1935, o los famosos productos de Max Factor, el maquillador de las estrellas, promovida en *Vogue* a fines de los treinta (Vigarello, 2005: 213).

El cine se había transformado en la nueva escuela de la “vida moderna”, a través de los modelos de mujeres y hombres que logra imponer, las ropas y los gustos que logra vender y la forma de vivir que se transforma en la meta de millones de cinéfilos que creen lo que la cámara muestra es el mundo real y alcanzable.

Las diferencias entre hombres y mujeres se empiezan a reducir acorde a los nuevos tiempos y en el cine éstas se aumentan, aunque en el fondo mantienen las diferencias, pero están las grandes excepciones las “real woman”. Greta Garbo les habla a los hombres de igual a igual, mientras fuma ostensiblemente y maneja su convertible; Marlene Dietrich domina hábilmente a los hombres que resultan inferiores a ella.

Con tantos acontecimientos, un intento de etapizar la moda en este período de entreguerras lleva a cuatro etapas que son: el período de 1914-1919, que comienza con el estallido de la Primera Guerra Mundial, una de las más sangrientas de las conocidas, trastocó totalmente la vida de la sociedad y mucho más la de la gente con una capacidad económica para poder disfrutarla.

La reducción de los *stocks* ayuda a cambiar la moda, dando lugar a ropa más sport menos formal y nuevos colores como el negro que antes era considerado inapropiado para una dama. La simplificación en la ropa coincidía con el hecho de que la misma dama que ya no tenía un alto número de doncellas que la ayudaran porque esas mujeres estaban trabajando en el campo o las fábricas o curando los miles de heridos en frente de batalla.

Coco Chanel recuerda en sus memorias esa difícil etapa:

... Capel me obligó a retirarme a Deauville donde alquiló una villa para sus ponis. Muchas mujeres elegantes se habían instalado en Deauville. Pronto no solamente

hubo que peinarlas, sino que al tener costureras también vestir las. Solo tenía conmigo modistas, las transforme en costureras. La tela escaseaba. Les hice jerséis con suéteres bastos, prendas de punto deportivas como las que yo llevaba... (Morand, 1999: 44).

No es coincidencia lo de la guerra, la moda y el turismo, porque esta famosa diseñadora y creadora estaba en el balneario de Biarritz, donde abrió una boutique durante la guerra, y aprovechó esa evasión de los poderosos que se volcaban hacia el *glamour*, para olvidar las tragedias que se vivían.

Cuenta la leyenda urbana de la vida de la famosa Coco que adquirió en esa época una partida de tela de punto rechazada de una fábrica de ropa interior masculina y con ella creó faldas cortas y rectas, vestidos ceñidos al cuerpo, había comenzado a masificarse la liberación femenina de su cuerpo para luego hacerla total.

Coco Chanel, la diva de esa época, supo promocionar sus éxitos y con ello dominaba gran parte del escenario de la moda y junto con el modisto Jean Patou, introdujo la ropa deportiva moderna para el día, algo que logró redefinir en ese tiempo la forma de vestir de las mujeres (Worsley, 2004).

Esto sumaba a favor de las mujeres que lograron el voto femenino para las casadas mayores de 30 años, un avance en esa época, y como fruto de esa lucha por la liberación femenina, Nancy Astor fue elegida en 1919 primera mujer miembro del Parlamento británico.

Durante la guerra, el número de mujeres que trabajaron en las fábricas fue muy alto. En el Reino Unido pasó a 1'200,000 y allí se impuso el pantalón de trabajo y los trajes estilo sastre en las oficinas.

La posguerra sirvió también para que la mujer luciera una silueta más esbelta y según Virginia Woolf "... La moda nunca había sido tan favorecida, los largos abrigos negros, la esbeltez y la elegancia; y luego la deliciosa costumbre al parecer universal de pintarse..." (Worsley, 2004: 67).

El segundo período es el que va de 1920 a 1929, "los años dorados", es un período de cambio donde emerge la figura de la juventud, que había pagado con su sangre el tributo de la Gran Guerra, pero esta vez como silueta andrógina, un tema que se ira deslizando y tomando forma a través del siglo XX (Worsley, 2004).

Las mujeres siguen profundizando el proceso de liberalización de costumbres y vestidos, las faldas se acortan, el busto se disimula con sujetadores y las

tallas caen hasta la cadera, el pelo se acorta y aparece una gorra o bonete para corte estilo Eton.

La moda “a la Garçonne” confirma ese cambio, ya que esa expresión, sale de la novela de Víctor Margueritte, obra que vendió un millón de ejemplares, algo excepcional para esos tiempos. Monique Lerbier, la heroína denuncia la hipocresía burguesa, multiplicando las aventuras sexuales, las transgresiones antes de encontrar un inesperado equilibrio. La Garçonne se destaca porque nunca antes un movimiento cultural se había desplazado a la estética física.

Al fin de la Primera Guerra Mundial surgieron los “años locos”, un regreso a la “Belle Époque”, en una sociedad que, a consecuencia de la misma, la población masculina se vio disminuida, por lo tanto, la mujer ocupó su posición y adquirió nuevas responsabilidades.

La mujer de los veinte no sólo cambió sus actividades cotidianas, sino que también adquirió un nuevo estilo, pasó de uno maduro y voluminoso a uno más juvenil y esbelto, asimilaron su estilo al varonil y así surgió el estilo garçon, con los cabellos cortos como los hombres, vestidos sueltos de cintura baja, faldas hasta la rodilla, adornos de bordados con lentejuelas, boas de plumas y notables accesorios.

Otro elemento que marcó la diferencia de ambos sexos fue el maquillaje nuevo de las mujeres, con sombras de colores intensos como rojos y morados, pieles blancas, boca pequeña y en forma de corazón, resaltando sus mejillas y pestañas y depilándose las cejas (Calandra *et al.*, 2009).

Es así como surge, en esta sociedad trastocada, un nuevo grupo de mujeres, denominadas *flappers*, mujeres rebeldes que tenían su origen por un deseo de liberación e independencia, que ejercían en los clubs nocturnos donde se bailaba, fumaban cigarrillos con largas boquillas y bebían alcohol en público algo fuera de las reglas establecidas. Coco Chanel no podía quedar fuera de esta nueva moda y su aporte es muy interesante, ya que impone los pantalones náuticos, chaquetones y bléiser, los pijamas, clásicos y camisetas sin cuello.

En 1926, debuta en la revista *Vogue*, el famoso Modelo T mejor conocido como el “vestidito negro”, un modelo que expresaba las necesidades de la época de la crisis del 29, la gente quería exhibir menos lo que tenía, quería ropa de estilo y cómoda, elegante versátil y práctica; éstos eran los requisitos reunidos por el vestidito negro (MacDonell, 2004).

La crisis del 29 crea un nuevo estilo, “la elegancia modesta”, ya que las ropas ostentosas en medio de esta situación eran consideradas de mal gusto, por

eso volvió a salir en 1930 el vestidito negro. Pero Coco Chanel aportó mucho más que la ropa sport y el famoso “vestidito negro” ya que puso de moda la bisutería, que remplazaba al uso de joyas. En 1923 Coco cumple cuarenta años y para celebrarlo lanza al mercado el famoso Chanel N°5, perfume que se convertiría en un clásico, y que le dejó muchas satisfacciones y grandes ganancias (Madsen, 2000).

La mujer delgada, el ejercicio, el cuerpo dócil, todas expresiones de una libertad que se va consolidando y se ampliaba con el mundo al aire libre fuera de las cerradas e intrincadas áreas urbanas, en ese largo tiempo que se consideraba de vacaciones donde el mar, el juego y el sol servían de marco para una sociedad en que las mujeres y hombres de las clases en el poder o el dinero rompían todos los moldes y ataduras de la época. El logotipo JP (Jean Patou) era uno de los que se imponían en la ropa de deportes y sport, como el golf y el tenis a mitad de la década de los veinte. Patou, como los grandes, estaba influenciado por las nuevas ideas del arte que se reflejaban en sus diseños, así el cubismo y el *art déco*, animan a los diseños geométricos de JP.

La moda, como expresión superior de una gran industria, emerge muy fortalecida antes de la crisis y se presenta en la Exposición Universal de 1925 en París. Allí la ropa femenina ayudó a dar un giro inesperado complementado con las joyas de Boucheron y Cartier, los trabajos de la casa de costura Jenny Paquin y Vionnet (Worsley, 2004).

Los años veinte fueron una especie de regreso a la Belle Époque, el jazz de Jelly Roll Morton en el cabaret parisino Le Boeuf sur le Toit de París y en los bailes locales, fiestas de disfraces, fiestas salvajes; fiestas victorianas, rusas, romanas entre las más solicitadas, por la libertad total. El tabaco y el alcohol ayudaban a crear el ambiente de una sociedad obsesionada por el charlestón, que exigía faldas cortas, medias hasta el muslo, zapatos con tiras en forma de T, los nuevos años locos.

La mayoría de las mujeres no se ajustaban al modelo adolescente andrógino y que apostaban por el estilo de vida *flapper*, por ello se aferraban otros elementos más de la moda: brazaletes, pañuelos, sombreros y plumas. Se pusieron de moda unas cuentas que tenían un largo de un metro y según *The Times*, se las usaba por tres motivos: para armonizar, conjuntar y contrastar con el vestido.

Madeleine Vionnet creó vestidos vaporosos cortados al biez para una nueva silueta femenina, iniciando sus modelos en vestido para muñecas, para luego sacarlo al mercado que se impondrán en la década del treinta.

El tercer período de 1930-1938 se inicia con la famosa crisis que generó en el mundo más moderno y desarrollado grandes problemas de pobreza, principalmente en Estados Unidos, una tragedia a la que se le sumó otra mayor que fueron las grandes tormentas de tierra que devastaron al medio este.

La emergencia con fuerza del jean que pasó de ser simples pantalones utilitarios a una marca, es descrita por la socióloga Sonia Marsal, que sostiene que se dieron los hechos por un lado la crisis del 29 y por el otro la gente comienza a replantearse la “conquista del Oeste”, y los habitantes de las grandes ciudades arruinadas se dejan seducir por la estética del jean, buscando así una nueva identidad de aventura y pujanza (Saulquin, 2004).

Charles James fue un famoso modisto de Estados Unidos, y él tiene una frase histórica sobre los clásicos jeans, cuando dijo “... El denim azul es un regalo de Norteamérica al mundo...” (MacDonell, 2004: 63).

Hollywood responde a la crisis con la promoción de la fantasía, la vida como un cuento, con los musicales y las grandes demostraciones que realizaba Fred Astaire y Ginger Rogers. Comienza el cine sonoro y los ídolos de las épocas, como las mujeres fatales de Marlene Dietrich, Joan Crawford, Greta Garbo y Jean Harlow. Este nuevo avance del cine repercutió en los astros de éste y las grandes luminarias, que cada vez lucen vestidos más fastuosos acorde a la época y a su nivel de estrellato.

Para Hollywood, la imagen lo era todo, por ello es que los grandes estudios cinematográficos alquilaban diseñadores de ropa para vestir a las actrices en las películas y en la vida real. Pero los grandes almacenes de la época ya tenían las copias de estos vestidos, que eran requeridos por las mujeres al final de estos estrenos.

La silueta de la mujer era delgada, algo que llegó para quedarse y es más profundizarse, además de armónica y aerodinámica, con caderas estrechas, cintura marcada y hombros grandes, y para ello las fajas elásticas de látex disimulaban cualquier posible bulto, remplazado y modernizando la idea del corsé.

En 1933, en la tapa de la revista *Votre Beauté* de octubre, aparecen las medidas ideales de la nueva mujer del siglo xx: una altura de 1.68 m, peso de 60 kg, pecho de 88 cm y caderas de 90 cm. Estas medidas iban acompañadas con un aforismo “Quien a menudo se pesa, bien se conoce”, revista *Votre Beauté*, abril de 1935 (Vigarello, 2005: 207).

En 1933, los hombros se hicieron más anchos y un año más tarde se reflejaron en “mangas tipo pierna de cordero” y mariposas, pero el traje de noche

negro de confesión era la opción más moderna, por lo que la revista *Vogue*, decía en 1935, “Nada es nuevo en cuestión de modas” (Worsley, 2004: 233).

En la noche, la extravagancia servía de guía a las grandes artistas y gente del mundo del poder y la cultura; el abrigo de piel era de moda, aún no se cuestionaba el origen de las pieles, al extremo que la revista *Vogue* imprimió en esa época los dibujos de cada animal, para que las señoras sepan elegir las pieles.

Pero la moda del verano estaba asociada al turismo, en las playas exclusivas del Mediterráneo, que cada vez se imponían más sobre las playas frías del norte y ahora con una moda especial: el bronceado, los anteojos negros, el short, la camiseta, las mujeres con los trajes de baño de dos piezas, al estilo de la famosa Marlene Dietrich.

Elsa Schiaparelli fue la diseñadora del surrealismo, y trabajó codo con codo con Salvador Dalí, Leonor Fini o Jean Cocteau; incluso diseñó para ella una enorme langosta que plasmaría en su célebre Lobster Dress. También es muy famoso su sombrero-zapato, detrás del cual está, por supuesto, la surrealista mente de Dalí.

Esta nueva moda está muy asociada al turismo, más el de sol y playa, luego de que se le da nuevamente mucho valor al tomar sol y aire de mar como fortificantes, por lo que “playa” ya comienza a ser un espacio común para grandes grupos de personas durante el verano, y con ello se fortalece la práctica de tomar sol y aire como una manera de embellecimiento natural.

Las vacaciones fabrican la estética y arrasan con consejos que promueven el maquillaje al aire libre, efectos sanadores del sol, la depilación para tener piernas y pies perfectos.

La nueva cosmetología es revisada con los criterios “de afuera” y la publicidad habla de cremas de aceites solares y a partir de 1930 se plantean mallas con breteles desmontables para lograr un bronceado uniforme, y en el invierno se plantea mantenerlos y a partir de 1932 “baños de luz” de Helena Rubinstein, a partir de 1935 el calor de las lámparas alpinas (Vigarello, 2005).

Eran las nuevas ideas de la moda y de libertad que se estrenaban en el primer año de España como república, y sobrevivieron toda la etapa republicana hasta el fin de la guerra.

En 1936, “Mujeres Libres” un movimiento libertario con una revista del mismo nombre, abogaba por la unión libre de las parejas, y en 1937 plantearon un proyecto para la creación de una fábrica de bodas en serie, que funcionaría a las afueras de las ciudades.

En plena época de la Revolución en España, en la revista *Estudios* fue entrevistado el doctor Martí Ibáñez, sobre si en una sociedad revolucionaria debe continuar la coquetería y el afán de la moda en las mujeres o debe desterrarse por la moral sexual nueva. El sexólogo respondió, “la moda y la coquetería, pertenecen a ese florido prado de manifestaciones heroicas que, fertilizadas por una decadente moral sexual, esmaltaban la vida amorosa de los individuos en el marco de la civilización capitalista” (Gavarrón, 1997: 243-244).

El último período de esta etapa de entreguerras va desde 1939-1946, por lo que se lo conoce como “tiempos de guerra”. Al final de los años treinta el fascismo en sus diferentes versiones desde la italiana a la española, pasando por el nazismo y fascismo japonés se había impuesto en una parte importante del mundo y les disputará a las potencias occidentales la hegemonía en el poder.

El lujo que irradiaron en los años treinta las grandes estrellas del cine, en este tiempo de guerra se consideraba ostentoso, antipatriótico y vulgar, esta nueva filosofía la sintetizaba *Vogue* así: “... tendrás menos ropa porque no dispondrás de tiempo ni de dinero o cupones para llenar su vida con cosas que no sean esenciales... tendrás ropa más sencilla porque en esos días todo lo recargado esta fuera de lugar...” (Worsley, 2004: 342).

En esa difícil época el “Plan de Servicio” ofrecía ropa aprobada por el gobierno a precios fijos, ya que la seda y el nylon, recién introducido en 1938, se requisaron para hacer los paracaídas, al igual que las pelotas de golf que terminaban siendo parte de las máscaras de gas, o los colchones que se destinaban a hacer los salvavidas.

La moda no se quedó atrás y el Departamento de Comercio y Exportación británico solicitó a un grupo de los grandes diseñadores, que creara la ropa civil de servicio, la cual luego se daría a través de bonos. Esta experiencia de trabajo conjunto de los grandes diseñadores y los industriales del vestido, sentó las bases para el auge de un modelo de producción y comercialización, acceso y socialización de la moda, conocido como el “prêt-à-porter”, modelo que va a sobrevivir a la segunda Gran Guerra y se va a imponer.

Vogue en su edición británica invitaba a las mujeres durante la guerra a utilizar el ingenio y transformar ropa de trabajo o antigua en nuevas prendas, agregar bolsillos, cintas, cambiar cuellos y puños, la economía de la guerra y la moda de la supervivencia permeada por un espíritu de patriotismo.

En París ocupado, las grandes casas y sus líderes encabezados por Coco Chanel, Charles Creed, Charles James y otros, salen al exilio y muy pocos se

quedan viviendo en una especie de burbuja y sin poder oponerse a trabajar para el diseño y confección de los vestidos de las mujeres de los oficiales del ejército nazi de ocupación.

En Estados Unidos triunfa la ropa informal, con Vera Maxwell y Alice Evans y para 1944 la moda incluía el vestido suéter, cuello redondo con hombreras, bolsos de espalda y mochilas con cordones.

Al terminar la guerra, París, la ciudad ocupada, regreso a la normalidad, pero buscaba regresar a ser el centro de la moda y para ello y ante las carencias de la época ideó una exposición itinerante, que lo ratificó en lo que siempre había sido, el centro de la moda, porque también era el centro del pensamiento de vanguardia; en síntesis, una tierra con muchas libertades, para las generaciones rebeldes ante un mundo incierto.

Se construyeron 237 maniqués de alambre con versiones a escala de las colecciones de alta costura y se expusieron como miniaturas en el Louvre, y así el teatro de la moda dio la vuelta al mundo para recuperar el sitio, que no se había perdido sino sumido en la tragedia de la segunda Gran Guerra (Worsley, 2004: 342).

En esta etapa trágica de dos guerras y la gran crisis del 29, se da una profunda transformación de la sociedad, lo cual se refleja en el turismo, el cual comienza a hacerse más “popular” asequible a las incipientes clases medias, al giro que da la moda en el modelo prêt-à-porter.

La sociedad, la naturaleza y la vida al aire libre

La vida al aire libre se empieza a liberar porque hay nuevos imaginarios y opciones de transporte, el deporte, su práctica y el presenciarlo mueve a miles de personas en regiones o países, y la sociedad misma empieza a pensar en la naturaleza y las actividades al aire libre como una opción cada vez más cercana para poder ocupar los tiempos libres.

El vagar por los bosques se transformó en una forma de protesta de los jóvenes alemanes frente a los convencionalismos del mundo burgués. Seguían “el modelo espiritual prusiano”, al emprender viajes descabellados por los bosques, esto los puso en medio de la naturaleza, para vivirla (Knebel, 1974).

En 1884 se organizan personas para construir albergues para la juventud, exclusivamente para el uso de escolares y estudiantes, llegando a abrir 94 al-

bergues, para 1904 eran 165, y en 1913 llegaban a 640, pero a partir de 1918 se le autorizó la entrada a todos los jóvenes sean o no estudiantes, varones o mujeres; éstos estaban abiertos todo el año (Mazón, 2010).

Este movimiento alemán fue creciendo y en 1919 llegaron a 59,453 visitantes, en 1920 a 186,226 en 1922 llegaron a un millón, en 1928 ascienden a 3'784,000 viajeros juveniles y en 1935 llegan a 6'500,000, y antes de la guerra en 1938 a 8'720,000.

Un antecedente importante de este movimiento sincronizado por la sociedad cambiante y necesitada de nuevos espacios y formas de poder ocupar el tiempo de ocio, fue la creación de los campamentos juveniles que se organizaron, en forma semimilitarizada, con los Boy Scout y más libremente con los clubs, los movimientos juveniles, laicos o religiosos que agrupaban a miles de personas.

El Movimiento Scout se fundó en Gran Bretaña en 1907 por el Teniente General sir Robert Stephenson Smith Baden-Powell, y en 1910 fue creado el movimiento para mujeres con la ayuda de su esposa del fundador, lady Olave Baden-Powell.

La idea del movimiento se origina durante la Guerra de los Bóeres (1899-1902), en la que Baden-Powell era el oficial en jefe, y que organizó el “Cuerpo de Cadetes de Mafeking” para servir de soporte a sus tropas y estaba formado sólo por chicos voluntarios, que él entrenó en labores principalmente estratégicas más que bélicas, realizando labores como centinelas, rastreadores, ordenanzas y mensajeros en forma impecable, ayudando en la increíble defensa del pueblo durante varios meses.

La defensa del pueblo de Mafeking que llevó a Baden-Powell al estatus de héroe nacional, el manual de entrenamiento militar escrito por él, *Aids to Scouting* (1899) se convirtió en un best-seller usado por maestros y organizaciones juveniles.

Baden-Powell fue animado para reescribir su libro para una mayor cantidad de lectores jóvenes, y en 1907 había terminado un bosquejo llamado Boy Patrols, e inmediatamente para probar sus ideas, reunió a 20 jóvenes en un campamento de una semana en la isla de Brownsea, en Dorset, Inglaterra, y de esa experiencia logró fundar lo que hoy son los Boy Scout (Baden-Powell, 1909).

Su método de organización es conocido ahora como “El método de patrullas”, parte principal de su entrenamiento scout, involucra a los chicos a orga-

nizarse ellos mismos en grupos pequeños con un líder de patrulla electo por ellos. Para este entonces se había realizado el primer rally de exploradores que reunió a 11,000 participantes entre los cuales el fundador advirtió una tropa de niñas que se le acercó y le pidieron ser las exploradoras, meses después, 10,000 chicas exigían la creación del Movimiento Scout femenino, éste fue creado en 1917.

En 1916 comenzaron a funcionar las “Wolf Cub Packs”, Manadas de Lobatos para niños de 8 años a 11 años, idea ambientada en *El Libro de las Tierras Vírgenes*, de Rudyard Kipling que fue el Premio Nobel de Literatura en 1907, y la publicación del *Manual del Lobato*, organizados que realizaban variadas actividades que los iniciaban en su vida scout (www.thedump.scoutscan.com).

Los antecedentes de estas organizaciones que terminaron promoviendo la vida de campamento y al aire libre son varios. La organización más antigua y similar a YMCA fue la SBA creada en 1787 como la Lediger Verein, Single club, creada en Basilea, Suiza, anterior a la YMCA fundada en Londres en 1844.

Sin embargo, antes de ésta se fundó la Bremen Jnglingsverein, en el norte de Alemania y llegaron hasta el nazismo que los cerró, reabriéndose al terminar la guerra como CVJMS.

En Escocia se fundó antes que la YMCA de Londres en 1824 la Sociedad de los hombres jóvenes de Glasgow, y en Francia en 1843 se creó la Sociéte Philadelphique en Nimes (<http://centrodeartigos.com/>).

Históricamente, la YMCA es la pionera y promotora mundial de la actividad de campamentos, entendida ésta como experiencia educativa, actividad que se inició en 1884, liderada por George A. Sanford, que fungía como secretario general de la YMCA de Newburgh, Nueva York.

Éste se encargó de organizar y conducir experiencias semanales de campamentos para un grupo seleccionado de jóvenes mayores de 14 años y propuso como primer territorio de campamento el lago Orange. Al año siguiente en 1885 los jóvenes desarrollaron nuevas actividades como canotaje, pesca y natación, complementada por períodos de reflexión y oración.

En la historia de los campamentos publicada en 1984 en los Estados Unidos, se lee que los primeros campamentos de la YMCA fueron todos relativamente pequeños y generalmente por menos de dos semanas de duración y consistían en un conjunto de carpas colocadas en semicírculo a orillas de un lago y alrededor de un fogón, con una asta con la bandera, una cocina de campaña y una letrina (Martínez Marroquín, 2012).

Los antecedentes del auge de estos grupos de jóvenes promovidos principalmente desde la religión católica responden a una serie de hechos que les antecede. Desde fines del XVIII al XIX pasando al XX la iglesia católica se decide a trabajar con los jóvenes para recomponer sus cuadros y adecuarlos a los nuevos tiempos en que la naturaleza y el campismo constituyen una nueva forma de libertad que ellos podrán controlar y, a la vez, en ésta ver la obra de Dios, juega un doble papel.

En el plano mundano, desde comienzos del XIX empieza a cambiar el paradigma del cuerpo y la salud, algo que venía del siglo anterior cuando el hombre llega al mar para sus baños, primero por salud luego por placer y al final como turista de temporada, pero junto a ello están las nuevas escuelas que pretenden moldear el cuerpo, la sueca, la alemana y la francesa, que se mezclan con esta coyuntura y allí se integran patriotismo, cuerpo fuerte, religión, civilidad y obediencia, un modelo para control de las masas.

Todos estos movimientos que van liberando al hombre y la mujer, primero con las ideas nuevas, luego con las costumbres, la ropa, los juegos, los deportes y el ocio en general, se empiezan a complementar y van a desarrollar una rama importante del turismo, que en Europa sigue vigente y en América se ha reducido debido a los problemas de inseguridad, el campismo, que se inicia como jornadas deportivas y religiosas y luego pasa al turismo como aventura cuando el auto le da al hombre una opción de libre tránsito en lugares soñados por éste.

EL CAMPING: DE LA IMPROVISACIÓN A LA ORGANIZACIÓN

El campismo es sinónimo de la voz inglesa *camping*, que engloba la actividad deportivo turístico caracterizada por vivir durante cierto tiempo en contacto directo con la naturaleza, y por sus características, se pueden distinguir varias modalidades, como el individual; campismo familiar; campismo móvil o fijo; en zonas abiertas o en lugares especialmente acotados y acondicionados para ello, que reciben el nombre de *campings* (Belinchón, 1991).

Hay autores que plantean que el campismo es muy antiguo, pero dentro de nuestra definición de turismo coincidimos en que el iniciador o pionero del moderno campamento recreativo fue Thomas Hiram Holding, quien escribió la primera edición de *El manual del campista* en 1908.

Su afición al campismo viene de sus experiencias de vida cuando era un niño, y en el naciente Estados Unidos, en 1853, cruzó las praderas del muy an-

cho país en un vagón de tren, que cubrió unas 1,200 millas, o sea, unos 1,900 kilómetros, una experiencia similar a viajar en caravana, y a ello le sumó además que en 1877 acampó con una canoa en un viaje en zonas aún sin colonizar.

La actividad pionera de carácter deportivo que involucró al *camping* fue en Inglaterra, en 1901 con el nacimiento de la Association of Cycle Campers. La iniciativa estuvo a cargo de Holding, pero tuvo inicios muy lentos por diferentes razones. Así transcurrieron los años hasta 1906 que la mencionada institución pudo llevar a cabo su primer “*camping* de ciclistas”, acontecimiento que coincidió, con la fundación de la sociedad denominada “The Camping Club”, y al año siguiente el teniente general Baden-Powell realiza el primer campamento de muchachos que da origen al “Scoutismo”. En 1905 aparece la revista especializada en campismo de la Asociación con el objeto de promover esta actividad. Ese campamento no llevaba finalidades deportivas sino educativas, pero por la proyección mundial que cobrara, no puede descartarse la importancia e influencia que tuvo en la trayectoria del *camping*, el Scoutismo.

Los éxitos alcanzados por los campamentos existentes hicieron necesaria la creación de una Federación en Inglaterra, para reglamentar y fomentar la nascente actividad, algo común para los ingleses que pretendían reglamentar las actividades para luego controlar las mismas y sus instituciones.

El *camping* como práctica social se expande rápidamente, conquista adeptos en todos los países del mundo, hasta que, en el año 1932, tiene lugar en Holanda, la creación de la Federación Internacional de Camping Clubes, y un año más tarde, se realiza en Inglaterra, el primer campamento de carácter internacional. En España e Italia, toma gran incremento y empieza a propagarse en todos los países.

En Estados Unidos, el desarrollo fue temprano y su expansión muy rápida, debido a que existía una tendencia a vivir en la naturaleza. En 1861, Frederick W. Gunn y su mujer Abigail organizaron y realizaron un primer viaje al campo con sus alumnos, debido a que eran los directores del The Gunnery School, un colegio privado en Connecticut.

En las últimas décadas del siglo XIX, los campamentos de verano se multiplicaron en la zona de Nueva Inglaterra ya que los padres ante la expansión incontrolada de las ciudades, querían que sus hijos disfrutaran de la experiencia de estar en la naturaleza y al aire libre y que mejoraban su forma física a través del deporte y consolidar más su personalidad, aprendiendo a socializar en otro entorno diferente.

Debido a los éxitos logrados en los campamentos de verano, la popularidad de éstos creció a toda velocidad y a principios de 1900 había cientos de campamentos en Pensilvania, Massachusetts, Nuevo Hampshire y Maine, muchos de los cuales siguen funcionando al día de hoy.

En 1876 se integró a la Escuela Nacional de Educación Física de Estados Unidos y en paralelo la YMCA organizó varios campamentos de verano, y en 1885 Sumner F. Dudley fue el director de un campamento con 7 jóvenes durante 8 días en el lago Orange.

En 1903 se organizó el primer campamento de señoritas, por Luther Gulick de la ACJF, Boy Scouts of America y Camp Fire Girls. En la República Argentina, Shuman de la Asociación Cristiana de Jóvenes de Buenos Aires organiza el primer campamento en Riachuelo, cercanías de la capital del país.

La Primera Guerra Mundial aumentó el campismo en Europa, en las zonas no bélicas, y en 1921 Taylor Statten, del Comité Nacional Canadiense, funda el primer campamento particular, con una profunda filosofía educacional, ambiental y el desarrollo de actividades propias.

En la actualidad, el campamento se ha desarrollado en muchos países con una fuerza social de carácter educacional, y en Estados Unidos existen más de 7,000 campamentos estables y particulares donde acuden más de 8'000,000 de personas anualmente, y además existen muchas zonas de *camping* para grupos móviles.

En 1916, un camión GMC cruzó Estados Unidos desde Seattle a Nueva York en treinta días, y en 1926, un camión GMC de 2 toneladas hizo la travesía de Nueva York a San Francisco en 5 días y 30 minutos.

La bicicleta fue un primer gran impulso al campismo, pero tuvo que evolucionar para poder adecuarle un portaequipaje y otro motorcito, pero en la década del veinte, el auto fue el eje de este nuevo turismo de menor costo y mayores posibilidades de tiempo y flexibilidad.

En 1901 se funda en Oxford, Inglaterra la Association of Cycle Campers (ACC), que llegó a editar un boletín para sus miembros el *Cycle-Camping* a partir de 1906; y siguiendo con la primera tradición de campismo en bicicleta en 1910 se crea el Camping Club Français, formado por campistas que salían en bicicleta, ya que ésta reinó la primera década y media del siglo XX, hasta su remplazo por el automóvil, que en Francia fue una sección del Touring Club, Les Campeurs, que en 1936 se fusionaron con el primer club de bicicleta para formar el Camping Club de Francia (Fernández, 1991b).

En Alemania, a diferencia de Francia y Gran Bretaña, el campismo no se centró en el uso de la bicicleta, sino que tomó otro elemento de la naturaleza, los ríos y lagos y fue organizado sobre kayaks, canoas y piraguas, siendo la primera organización de canoas la que se creó en Hamburgo en 1905.

En Suiza, el campismo es asociado al automóvil, dadas las características geográficas y climáticas de este país mediterráneo, y la primera asociación que se creó fue la Auto Camping Club de Suisse (ACCS) en 1934, integrado como en Francia al principal club de automovilistas, el Automobile Club de Suisse.

En Italia, la primera organización fue en los treinta, el Autocampeggio Club Piamonte, que trabajaba con el Touring Club Italiano y con el Real Automóvil Club Italiano (RACI).

Un caso diferente fue España en que el campismo se organizó con base al alpinismo y por ello aparece asociado a los clubs existentes. Sin embargo, en Cataluña aparece el primer *camping* club, que dio lugar a la organización de una serie de agrupaciones de excursionistas.

En 1925 aparece la primera caravana (Motor home para Estados Unidos y Canadá), siendo las pioneras las que se construyeron en Gran Bretaña, con la experiencia de la primera Gran Guerra y las campañas militares por todo el mundo, luego pasó al continente, pero el gran salto lo dará en Estados Unidos, que era el centro de la industria automotriz.

La caravana moderna fue inventada por la empresa alemana Dethleffs en 1931, Arist Dethleffs, el creador en Alemania dice que no viajaba sin su familia y por ello crea la primera caravana en Alemania. En los próximos años, se fabrican industrialmente las primeras caravanas por encargo en un cobertizo de madera.

La historia de la marca Dethleffs se remonta a 1832, cuando nace una empresa dedicada a la fabricación y venta de látigos a la que más tarde se le uniría una fábrica de esquís. La moda de los tráileres surgió hacia los años cuarenta en Estados Unidos debido a que los surfistas necesitaban desplazarse con comodidad y poder mantenerse en un lugar determinado a bajo coste, principalmente en la costa oeste poco poblada.

Carl Denig y Frans Slee fueron los pioneros en la construcción de *camping* en Holanda, en 1925 se inaugura el primer terreno de *camping* oficial en Holanda Kampeercentrum Saxenheim Pentecostés. Este es un país que se ha consolidado como el que tiene mayor número de campistas en relación al total de la población.

En 1926, comienza a rechazarse el campismo por considerarlo inmorales y libertinos y se prohíben en algunas regiones de Europa el *camping* y el vagabundo, siendo los más reaccionarios los del sur de Europa católicos tradicionales.

Desde 1939 comienza a intensificarse el campismo y aparece una tarjeta de *camping* de la ANWB, la cual dos años después en 1941 sacan la revista *Kamper Kampioen* y al año siguiente esta organización da el primer curso sobre campismo cerca del lago Pluis.

Pero el auge del campismo y especialmente de los *campings* y las caravanas vendrá con el turismo masivo, que encontrará en ésta una opción de bajo costo para las vacaciones de verano y el turismo de la naturaleza.

Nueva revolución en los transportes ferroviarios

Los ferrocarriles se habían impuesto como el transporte más moderno, seguro y de gran calidad en la sociedad europea y americana y es por ello que en los lugares a donde llegaba la red ferroviaria y se abrían las nuevas estaciones de trenes, se construían frente a ellas los grandes hoteles, haciendo de estos lugares, áreas de un gran desarrollo comercial.

Durante el siglo XIX fueron los jefes de estación los que estaban encargados de manejar el tráfico de los ferrocarriles, pero antes de estallar la Primera Guerra Mundial, éstos fueron remplazados por los “guardagujas”, que daban pases de línea y cambios de vía en el intenso tráfico de comienzo del siglo XX, algo que más adelante será electrificado.

En este nuevo siglo surge la novela ferroviaria; en 1925 aparece el libro escrito por Maurice Dekobra, dedicado a los viajes en trenes de lujo, a la noche en los trenes y su misterio, especialmente en los coches cama (Robles, 2007).

En los veinte del siglo XX fumar fue una moda y para ello los trenes aparecían como los lugares ideales, ya que eran considerados un síntoma de distinción moderna, y todos estos detalles eran parte de la propaganda del tren a través de los afiches o de las guías de viaje.

El tren era considerado como algo exótico y mucho más en los viajes nocturnos, que en la publicidad de la época se sostenía para hacerlo más atractivo y “mágico”, con un cliché ya clásico: “El país de vuestros sueños se encuentra al final de la noche”, parece que el humo de la locomotora hacía surgir esos

sueños, por ello la propaganda nocturna era el largo tren con las ventanas iluminadas y el denso humo que se distinguía de la noche.

Para combinar sueños con imaginarios, aunque todos en una misma idea, los vagones de primera se amueblaban con el máximo confort de la época y en la década de los veinte éstos llegaron a ser de vanguardia con exagerados y exuberantes motivos de la moda del art-déco.

En la Exposición de Artes Decorativas e Industriales de París de 1925, se exhibían coches-camas y vagones-salón decorados por grandes expertos como Ruhlmann y Francis Jourdain Rapin, que habían logrado verdaderas obras de arte (Robles, 2007).

La transformación de los vagones y especialización a base de confort, cumple la función de hacerlos más atractivos, mientras que, “el aspecto siniestro de la máquina”, que en un primer momento fue tan evidente y espantoso, desapareció gradualmente y con su desaparición el miedo perdió intensidad y fue remplazado por un sentimiento de seguridad basado en la familiaridad (Schivelbusch, 1986).

El ferrocarril fue el símbolo de la modernidad del siglo XIX que anuncia una nueva utopía mecanizada, que reestructuró radicalmente la forma en que percibimos el tiempo y el espacio de una manera diferente a cualquier tecnología de las que emergieron antes.

El desarrollo del ferrocarril en Europa sirvió para hacer efectivas las necesidades de capital, al facilitar el movimiento y nació en un momento en que recursos como los alimentos estaban subiendo de precio, hasta el punto en que era más barato para encontrar maneras más rápidas de los buques que arreglárselas con los sistemas de transporte de la época, y fue el primero en moverse realmente más allá de los límites de la naturaleza orgánica, en términos de velocidad y capacidad (Schivelbusch, 1986).

El ferrocarril fue visto como un agente de la aniquilación del espacio y el tiempo, al transformar la velocidad del transporte y por ello, se cambió el paisaje en el que todo lo que podría ser percibido al pasar por un lugar era el panorama, en vez de verse éste de manera detallada.

El arte comenzó a hacer lo mismo en su propio desarrollo de la vista panorámica. Los puntos entre medios dejaron de ser una parte activa de la jornada, dejando sólo la salida y llegada en los hechos reales de la travesía del ferrocarril. El ferrocarril también dio lugar a la estandarización del tiempo, un tiempo mecánico que tenía autoridad sobre cualquier momento (Schivelbusch, 1986).

El temor general de la mecánica como un nuevo monstruo que emerge de la ciencia y los accidentes y lesiones que generaban estas “criaturas”, cada vez más grandes, ni el miedo social del poder económico sin límites que le generaban a las grandes compañías podían borrar la promesa utópica implícita en el establecimiento de la velocidad como un nuevo principio de la vida pública, según lo planteaba Schivelbusch, en su clásico libro de reflexión sobre el viaje en tren.

Esto llegó al extremo de pensar que el paisaje visto por viajeros desde las ventanillas parecía ser de otro mundo, por efecto de la velocidad y en realidad era el “nuevo paisaje del ferrocarril”.

Junto a esto nacen las grandes líneas internacionales que unen varios países y que forman parte del proyecto de integración, ocupación y colonización que se plantea la Europa Occidental de sus zonas periféricas de Eurasia, así nace el muy famoso Orient Express, el emblema del lujo, el colonialismo y la intriga.

En el siglo xx y más en la etapa denominada de entreguerras emergen varios trenes famosos como el Golden Arrow (1929) de Londres a París, la línea Venice-Simplon Orient Express, Le Train Blue (1924) París-Niza-Ventimiglia, el Etoile du Nord de París-Bruselas-Ámsterdam (1927), entre los más conocidos (Robles, 2007).

El Transiberiano es un ícono de esta etapa, obra que inicia el zar Alejandro III al imaginar integrar a este gran país con un tren que lo atravesara de oeste a este y que uniera Moscú con el puerto ruso de Vladivostok. La construcción de esta extensa vía que se denominó transiberiano, aunque toma luego otros nombres en ramales diferentes como “Transmongoliano”, “Transmanchuriano” y la línea BAM (Baikal-Amur-Magistral).

Costó trece años y 250 millones de dólares, pero el extenso Imperio ruso finalmente estaba cruzado por vías en 1904, aunque la última parte se hacía en barco. En la última década del siglo XIX, el trazado y construcción de la línea se hizo con prisioneros políticos y comunes y luego se complementó con inmigrantes que consideraban que eran tierras de gran oportunidad.

La construcción de los 8,800 km de vía del ferrocarril Transiberiano, se ha calificado como una de las mayores empresas del siglo xx, ya que la línea se extendía desde los montes Urales, en la Rusia europea, a través de la desolada Siberia y de Manchuria hasta el mar de Japón.

Apenas se termina la primera parte de vías y ferry, el Transiberiano fue de gran utilidad para el país al estallar la guerra ruso-japonesa en 1905, y por ello

tuvo la necesidad del tren para trasladar soldados y provisiones a través del continente, hacia Manchuria.

En 1916 se consideró concluida la línea del Transiberiano, pero siempre en construcción dada las condiciones y problemas derivados del hielo y el largo invierno en esa región. Nagelmackers, del famoso Orient Express, intentó poner coches de lujo, a lo que se resistió el estado ruso, ya que poseía un gran tren de lujo de 11 vagones para uso del Zar y su familia. En la Exposición Universal de París del 1900 se mostró un excelente tren de lujo y su relación con el estado fue siempre complicada hasta 1917, en que, con la Revolución rusa, se expropiaron los 160 vagones y locomotoras del Transiberiano (Poivre, 2007).

Durante la URSS se construyeron las líneas ferroviarias paralelas, la que va a Manchuria, la que va a Mongolia y al lago Baikal-Amur-Magistral (BAM), el Transiberiano tiene una combinación hacia Beijing (China), otra a Port Arthur y otra al puerto final de Vladivostok (ambas en Rusia).

Hoy el Transiberiano es un tren muy atractivo para el turismo y de suma utilidad en un país muy extenso y con grandes zonas bajo nieve gran parte del año. El tren atraviesa siete husos horarios distintos y la duración total del viaje depende del servicio en cuestión, pero el promedio es de ocho días y siete noches.

El California Zephyr es el mayor reto del incipiente Estados Unidos a mediados del siglo XIX para avanzar hacia el oeste, sometiendo y exterminando a los pueblos originarios y repartiendo sus tierras a los nuevos pobladores inmigrantes descendientes de europeos que arribaban para construirse un mejor futuro.

En 1869 empieza la aventura del ferrocarril Este-Oeste, que avanza limitado por la Guerra de Secesión y los pueblos en resistencia, así en esta fecha se acaban las largas caravanas de seis meses para arribar al Pacífico, “la tierra prometida”. El punto histórico fue Promontory Point, de donde salió la locomotora para hacer el tramo final de esta larga odisea, pero para el nuevo siglo, en 1903, en ese lugar no había una ciudad, pero si dos locomotoras que repetían la hazaña del último eslabón de la marcha al oeste, manteniendo el mito de la gran aventura.

El California Zephyr (CZ) administrado en la actualidad por la línea Amtrak, sale de Nueva York a Chicago y de allí en dos días y medio llega a San Francisco. La compañía Burlington fue la creadora del Zephyr y lanzó su prototipo en 1934, en un viaje inaugural de Denver a Chicago, el primero total-

mente plateado, con motor diésel, aerodinámico y con nuevos avances propios de la aviación (Poivre, 2007).

En 1936 aparecen en el tren las azafatas, orientadas a atraer a un viajero familiar y esto se complementaba con las cúpulas de vidrio para el espectáculo panorámico de este largo y rico viaje atravesando Estados Unidos.

Como antecedente de este tren estaba el Exposition Flyer que iba de Chicago a San Francisco, y que se había diseñado para la Exposición Internacional de San Francisco de 1939, pero éste siguió funcionando hasta 1949.

Le Train Bleu, en 1922, emerge a consecuencia del cambio de los baños de mar de aguas frías a las más cálidas, a partir de que se consideran más como ocio o entretenimiento que la antigua concepción terapéutica que iniciaron las termas y luego los baños de mar en el norte de Europa.

La Costa Azul es uno de los íconos del turismo de “estilo” en sus playas de aguas más cálidas en el Mediterráneo. El escritor Stéphen Liégeard en 1887 escribió su trabajo más famoso, *La Riviera*, publicado en París en 1887, en donde se describían, desde Marsella a Génova, ciudades y sitios muy soleados que merecen el nombre de Riviera. Stéphen Liégeard logró una nueva impresión en 1894 de *La Riviera*, y en el prólogo señala que el diccionario se incrementa en una nueva palabra, “Riviera”, luego designada como la Riviera Francesa.

El escritor Marie Mards utilizó en 1887 para el título de su obra *Côte d’Azur*, inspirándose en el término Azur, que en heráldica significa “azul”, pero para Liégeard, la Costa Azul fue un nombre poético para llamar a la costa que se extendía desde Marsella hasta Génova, en Italia, y que se conocía como Riviera de Niza o Riviera de Génova.

El 9 de diciembre de 1922, la CIWL puso en circulación el primer tren de lujo que unía a Inglaterra con la costa mediterránea de Francia, el cual tuvo una gran aceptación en los grupos sociales elevados, y fue conocido como el tren azul, o tren de los turistas a las playas de aguas calientes del Mediterráneo.

Los promotores y financistas de este tren del turismo de élite fueron los Rothschild, cuyos capitales aparecen en la primera línea ferroviaria de Francia en 1835, Les Chemins de Fer du Nord, y junto a éstos estaban lord Dalziel y René Nagelmackers, ambos representantes de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) (Charléty, 1969).

El color azul terminó siendo el color oficial de los coches de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Francia (SNCF, por sus siglas en francés), tras su unificación en 1938. El color empezó a ser un distintivo en trenes famosos

como lo fue el rojo de la Revolución rusa que recorría toda la geografía de éste gran país mostrando las metas, logros y avances de la Revolución de los soviets.

En 1896, Louis Vuitton, hijo del creador de la casa de maletas, hablaba de “una maleta es un vagón”, con lo cual logró crear uno de los anagramas y eslóganes más poderosos para invitar al viaje, al convertir las letras de su padre L.V. en las siglas del imperio de las maletas: “Luxe et Voyage”. Las maletas además de ser un contenedor de ropa se fueron adecuando a los cambios en el ferrocarril.

Esto llegó tan lejos en la sociedad de la época, que en 1924 Blaise Cendrars publica un libro *Feuilles de route*, donde apuntaba, “pequeños accesorios para la vida moderna. La vuelta al mundo es un viaje de bodas y partir es ir a la tienda Vuitton”. Al año siguiente en 1924 sale la Keepall, primera maleta flexible y versátil realmente “moderna” (Robles, 2007: 301).

El tren Azul unía en la costa mediterránea a los pueblos que estaban muy cerca unos de otros, a unos quince kilómetros, y que mejor que Paul Morand, el gran amigo de Coco Chanel, para contar de los amigos que había en cada pueblo turístico de esta costa.

El tren era azul porque se había impregnado de los matices del mar en el canal de la Mancha y más de las cristalinas y luminosas aguas del Mediterráneo. Eran azules los vagones nuevos hechos de acero, incluyendo los famosos coches cama.

Este tren, con historia, dio salida a los deseos deportivos y enseñó a jugar al golf y al tenis a los esnobs de París y Londres, quienes cambiaron sus trajes de Poiret por las cómodas faldas, chaquetas y pantalones blancos de punto de algodón diseñados por Coco Chanel, para las noches reservar los vestidos negros para acudir al Casino del Molo, construido en hierro en la misma playa y que surgía como apéndice natural de la vía del tren a su paso por Niza (Robles, 2007).

El tren Azul llegaba mucho más lejos, al extremo de ser representado en un ballet, ilustrado con dibujos de Picasso y escrito por uno de los grandes conocedores de la Costa Azul, Jean Cocteau, fue estrenado el 20 de junio de 1924 en el Teatro de los Campos Elíseos de París.

“El tren Azul” es una obra que, según su autor, Cocteau, no tenía texto y se iniciaba con una fanfarria compuesta por Georges Auric, que invitaba a los espectadores a contemplar el telón del teatro basada en la famosa acuarela de

Pablo Picasso “Mujeres corriendo en la playa” (1922), ampliada sobre una tela por parte del príncipe Shervashidze, ya que el genio de Málaga se dedicaba a otros temas en esa época (Robles,2007).

El tren Azul era un ballet para los tiempos del hierro y el acero, era ver la repercusión de la técnica en las costumbres del hombre moderno y la apertura de caminos hacia el sol y el ocio. Danza cómica que mostraba las diversiones de la clase poderosa y el papel que ahí jugaban los artistas para revestirla.

Para Coco Chanel, invitada a confeccionar el vestuario del ballet, que representaba el más moderno tren de turistas que unía a París y la Riviera, esto fue una salida de distracción ya que era repensar lo que siempre hacía de lograr expresar lo que los jóvenes perseguían en los placeres del Mediterráneo (Madsen, 2000).

Junto al exclusivo tren Azul hubo otros trenes expresos, como lo fue el enigmático Calais-Niza-Roma Express; el expreso San Petersburgo-Viena-Niza-Cannes-Express que funcionaba desde 1898 y el Riviera Express, iniciado en 1900, para los que huían de las brumas de Ámsterdam y los inviernos de Berlín, pero ninguno superaba al famoso y exclusivo tren Azul.

En 1929, el Blue Train fue rehabilitado y reformada su decoración, que incluían un pequeño ventilador encima de cada litera. El tren salía de Victoria Station en Londres a la mañana y llegaba al puerto de Folkestone a medio día, y según como estuviese el canal se toma el ferry, llegando a primera hora de la tarde al puerto francés de Calais, donde espera reluciente el famoso tren Azul, que luego de tres horas llegaba a la estación París Norte y de allí a la estación de Lyon donde subían los pasajeros parisinos, y siguiendo la tradición a las 19:30 horas, salía el tren hacia la Riviera Mediterránea (Poivre, 2007).

El Blue Train comienza a operar en 1923, ya que, en 1910, luego de una larga guerra anglo-bóer la cual fue ganada por los ingleses, fue aprobada la integración de la Colonia del Cabo, Natal, Transvaal y el Estado Libre de Orange en un solo estado llamado Unión Sudafricana, que establecieron como idiomas oficiales el inglés y el holandés y el idioma afrikáans no fue reconocido como oficial sino hasta 1925.

En este marco de la transformación de una antigua colonia en país, dejando sin derechos a los pueblos originarios, base para la sociedad más injusta y racial del siglo xx, el apartheid, es que los blancos en el poder, replantean parte de los sueños de Rhode de un largo tren por la Unión Sudafricana y países vecinos, sin pretender llegar al norte del continente.

El “Blue Train” nace un año después del tren Azul europeo, el tren de los vacacionistas de la aristocracia hacia las cálidas playas del Mediterráneo francés. El tren que se inaugura en 1923, tiene las mismas características y funciones que el europeo, lujo y viaje *express*, y su verdadero nombre era el de “Union Limited”, la compañía que lo operaba, nombre que usaba cuando se dirigía hacia el norte o Unión Express cuando regresaba o se dirigía al sur.

El tren salía de Ciudad del Cabo, a donde arribaban los empresarios y operadores de esta neorepública, en realidad una colonia encubierta, cuando éstos iban camino a los grandes yacimientos de oro de Johannesburgo y Pretoria.

Coincidente con el tren Azul en 1927 fue rehabilitado y cambia sus antiguos vagones de madera por los de acero construidos en Birmingham, equipados con aire acondicionado y pintados de azul.

El expreso se fue renovando y reinventado para hacerlo cada vez más turístico a la vez que más exclusivo, en 1972 cambian los coches antiguos por unos modernos, y para 1997 el tren está totalmente cambiado, y reducido a no más de 70 a 80 plazas, y el pasaje se reserva un año antes, a un altísimo costo, pero con un servicio excepcional (Poivre, 2007).

El Transafricano es fruto directo del colonialismo que emerge a fines del siglo XIX y tuvo su máxima expresión en sueños coloniales para el caso de África con Cecil John Rhodes (1853-1902) rey de los diamantes que concibió uno de los proyectos más ambiciosos del nuevo mundo colonial inglés y era el de construir una línea de ferrocarril sin interrupción desde Ciudad del Cabo (Sudáfrica) hasta El Cairo (Egipto), de 8,000 kilómetros.

Pese a la existencia de muchos obstáculos, como la mosca tse tse, las fiebres, la resistencia de los pueblos originarios, los cazadores furtivos de marfil y las propias contradicciones con el colonialismo francés, el ferrocarril logró en la primera parte, arrancando desde el sur, a fines del siglo XIX, avanzar desde Ciudad del Cabo, cruzar las arenas del Kalahari, internarse en Zimbabue y continuar su progresión hasta penetrar en el Congo y Tanganica.

Desde el norte Herbert Kitchener, militar irlandés, partió de las vías existentes en El Cairo y avanzó a través de los desiertos egipcio y sudanés, y a lo largo del río Nilo, bajó hasta Al-Ubayyid, más al sur de Jartum, siendo el principal aliado junto a Rhodes en la construcción del ferrocarril tras la reconquista británica del Sudán, en 1898 (Valls, 2010).

Con el Tratado de Versalles, Alemania fue despojada de sus posesiones coloniales y así el Imperio británico ya en decadencia estaba en condiciones

de poder concluir este proyecto, en plena etapa de entreguerras, pero la crisis del 29 y las posteriores amenazas del nazismo, frenaron el ímpetu del imperio decadente y debieron pasar varias décadas y otros actores para que el sueño se haga realidad.

En 1970, con un gran número de trabajadores de la República de China se construyó el ferrocarril Tan-Zam (Tanzania-Zambia) completando así el sueño de Rhodes. Como paradoja del destino, los chinos tardaron sólo seis años en construir un tramo que los británicos estuvieron mucho tiempo pendientes de realizar, a causa del conflicto con Alemania, y que era el tramo que integraría a esta gran vía ferroviaria, que se inició casi un siglo antes. Este ferrocarril durante sus primeros años sirvió para viajeros y exploradores y luego la primera Gran Guerra para los cazadores a los grandes cotos de caza africanos.

Cruceros y trasatlánticos

La tragedia del Titanic durante la travesía inaugural, la noche del 14 al 15 de abril de 1912 en el océano Atlántico Septentrional frente a las costas de Terranova, se debió a que éste chocó contra un iceberg en el lado de estribor con tal gravedad que se hundió en menos de tres horas. En la tragedia fallecieron 1,512 personas por ahogamiento o hipotermia, lo que convierte este naufragio en una de las mayores catástrofes marítimas en tiempo de paz y en pleno auge de la navegación por trasatlánticos.

Este trasatlántico británico de la White Star Line, construido bajo la iniciativa de J. Bruce Ismay en 1907, y que fue diseñado por el arquitecto Thomas Andrews era el más grande y lujoso barco jamás construido en el momento de su botadura, lo cual fue además de todos los costos una herida al orgullo de los navegantes británicos. Este hecho llevó a que, en 1914, en el mes de enero, se realizara una Conferencia Internacional sobre la Seguridad y la Vida Humana en el Mar, en la cual participaron dieciséis naciones, que acordaron cómo actuar y cómo proteger a los pasajeros en el viaje y en estos incidentes.

La tragedia del Titanic no frenó la competencia de las grandes compañías por dominar los mares, ya que estos trasatlánticos eran un orgullo nacional, como fue en 1933 el caso del lujoso paquebote italiano Rex, orgullo de Mussolini, que fue el barco más ligero de la época y a finales de los treinta lo ostentaba el Normandía de la French Line (Piouffre, 2009).

América fue durante varias décadas el destino de grandes barcos con pasajeros e inmigrantes, luego se redujo la inmigración y se incrementó la carga, pero aún los viajeros en esta parte del mundo no realizaban al interior del continente grandes viajes.

En 1927, la Mail Steamship Co., con base y bandera de Panamá, recorría el Pacífico desde Los Ángeles a Colombia haciendo escala en México, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica. Esta compañía tenía cinco paquebotes que eran muy confortables para el viajero y que además se complementaban con carga. Estos eran el Columbia, el Ecuador, el Venezuela, el City of San Francisco y el City of Panamá (Piouffre, 2009).

A pesar de la crisis, en 1931 la Dollar Line botó dos grandes paquebotes, el President Hoover y el President Coolidge, los mayores construidos en su época y que estaban decorados en el interior, para un turismo de alta gama en el estilo art-déco, con lo cual Estados Unidos entraba a la competencia de los grandes barcos de pasajeros. Al estallar la Segunda Guerra Mundial la gran mayoría de sus barcos fueron requisados por el gobierno norteamericano y recién devueltos al fin de la misma.

En 1931, la compañía Transat destinó el paquebote Colombie a la línea que unía El Havre, Southampton, Vigo, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Barbados y Trinidad, que duró hasta el estallido de la guerra y cerró en 1950.

En 1927 se hundió el paquebote italiano Principessa Mafalda frente a las costas de Brasil por una falla mecánica, se repiten los errores del Titanic y pese al apoyo recibido por otros barcos, tuvo 250 muertos.

Pero los peligros derivados del viaje por el mar son superados por el *glamour* del viaje en el crucero, algo que en la década de los veinte era una obligación social para los miembros de la clase media alta y los ricos viajeros burgueses o aristócratas.

Estados Unidos ya es un país poderoso y hegemónico en la década de los veinte y en este período en general hacen su presencia en Europa para demostrarlo, unos como bohemios, Hemingway, la gran mayoría como ricos; todos hacen de una u otra manera una gran demostración de poder. Los pasajeros que van de Estados Unidos a Europa fueron ascendiendo después de la primera posguerra y empiezan a bajar primero con la crisis del 30 y luego con los amagos de la guerra hasta el estallido de ésta.

La Cunard White Star Line fue una compañía naviera británica, que surgió en 1934 por la fusión de dos navieras, la Cunard Line y la White Star Line, y

Viajeros de Estados Unidos a Europa, 1919-1938 (miles)

Año	Pasajeros	Año	Pasajeros	Año	Pasajeros
1919	443	1926	435	1933	309
1920	560	1927	490	1934	289
1921	560	1928	509	1935	296
1922	408	1929	512	1936	341
1923	322	1930	454	1937	376
1924	410	1931	463	1938	308
1925	436	1932	450		

Fuente: Fernández (1991b).

se transformó en uno de los principales operadores de trasatlánticos entre 1934 y 1950, con los buques *Queen Mary*, *Queen Elizabeth*, *Aquitania*, *Berengaria*, *Caronia*, *Majestic*, *Olympic*, *Britannic* y *Georgic* (Fernández, 2008).

Esta compañía fue disuelta en 1950 después de que la Cunard adquiriera el 38% de la Cunard White Star que aún no poseía y adquiriera los activos y operaciones de ésta, y esto tenía como antecedentes que, a principios de los años 1930, la Cunard Line y la White Star Line estaban en graves dificultades financieras debido a la gran depresión, la caída del número de pasajeros y la avanzada edad de sus flotas.

Los nuevos trasatlánticos alemanes el *SS Bremen* y el *SS Europa* amenazaban el poderío en el Atlántico Norte que tenían estas dos compañías, y es que el *SS Bremen* era un moderno trasatlántico alemán perteneciente a la *Norddeutscher Lloyd Lines (NDL)* y que sirvió como buque expreso de pasaje durante el período (1929-1939) y como buque de apoyo de la *Kriegsmarine* durante la Segunda Guerra Mundial hasta 1942, año en que fue semidestruido por un incendio intencional.

El otro competidor fuerte fue el *SS Europa*, uno de los más modernos trasatlánticos del período de entreguerras que navegó bajo bandera alemana para la compañía *NDL* desde 1930 hasta 1939, año en que fue requisado por la guerra, aunque permaneció casi inactivo durante ésta y al final fue requisado por el bando aliado, usándose para el retorno de las tropas estadounidenses con el nombre de *USS Europa*.

La White Star Line se encontraba en terribles dificultades financieras, debido principalmente a una oferta pública de adquisición fallida por lord Kylsant, que casi llevó al total colapso de la White Star, y a ello se le sumó el hecho de que Estados Unidos recortó drásticamente la cantidad de recepción de inmigrantes; y el negocio principal de la White Star Line fue el transporte de inmigrantes, así que esto le dejó pérdidas significativas.

La Cunard comenzó a construir el nuevo barco de 81,000 toneladas y su quilla fue puesta el 27 de diciembre de 1930, y el nombre se mantuvo en secreto hasta su lanzamiento, pero la construcción se detuvo en 1931 debido a las condiciones económicas, la mayor crisis del mundo. En 1934, el gobierno le ofrece un crédito para terminar su gran barco y construir un segundo barco, con la condición de que se fusionara con la White Star Line.

El Queen Mary fue en su momento el trasatlántico de mayor envergadura construido y hasta 1948 era el más rápido, siendo sólo superado por el SS United States. Este barco fue construido por John Brown and Company en Clydebank, Escocia, fue diseñado para ser el primero de los dos trasatlánticos que Cunard Line había previsto para el servicio expreso en la ruta Southampton-Cherburgo-Nueva York, en respuesta a los grandes trasatlánticos europeos de la década de 1920 y principios de 1930.

El Queen Mary está dentro de la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos, y en la actualidad funciona como museo, hotel y restaurante en Long Beach, California. Este gran crucero fue el barco insignia de Cunard de 1936 hasta 1945 cuando fue sustituido por el Queen Elizabeth.

El acuerdo se completó el 30 de diciembre de 1933. La Cunard White Star Limited fue creada el 10 de mayo de 1934, White Star Line contribuyó con 10 barcos a la nueva empresa, mientras que Cunard lo hizo con 15. Un año después de esta fusión, el RMS Olympic, el último de su clase, fue retirado; al igual que el RMS Mauretania.

En 1939 entró en servicio el RMS Mauretania (II), y el año siguiente el RMS Queen Elizabeth imponiéndose en el mercado, pero tras el inicio de la Segunda Guerra Mundial, gran parte de la flota fue requisada por el Almirantazgo Británico, entre ellos el Queen Mary, el Queen Elizabeth y el Aquitania, los cuales sobrevivieron, pero muchas de las naves secundarias se perdieron (Murias, 2002).

En 1947, Cunard adquirió el 38% de la compañía que aún no poseía, y el 31 de diciembre de 1949 adquirió los activos y operaciones de Cunard White

Star, y volvió a usar solamente el nombre de “Cunard”, pero el Britannic como el Georgic, continuaron navegando con los colores tradicionales de la ya desaparecida White Star Line.

Entre 1860 y 1870, varias compañías trataron de crear un mercado para la banana del Caribe y Centroamérica en Estados Unidos, pero fallaron en mantener un flujo constante de la fruta hacia los mercados consumidores, y esto era debido a que no tenían buques lo suficientemente rápidos o con adecuados sistemas de refrigeración para mantener la fruta fresca hasta que llegaran a puerto.

El negocio era visto como algo muy redituable, por lo que se crearon 114 compañías importadoras de bananas entre 1870 y 1899, pero sólo habían sobrevivido 22 en 1899, sistemáticamente se iban eliminando mientras se concentraba el poder de las grandes plantaciones en las grandes transnacionales, entre las que se ubicaba la tristemente célebre “Mamita Yunai” (United Fruit Company).

Estos problemas se resolvieron cuando en 1870 el capitán Lorenzo Dow Baker, de Boston, importó algo de fruta de Jamaica a Boston y lo vendió a Andrew Preston, un distribuidor local que lo revendió a consumidores a precios muy razonables, pero con una enorme ganancia para Baker. Luego de este éxito inicial, Preston y Baker organizaron nuevos embarques que al inicio llegaban en forma irregular, pero en 1885 habían acumulado suficiente capital para crear una compañía especializada en importación de bananas: la Boston Fruit Company.

Preston y Baker sabían que lo crucial para el éxito de ese negocio era desarrollar un sistema de transporte confiable consistente en un gran número de buques. Con esto en mente hicieron su primer gran inversión y crearon lo que sería conocido más tarde como la Gran Flota Blanca (Great White Fleet), con buques acondicionados solamente para el transporte de bananas, que luego también operaron como buques de pasajeros.

El hecho de que la compañía centralizadora la United Fruit (UF), tuviera una secuencia permanente de viajes todo el año ayuda a que la gente tome estos como cruceros, y así se inician los viajes al Caribe y Centroamérica con turistas mayoritariamente de Estados Unidos.

La United Fruit continuó su expansión a otros sectores con el fin de tener bajo un mismo techo a la mayoría de las partes de la producción de bananas, y estableció la Fruit Dispatch Company, una subsidiaria a cargo de la distribución de bananas en Estados Unidos.

En su expansión marítima la UF se convirtió en un importante accionista de la Hamburg Line, una compañía armadora alemana y compró el 85% de las acciones de la Cía. Elders & Fyffes, una compañía armadora importadora de bananas en Gran Bretaña, con lo cual United Fruit tomó una posición privilegiada en el mercado británico. Para 1928, United Fruit ya había comprado el 99% de las acciones de esta compañía (<http://www.histarmar.com.ar/>).

En 1913 United Fruit creó la Tropical Radio and Telegraph Company, para mantenerse en constante comunicación con sus barcos y plantaciones, y como la compañía era dueña de nuevos vapores de moderno desarrollo que permitían mayor velocidad y menor tiempo de entrega entre las plantaciones y el mercado, en comparación con los buques anteriores. Con todo ésto, United Fruit estaba monopolizando con gran éxito el mercado de bananas, y también en menor escala el del turismo, que aún era incipiente en esa región.

Su expansión coincidió con los viajeros que fueron en aumento hasta los cuarenta, en que los temores de la guerra inciden en los viajes en barco, lo cual se hará realidad en la segunda guerra con un alto número de barcos hundidos en el Caribe. En el caso de Costa Rica era ampliamente conocido que la afluencia de barcos bananeros (Gran Flota Blanca) que también transportaban pasajeros es un antecedente histórico que permite hablar del inicio de la actividad turística en el país.

Lo mismo ocurrió con las líneas que iban por el Pacífico, la mayoría de las norteamericanas llevaban turistas a Hawái, pero otras francesas y alemanas o inglesas distribuían viajeros en la Micronesia y Macronesia que se abrieron rápidamente al turismo.

La revolución de las cuatro ruedas: el automóvil

El automóvil nace en Europa y aparece por primera vez en las calles de París en 1890, aunque desde 1840 habían experimentado con equipos de transporte a vapor, con veinte pasajeros y llegaban a lograr una velocidad de 24 km/h. En 1860 se hace una primera versión de un motor a explosión, un belga que lo patenta en Francia, pero será recién en 1866 cuando el alemán Gottlieb Daimler construye un automóvil propulsado por un motor de combustión interna, un gigante de dos toneladas, que fue presentado en la Exposición Universal de París de 1867 (Kreimer, 2006).

En 1876, el ingeniero alemán Nikolaus August Otto, creó el motor de cuatro tiempos, debido a que el pistón se movía en esos cuatro momentos, pero será recién en 1897 cuando este invento fue mejorado por otro alemán Rudolf Diesel, que perfeccionó el motor anterior y logró el conocido mundialmente: motor diésel (Asimov, 1992).

En Estados Unidos en 1892, Henry Ford armó su primera máquina rodante con motor a nafta (gasolina), el cuadriciclo, que en 1908 aparece masivamente en el mercado con la marca tradicional y mundial del Ford T, lo cual se terminó de ajustar en el 1913, cuando la planta trabajaba totalmente en un sistema compartimentado pero complementado, que será luego definido como el fordismo; allí había nacido el automóvil para la clase media.

En 1913 había el doble de automovilistas en Estados Unidos que en Gran Bretaña; en 1924 la producción de Estados Unidos llegó a 16'000,000 de vehículos y en toda Europa a sólo 1'700,000 de automóviles.

La masificación del automóvil en Estados Unidos y en Europa obliga a ajustar las calles para hacerlo transitable y sacar el peligro que implicaba calles para tracción animal, con lo que el automóvil se transforma en un elemento que promueve una nueva organización urbanística.

En una década desde 1920, que el automóvil era en Europa una excepción, o cosas de ricos, a 1930, en que se transformó en parte de la cotidianidad y un instrumento de trabajo, diversión y turismo, fue una de las revoluciones mas aceleradas del siglo xx, ya que independiza a la familia para optar por ocupar el tiempo libre de diferentes maneras.

El tráfico ascendente y las ciudades con grandes rezagos empiezan a conformar un fenómeno moderno que sigue vigente hoy, la ciudad congestionada o saturada de automóviles, camiones u otro tipo de transporte, el tranvía, las motocicletas, bicicletas y caballos aún.

Después de 1914, los automóviles aumentaban de forma dramática, los accidentes también y las víctimas más aún, y eso llevó a que en Los Ángeles en 1915 la mayoría de las avenidas estaban pavimentadas y en 1920, esta ciudad con 500,000 habitantes tenía en las horas pico un tráfico imposible de controlar, había un automóvil por cada cinco habitantes mayores, lo cual llevó a buscar una reglamentación del espacio público. Para 1930, la situación era caótica, tráfico y falta de espacios para estacionar, lo cual amenazaba el comercio del centro de la ciudad, esto se repitió en Detroit, Chicago y Boston, entre otras ciudades.

En 1938 en Los Ángeles el promedio de personas por automóvil era de 1.6, prácticamente la gente anda sola en automóvil, pero será recién en la segunda posguerra en que Estados Unidos debe enfrentar la construcción de las grandes carreteras, que son muy extensas y atraviesan una compleja geografía. El automóvil presionaba al Estado y al municipio por mayor espacio para circular y mejores lugares para salir, acampar o visitar.

La Segunda Revolución Industrial que se desarrolla en la primera mitad del siglo XX, aunque viene impulsada de las últimas décadas del XIX, trae profundos cambios en las sociedades a través de la presencia de cuatro sistemas tecnológicos y éstos eran: el automóvil, el avión, la comunicación electrónica y la biotecnología. El sistema tecnológico automotriz sirvió para demostrar la tesis de que la tecnología ejercía una gran influencia en el cambio social, y sus principales efectos van sobre, la distribución de la población, los negocios, la industria, el gobierno, la salud, la muerte, la familia, el ocio, la sexualidad, la moral, la vida urbana y rural, los valores, la educación, la vivienda, el lenguaje y la percepción del tiempo y el espacio (Giucci, 2007).

La legitimización del automóvil pasa por tres grandes etapas hasta su entero dominio hoy, la primera es el período formativo de 1885 a la Primera Guerra Mundial; la segunda es el período de crecimiento entre 1919-1935, aumenta la demanda y se dan grandes mejoras en los vehículos y la tercera es el período de madurez que va desde 1935-1950, se nivela el crecimiento y se mantiene el alto estándar de servicio logrado anteriormente (Giucci, 2007).

El espíritu de la libertad de movimiento se acelera con el automóvil y este tiene una serie de íconos que van marcando el camino. Charles J. Glidden, millonario de Estados Unidos parte a Inglaterra en 1901 con un auto Naiper 24CV en compañía de su esposa y amigos, el viaje dura seis años y recorre 35 países, 11,000 localidades de ciudades a villas y 69,000 km recorridos, de los cuales 12,000 fueron sobre rieles, porque a este vehículo se le podían sacar los neumáticos y andaba sobre rieles.

Pero la gran promoción fueron los ralis. Las competencias entre ciudades y circuitos, en 1895 carrera París-Bordeaux, en la cual se manejaron 48 horas sin parar, la carrera del siglo París-Pekín 1907, con destacadas mujeres al volante.

La alemana, Clara Stinnes, recorrió el mundo en la década del veinte, probando el vehículo, lo desconocido y el placer del turismo, lo cual escribió en su libro, *En auto a través de los continentes*, recorrió durante dos años y medio 49,239 kilómetros.

El automóvil promueve un nuevo tiempo de expedicionario, el viajero por placer, por conocer, por competir, no el trágico colonizador que llegó o salió de los imperios para conocer y poder dominar y esa diferencia es fundamental.

En 1902 se funda en la ciudad de Chicago en Illinois, la American Automobile Association (AAA), en respuesta a la falta de caminos y carreteras adecuadas para automóviles, nueve clubs de motor con un total de 1,500 miembros se unieron para formar la AAA. Los clubs del motor individuales fueron el Automobile Club Chicago, Automobile Club of America, Automobile Club of New Jersey, Long Island Automobile Club, Rhode Island Automobile Club, Philadelphia Automobile Club, Princeton University Automobile Club, Automobile Club of Utica, y Grand Rapids Automobile Club. El Automobile Club of Buffalo se unió en 1903.

En 1904, la AAA se fusionó con el motor de la Liga Americana, la primera organización del automóvil estadounidense, y los primeros mapas de carreteras de la AAA fueron publicados en 1905, las guías de hoteles recién aparecen en 1917, y el programa de Patrulla de Seguridad Escolar se inicia en 1920, el primero de la asociación para dotar a las escuelas con materiales locales que incluían insignias y tarjetas de identificación para capacitar y organizar a los estudiantes en una fuerza de patrulla. La Fundación AAA para la Seguridad Vial, que lleva a cabo estudios sobre la seguridad de los automovilistas se estableció como una entidad independiente en 1947.

El Consejo de Competencias, inicialmente Junta Racing, se creó en 1902 para officiar la Copa Vanderbilt internacional, carrera de automóviles en Long Island, Nueva York. Así mismo sancionó la Indianápolis 500 y adjudicó los campeonatos nacionales de carreras en 1905, 1916, 1920-1941.

En 1935, publicó AAA de conducción deportiva, el primer esquema del curso para profesores de secundaria y al año siguiente, en 1936, publicó el primer plan de estudios de educación vial para su uso en las escuelas secundarias de “conducción responsable”, que aplica en sus propias escuelas de conducción AAA y que han actualizado sus cursos de formación de conductores a través de los años y muchos clubs ofrecen actualmente o trabajan con otras empresas para proporcionar el curso de conducción de AAA. Consciente de que los vehículos representan un peligro para los peatones, en 1936 la AAA inició un programa de seguridad para estos, con una beca de la fundación Automotive Safety que se concluyó en 1938 y pasó para su publicación; era un estudio exhaustivo de la seguridad de peatones con el fin de reducir las muertes y lesiones.

Después de varias décadas de trabajo logró integrar 780 clubs que representaban 8.5 millones de afiliados, a los que se les sumó la Canadian Automobile Association, que estaba integrada por 50 clubs y 750,000 adherentes y estos dos grupos sumados a otras alianzas llegaban a 40'000,000 de adherentes, siendo un factor a tomar en consideración en materia automovilística (Fernández, 1991b).

Esta nueva asociación de clubs, les exigía desde el comienzo dos misiones básicas; proporcionar a sus miembros servicios especializados, relacionados con el automóvil y con los viajes y trabajar para el desarrollo del “auto turismo”, en todos los campos desde nuevas legislaciones, a carreteras, información, propaganda, seguridad vial, seguros (<http://www.lahistoriaconmapas.com/historia/american-automobile-association-usa-history/>).

El histórico y famoso Touring Club creó el paradigma de la “habitación higiénica”, expuesto en la Exposición Universal de París de 1905 y proponía: orden, sencillez y limpieza, siguiendo las normas del Dr. Pasteur, paredes, pintura lacada o papel barnizado lavable una vez al año, camas con patas que faciliten el barrido debajo de ellas, edredones, colchas y cortinas gruesas pero desprovistas de pompones y colgantes, agua abundante, excusados, a la inglesa, debía tener mínimo uno por planta y sus asientos debían ser de porcelana, guerra al polvo y los microbios y desinfección frecuente. El Touring Club llegó hasta la Francia rural más aislada debido a que cada vez había más viajeros en automóviles. Desde 1907 se comenzaron a promover los albergues bonitos en las zonas rurales, con las mismas recomendaciones del Dr. Pasteur.

En 1920, el Automóvil Club de Francia organizó un concurso denominado dormitorios y cuartos de baño y preveía tres tipos de establecimientos hoteleros: hoteles de primera clase en grandes ciudades o zonas balnearias: cuarto medio de 40 m², baño privado o instalaciones hidroterapeutas, agua caliente, luz eléctrica, calefacción a vapor; hoteles de nivel medio para ciudadanos de segundo orden, agua caliente opcional, alumbrado a base de alcohol y calefacción; albergues: cuartos de 15 m², lavatorio fijo o móvil, alumbrado a alcohol y calefacción (Perrot, 2011).

El esnobismo automovilístico emerge al hacerse popular y asequible el automóvil y en 1930 Pierre Daninos, escribe que es la continuación del transporte exclusivo de ciertos carruajes de la aristocracia.

El automóvil se masifica, pero aparecen las marcas exclusivas como signo de diferencia y distinción, y así fue como el conde De Dion fue el pionero y

junto con él otros aristócratas fundaron en 1898 el Automóvil Club de Francia, y luego aparecen las primeras grandes carreras: París-Ámsterdam, París-Marsella (Rouvillois, 2009).

El auto como elemento de independencia promueve los viajes, el *camping*, las vacaciones en el mar, en la naturaleza, pero generalmente restringido a la familia o el núcleo de amigos, por ello falta ver el papel que juega en el turismo el autocar, como un transporte colectivo, que compitió con el tren y los barcos, pero que tiene su lugar en el turismo.

Según Fernández Fuster, el autocar tiene sus inicios a comienzos de la Primera Guerra Mundial, 1914 para los servicios del turismo, en tramos cortos ya que los buenos servicios de ferrocarril cubrían los grandes tramos y además no había autopistas, sino carreteras con mínima infraestructura.

El taxi en auto privado pasa de dar servicio a una persona o familia a proponerse en algunos casos un recorrido fijo e ir subiendo pasajeros hasta que se llene, y así actúa como un autobús interno en las ciudades sólo tiene al tranvía como la otra alternativa.

El autocar, ómnibus o autobús de trayectos largos y medios tiene una empresa emblemática en América del Norte, Estados Unidos, que fue la última en crear un amplio sistema de carreteras, frente a Europa, menores distancias y una mayor experiencia en éstas, logra un mayor avance incluso en las primeras décadas del siglo xx.

Carl Eric Wickman, comienza como transportista en 1914, al transportar mineros en viaje de ida y vuelta a la cercana taberna “Alice”, un camino que había hecho cuando trabaja de minero. En 1915 se asocia con la Cía. de Transporte Mesaba y logran incrementar los beneficios, y por ello en 1918 incrementan la flota a 18 autobuses.

En 1921 ya tiene una empresa de autobuses interurbanos y son conocidos desde esa época a hoy como los Galgos, por el aspecto alargado de los autobuses y el color gris. Para 1922, Wickman dio un giro a su vida y vendió su parte en el negocio y se mudó a Duluth. Dedicó entonces el dinero obtenido para comprar acciones en las principales líneas de ómnibus de entonces, hasta quedar asociado con Orville Swan Caesar, de la Superior White, y fusionarse como Motor Transit Corporation.

A partir de aquí comienza una serie de operaciones financieras en las que Wickman y sus asociados terminan disponiendo de la considerable cifra de un cuarto de millón de dólares y para 1928 varias líneas eran absorbidas o

asociadas a Wickman por lo que se decide comenzar un proceso de estandarización para identificarlos y diferenciarlos, algo que marcaría la diferencia con las otras empresas.

Los conductores usarían un uniforme de estilo militar, gorra y cinturón. A su vez, Wickman concedía a los dueños de las líneas locales absorbidas continuar administrándolas y como el sistema funcionaba muy bien, esto permitía a los viajeros realizar trasbordos entre las líneas locales pagando un solo boleto. En 1930 había tantos afiliados que estaban usando el nombre Greyhound que las compañías tomaron oficialmente el nombre de “Greyhound Lines”. Esto sin dudas son historias que sazonan la leyenda, pero lo importante es que el nombre de Greyhound y el logo del perro galgo aparecieron para quedarse. Su importancia para el transporte por carreteras en Estados Unidos es histórica, y hoy día su radio de acción se extiende a todo el continente de Norteamérica, con combinaciones hacia México y Canadá.

El primer autobús que sale de fábrica al servicio sin modificaciones se construyó por Frank Fageol en 1921, y en sólo cuatro años ya circulaban 13,000 autobuses en Estados Unidos. En 1934, se pasa el motor a la parte de atrás para más comodidad y espacio, ya que llegan a 37 pasajeros sentados y dos años después se instalan los portamaletas en la parte de abajo por lo que quedaban muy protegidas. La Greyhound en 1936 presenta el autobús con aire acondicionado y dos años después adopta los motores diésel (Férrandez, 1991b).

Una autopista, es una vía de circulación de automóviles y vehículos terrestres de carga, se diferencia de una carretera en que ésta dispone de doble carril en cada sentido con calzadas separadas, siendo la primera que se construyó en el mundo, la Milán-Varese, en Italia en 1921 (hoy forma parte de las autopistas A-8 y A-9 italianas), pero aún no contaba con cruces a distinto nivel. Algunos historiadores consideran que la Vía Apia es la primera autopista de la historia, es la calzada romana más conocida y mejor conservada del mundo con 540 km de longitud y aproximadamente 8 m de anchura, estaba calculada para el paso simultáneo de dos carros viajando en sentido contrario.

En Alemania hay una palabra compuesta cuyo significado es muy parecido al de “autovía”. La idea para la construcción de la primera *autobahn* (autovía) fue concebida ya durante la República de Weimar por Robert Otzen en el año 1929 y el proyecto de esta nueva vía denominada: HaFraBa, debido a que unía *Autobahnprojekt*-Hamburgo-Fráncfort del Meno-Basilea. La construcción de las *autobahnen* durante los primeros años era lenta, y la mayoría de las seccio-

nes proyectadas no progresaron mucho más allá de la etapa inicial de diseño debido a los problemas económicos y de una carencia de la ayuda política.

En el año 1933 se inició un nuevo período al retomar el nacional-socialismo de Adolf Hitler, este ambicioso proyecto con entusiasmo, y para esta misión designó a Fritz Todt como el inspector general de la construcción de caminos. Se ha mencionado a menudo que podría haber otra idea velada asociada a este proyecto de construcción de la *autobahn*, más allá de ayudar a la unidad nacional y de lograr consolidar la regulación centralizada: la idea de proporcionar la movilidad suficiente para el movimiento de fuerzas militares a lo largo del territorio alemán. Esto, sin embargo, pasa por alto el detalle de que los gradientes en las *autobahnen* fueran diseñados y construidos antes de que la guerra fuera completamente planeada.

El propósito principal de las *autobahnen* por aquel entonces era permitir que una gran proporción de la población fuera capaz de conducir largas distancias en sus propios coches, gozando de vistas a lo largo del trayecto. Esto explica algunas de las rutas retorcidas que hacen algunas *autobahnen* como la que pasa por Irschenberg de Múnich a Salzburgo, que ofrece unas vistas espectaculares pero un trayecto imposible para el tráfico pesado de mercancías hoy en día.

Las *autobahnen* constituyeron la primera red logística de acceso limitado y más rápida del mundo, con la construcción del primer tramo desde la ciudad de Fráncfort del Meno hasta Darmstadt, cuya inauguración se produjo en 1935. La sección recta de esta *autobahn* fue utilizada para las pruebas de velocidad del Grand Prix en la que se competía con los equipos de Mercedes-Benz y de la Auto Unión.

En el caso de Estados Unidos el fenómeno del auto era más urbano y como el país es muy grande primero fue desarrollo por los ferrocarriles y en la segunda parte del siglo xx por las grandes autopistas. Los Ángeles en California fue el lugar donde miles de norteamericanos e inmigrantes de otros países se trasladaron a vivir, por el buen clima y las oportunidades de trabajo; allí se formó una ciudad de clase media muy grande que en 1940 tenía aproximadamente un millón de autos, lo que era más que el total del resto del país. El automóvil les daba a los conductores una sensación de independencia y control, pero estaban amenazados por la falta de caminos, avenidas y el exceso de tráfico.

En 1956, el presidente Dwight D. Eisenhower, que es el constructor de la red de autopistas y que estuvo muy influido por sus experiencias como militar

en la Segunda Guerra Mundial lo que le permitió el conocimiento de la red de autopistas alemanas como un necesario componente de un sistema de defensa nacional.

Esto haría posible un mejor desplazamiento por tierra de tropas y suministros militares, y para ello al terminar la guerra trajo un importante grupo de ingenieros de caminos que apoyaron su obra, la cual le generó la gran competencia al ferrocarril y un gran negocio para los constructores de automóviles, camiones y autobuses.

La construcción de la Red de Autopistas Interestatales fue autorizada por Ley de Ayuda Federal de Autopistas de 1956, la Federal Aid Highway Act, popularmente conocida como Ley de Autopistas Interestatales y de Defensa de 1956. Los 74,000 km de carreteras que se construyeron, generaron un nuevo modelo de vida, urbanismo y forma de socializar, así se abrió el primer restaurant de autoservicio junto a los carriles de salida de las nuevas autopistas de California, era el comienzo del auge de McDonald's (Schlosser, 2007).

Se comía en el auto, se pedía desde el auto, así la cultura automovilista llegó a su máximo punto en el sur de California, donde todo estaba asociado al automóvil, los moteles (motor + hotel), los bancos *drive-in* (autobancos), nuevos restaurantes *drive in* o auto restaurantes, en el resto del país estos servicios eran de verano, pero en California duraban todo el año, lo cual los hizo exitosos.

Los jóvenes y el auto pasaban a buscar comida rápida y de allí se dirigían a los cines (autocines) todo arriba del auto incluido, la cuota de amor, era una sociedad que no podía y no puede vivir sin el auto, y así las ciudades se hacían lineales, o sea, crecían junto a las carreteras.

Esto era muy importante para los norteamericanos que estaban saliendo de la crisis del 30 porque le permitía a una familia trabajadora sentarse a comer hamburguesas en el auto o en el restaurant a bajo costo, llegando a existir iglesias que daban el servicio desde el auto.

La bicicleta y la motocicleta

La paternidad de la bicicleta es un tema de discusión ya que se sostenía que en 1791 el conde francés Mede de Sivrac había inventado en París el celerífero, al que también llamaban caballo de ruedas y que consistía en un listón de madera, terminado en una cabeza de león, de dragón o de ciervo, y montado sobre dos

ruedas, el cual fue relativamente popular en algunas ciudades europeas, pero ocurre que el conde Mede de Sivrac, inventor, nunca existió, sino que fue un personaje creado en 1891 por el periodista francés, especialista en la locomoción terrestre, Louis Baudry de Saunier.

Se considera que el barón Karl Drais fue el inventor y su rudimentario artefacto, creado alrededor de 1817, al que denominaron draisiana, y en 1839, un herrero escocés, Kirkpatrick Macmillan, añadió las palancas de conducción y los pedales a una máquina del tipo de la draisiana; estas innovaciones permitieron al ciclista impulsar la máquina con los pies sin tocar el suelo. El inventor la probó al realizar un viaje de ida y vuelta hasta Glasgow de 226 km, cubriendo un tramo de 65 km a una velocidad media de 13 km/h (<http://www.mundocaracol.com>).

En 1861, Pierre Michaux decidió dotar de unos pedales a la rueda delantera de una vieja draisiana, y tropezó con un grave problema que durante cierto tiempo resultó infranqueable; no había forma de mantener el equilibrio con el movimiento a pedales. A comienzos de 1890, el inglés John Boyd Dunlop inventó una cámara de tela y caucho, que se inflaba con aire y se colocaba en la llanta, y posteriormente inventó la cubierta también de caucho, que protegía a la cámara de los pinchazos.

En 1885, se logró llegar a “la bicicleta segura”, cuando el inventor inglés John Kemp Starley produjo la primera bicicleta con la mayoría de las características actuales. Así comenzó a introducirse y aceptarse en la sociedad y su expansión fue más rápida que el auto por razones de costos y porque no se necesitaban carreteras, se podía andar a campo traviesa.

Es un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y económico, válido para trasladarse tanto por ciudad como por zonas rurales. Su uso está generalizado en la mayor parte de Europa, llegando a ser, en países como Suiza, Alemania, Países Bajos, algunas zonas de Polonia y los países escandinavos, uno de los principales medios de transporte. En Asia, especialmente en China y la India, es el principal medio de transporte.

Con la bicicleta, el hombre se pudo desligar de los transportes colectivos e iniciar solo su aventura, lo cual fue una utopía de muchos y ello se vio en la cantidad de clubs de ciclistas a fines del siglo XIX.

Los orígenes de la afición a la bicicleta son muy parecidos en España como en otros países europeos, produciéndose el auge del mismo en la década de 1890 gracias a la creación y desarrollo de sociedades y periódicos específica-

mente dedicados a los ciclistas, el crecimiento del número de velocípedos, y de excursiones y carreras, y la construcción de velódromos.

Se pueden definir tres etapas del origen del ciclismo en España, una primera de ascenso durante los años 1870-90, la segunda de máximo auge durante los años 90 y la tercera del descenso desde 1916 a finales de los años 1917 (García, 2008).

En estos clubs, como fue el caso de los clubs alpinos, se socializaba información, experiencias y anécdotas, pero además de esto al ser una nueva actividad los clubs promovían cierta información para los que viajaban en bicicleta, aunque sean tramos cortos.

Las vías sobre las que se transitaban eran públicas al servicio de todos los ciudadanos, por ello los ciclistas estaban en su derecho al ocuparlas y ser respetados, un derecho que no estaba en uso en esa época en que los caminos eran pocos y mucho menos los que estaban empedrados o asfaltados.

La bicicleta le permitió salir de la ciudad, aunque sea a sus alrededores y de allí vio diferente a su ciudad, pero la gente no estaba acostumbrada a ver las bicicletas, motos o autos y se espantaban o lo creían peligroso que en realidad eran por lo angosto de las brechas sin banquina, a esto se le sumó que la gente sin experiencia fácilmente se extraviaba, no había señalización.

En 1880, el Bicycle Touring Club (BTC) de Gran Bretaña, publicaba para sus socios circulares mensuales y cuando éstos pasaron de 3,000, las circulares se transformaron en *Monthly Gazette*, donde salían los diferentes circuitos de cercanías, itinerarios, caminos más cortos, distancias y tiempos en recorrerlas, centros de interés, donde comer y de ser necesario donde dormir (Fernández, 1991b).

En Francia, el Touring Club publicaba una revista mensual y un suplemento, hasta el siglo XIX había guías de caminos reales por donde iban las diligencias, de allí la tarea que hicieron los clubs de bicicleta primero y luego los de autos. El Cyclists Touring Club editó en 1895 la guía de carreteras del continente (subcontinente europeo) y con ella abría los caminos de Europa a los ciclistas-turistas británicos.

El último paso fue la señalización que en Gran Bretaña iniciaron los clubs y en 1903 fue asumida por el Ministerio de Transporte británico; en Bélgica se señalaron más de 1,200 km de caminos y brechas por el Touring Club de Bélgica. En 1875 funcionaban unos 200 clubs de ciclistas, por lo que se planteó organizar una Unión, lo que se logró en 1878. En Inglaterra y países integrados

como Escocia y Gales, se integraron en un solo club, el denominado Cyclists Touring Club que empezó con 3,000 socios en 1880 y llegó en 1890 a 60,000. En el Touring Club de Francia que se inicia en 1890 llega en 1914 a 138,000 socios y en la entreguerras llegan a 300,000 socios en 1930, que además de bicicletas, eran motos y luego automóviles.

En todos los países de Europa se organizan clubs de velocipedistas, que intercambiaban información y se apoyaban en los viajes, siendo verdaderos promotores del turismo moderno, lo que hoy sería el turismo alternativo o sustentable. La organización alemana creció mucho, pero fue disuelta por los nazis en 1933 y reapareció en 1948, al terminar la guerra.

Las motocicletas son un avance motorizado sobre las bicicletas, aunque en Francia estas últimas se les adosa pronto motores pequeños, para ayudar en caminos difíciles a ir más rápido. Sylvester Howard Roper fue el norteamericano que inventó un motor de dos cilindros a vapor, accionado por carbón, en 1867, y ésta pudo ser considerada la primera motocicleta de vapor.

Dos décadas después Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna en 1885, que lograba alcanzar 18 km/h, Daimler usó un motor inventado por Nikolaus August Otto de combustión interna de cuatro tiempos en 1876. Lo llamó “Motor de Ciclo Otto” y, tan pronto como lo completó se convirtió en una motocicleta que se considera la primera de la historia.

Hildebrand y Wolfmüller en 1894 construyen en Múnich la primera motocicleta fabricada en serie para comercializar, mientras en París Eugène y Michel Werner montaron un motor en una bicicleta y este modelo inicial con el motor sobre la rueda delantera se comenzó a fabricar en 1897.

Un modelo alternativo se construyó en 1902, el scooter también conocido como autosillón, por el francés Georges Gauthier, que era una moto munida de un salpicadero de protección. En 1910 apareció el sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a un lado de la motocicleta. Consta de un bastidor (de una sola rueda) y de una carrocería que protege al pasajero, y la motocicleta que lo arrastra, se convierte en un vehículo de tres ruedas (<http://www.elcoche.net/>).

La moto no desplaza a la bicicleta en el siglo XIX y en las primeras décadas del siglo XX empieza a imponerse en algunos grupos para viajes de larga distancia, aunado al campismo, en estos casos el sidecar jugó un papel importante en estos viajes de largo aliento, pero todo irá cambiando en la medida en que se vaya avanzando tecnológicamente.

Las primeras motos en serie alcanzaban apenas los 40 km/h, pero la motocicleta “moderna” fue creada en 1901 por los hermanos franceses Werner fabricantes de motocicletas que trasladaron el motor de la rueda delantera a un cuadro rectangular entre las ruedas, logrando mejorar su centro de gravedad.

En Estados Unidos, en pleno auge tecnológico en la industria automotriz en 1901, la firma estadounidense Indian construyó su primer modelo y, un año después, Harley-Davidson haría lo propio y a medida que la demanda de transporte personal crecía a ambos lados del Atlántico, aumentaron las empresas que construían motocicletas con las más diversas configuraciones de motor.

En las décadas del veinte y treinta se desarrollaron muchas motos monocilíndricas, cada vez más sofisticadas y por ello lograban más velocidad, lo cual hace emerger las bicilíndricas como la Speed Twin de Triumph y la Brough Superior (Almela, 2012).

En 1921 se forma en Italia la empresa que construirá una de las motos más prestigiadas a nivel mundial tanto de deporte o carreras, la Guzzi, cuyo primer prototipo se realizó en 1919, que llegó a rendir una máxima de 100 km/h con una potencia de 12 CV. La guerra muestra el valor estratégico de las motos para transporte rápido de noticias, partes de guerra y se incorpora al ejército. Al igual que la bicicleta es usada para viajes de fin de semana y vacaciones, pero también inciden en el turismo al igual que los autos y las bicicletas, porque se forman grandes competiciones internacionales y eso atrae a mucha gente y va promocionando lugares y destinos, algunos han quedado hasta hoy como Le Mans y Montecarlo en los autos y el circuito de los Pirineos en bicicleta, los ralis en toda Europa, América y el más famoso el del Sahara.

La promoción de esa época eran las grandes carreras y en 1923 Guido Mentasti triunfa con una moto C4V, ganando el campeonato de Europa, esto incide en las ventas que pasan de 713 en 1924 a 1,200 en 1925 y en 1929 se produjeron 2,500. En 1928 sale el modelo de Guzzi Gran turismo (www.rinconeducativo.com).

La revolución en los cielos

La historia del desarrollo de la aviación y la del turismo están cercanas durante la primera mitad del siglo xx; en la segunda hay una integración casi total, ya que los viajeros masivos serán el motor que moverá a estas grandes líneas aé-

reas para poder lograr unir todo el planeta en tiempos muy diferentes a los que tenían sus competidores, los cruceros y los ferrocarriles internacionales.

Los primeros avances de los globos demuestran el valor militar de la futura aviación y les permite tener bombardeos de altura, en 1849 a Venecia por Austria; en 1853, se da el primer vuelo en planeador que llega a los 130 metros de altitud, en medio de éstos hay muchos proyectos que terminan en el fracaso.

En 1891 comienza a tener cierto éxito vuelos en planeador controlado por el piloto Otto Lilienthal, le siguen planeadores y dirigibles, globos más grandes y de forma de un cigarro, que se seguirán desarrollando en el siglo xx, hasta que en 1900 el Zepelín hace su primer vuelo, luego de eso empieza la nueva era de la aviación, cuyo origen específico está en discusión, entre los hermanos Wright o el brasileño Santos Dumont.

Alberto Santos Dumont fue el primer hombre en despegar a bordo de un avión, impulsado por un motor aeronáutico, aunque algunos consideran a los hermanos Wright como los primeros en realizar esta hazaña, debido al despegue que ellos manifestaron haber realizado el 17 de diciembre de 1903. Sin embargo, Santos Dumont fue el primero en cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, periodistas y ciudadanos parisinos. El 23 de octubre de 1906 voló cerca de 60 metros a una altura de 2 a 3 metros del suelo con su 14-Bis, en el campo de Bagatelle en París. En menos de un mes, repitió la hazaña delante de una multitud de testigos, recorriendo 220 metros a una altura de 6 metros.

En octubre de 1901 con su dirigible N° 6 Santos Dumont realizó un vuelo alrededor de la torre Eiffel ganando el premio Deutsch y el 1 de noviembre de 1906 con el avión 14-Bis, Dumont realiza su primer vuelo homologado recorriendo 220 m en 21 segundos, a una velocidad de 37.4 km/h récord de distancia y velocidad para esa época. Así, por primera vez en la historia, un aparato más pesado que el aire hacía un “vuelo completo” —despegue, vuelo y aterrizaje— sin ninguna ayuda externa. Ese día el hombre avanzó hacia la conquista del espacio, paso a paso, salto a salto, vuelo a vuelo (Cueto, 2006).

La primera Gran Guerra llevó a la aviación al extremo exigible para su tiempo, demostrando todo lo que se podía esperar de ella tanto en guerra como en la paz, pero con fin de las hostilidades de 1918 originó una profunda crisis en la aeronáutica ya que se dio una gran desmovilización, la obligatoria de los perdedores y la propia de los ganadores por los altos costos y deudas que dejó la guerra. No sólo el ejército fue desmovilizado, sino también gran parte de la

Marina y la incipiente aviación militar, que había pasado con gloria el bautismo de fuego.

Ante esta situación cientos de aviones pasaron de un día a otro a ser residuos bélicos y como tales se vendieron a precio de chatarra, a la vez que los campos y los equipos de vuelo fueron adecuados para su uso privado.

En Europa y en América esta desmovilización generó que centenares de pilotos se quedaron sin empleo y volvieron difícilmente a la vida civil, por lo que les parecía increíble a los pilotos que un medio tan excepcional como el avión tuviera que ser abandonado por las autoridades estatales y ser reducido al rango de vehículo deportivo, por lo que durante años el avión volvió a ser un medio de transporte privado como el automóvil o la bicicleta.

Durante aquel oscuro período es cuando algunos audaces sientan las bases del sensacional desarrollo de la aviación, y los alemanes, que fueron los derrotados, son los primeros que, pocos meses después del armisticio de Rethondes, firmado en 1918 fundaron una línea aérea comercial, la Deutsche Luft-Reederei, que unía con un servicio regular Berlín a Leipzig y a Weimar, los aviones eran en su mayor parte exbombarteros Gotha adaptados y Fokker, pero la compañía se fue a Holanda, dio vida en 1919, a una instalación industrial para la producción de aviones de transporte y casi contemporáneamente se fundó la KLM, la Real Línea Aérea holandesa.

En Estados Unidos, entre 1919 y 1920, entraba en servicio la primera línea aérea privada, la Aero Limited, que cubría el servicio entre Nueva York y Atlantic City, y posteriormente la Aeromarine Sightseeing and Navigation Company, que unía mediante hidroaviones Miami y La Habana (Bridges, 1967).

En 1920 se crean las aerolíneas en Francia e Inglaterra, todas estas empresas eran económicamente deficitarias porque el escaso movimiento de viajeros no compensaba los gastos, por lo que para superar la situación algunos gobiernos europeos establecieron subsidios especiales (como en Francia) o bien nacionalizaron las compañías como fue el caso de Alemania, Bélgica, Holanda y, más tarde, Inglaterra.

En Estados Unidos esto era impensable para el gobierno, por lo que las líneas aéreas continuaron durante largos años llevando un gran déficit que no las dejaba crecer.

En Inglaterra y en Norteamérica, países vencedores estaban los más fervientes partidarios de la aviación militar, y por ello hicieron demostraciones espectaculares para lograr el apoyo oficial y comenzar a reconstruir una futura

fuerza aérea militar. Ante la necesidad de tener un apoyo de la opinión pública y actores importantes del poder, los aviadores realizaron todo tipo de hazañas.

Así, la década de 1920 se transforma en un verdadero relanzamiento de la aviación a fin de que se la apoye en la rama militar y en la civil con las líneas aéreas, la aviación había llegado para quedarse. Antoine de Saint-Exupéry fue el último de los grandes románticos de la aviación que vivió esa etapa de oro de los veinte a los treinta y que terminará con la guerra y la tragedia atómica.

PAN AMERICAN INICIA LA CONQUISTA

En 1925, el Congreso de Estados Unidos aprobó el Acta Kelly de Correo Aéreo, por la que el servicio postal podía firmar contratos a largo plazo, con compañías privadas, para el transporte aéreo de la correspondencia sobre rutas determinadas, tarea por la que se pagaría un máximo de tres dólares por libra de peso.

El primero que consiguió uno de esos contratos fue Juan Terry Trippe, que en 1917 abandonó Yale para hacerse piloto de bombardero de la Marina y, aunque no llegó a entrar en combate en la Primera Guerra Mundial, quedó enamorado de los aviones, cuando lo licencian regresó a la universidad, donde fundó un club de vuelo, y al graduarse decidió abrirse camino en la casi inexistente aviación comercial.

La primera compañía aérea de Trippe fue la Long Island Airways, para la que compró nueve biplanos excedentes de la Armada a 500 dólares cada uno con seis aviadores trabajando fue el presidente de la compañía, director de ventas, piloto y mecánico a tiempo parcial y además hacía vuelos de turismo por Long Island y ocasionales viajes a Canadá y Florida, pero perdía dinero y, cuando en 1924 sus viejos aviones dejaron de funcionar, la compañía quebró.

En 1926, con socios y amigos como Cornelius Vanderbilt, fundó una sociedad llamada Eastern Air Transport, dispuesto a conseguir el contrato entre Nueva York y Boston y para tal fin se unen con Colonial Airways, por una fusión entre ambas compañías bajo el nombre de Colonial.

En 1926, el gobierno abriría una ruta postal entre Key West y Cuba, pero había dos compañías aéreas en La Florida: la Atlantic, Gulf and Caribbean Airways, que carecía de aviones pero tenía infraestructura y financiamiento y la otra empresa encabezados por el comandante Henry H. Arnold, oficial del Servicio de Inteligencia en Washington, que estaba preocupado por una compañía

alemana que operaba en Colombia, la SCADTA, considerada como una amenaza potencial para el canal de Panamá, y que había adoptado el nombre de Pan American Airways Inc., y que fue la que obtuvo el contrato del gobierno para volar a Cuba.

Trippe había creado con sus socios la Aviation Corporation of America se había fundado sobre la base de la adquisición de dos compañías de La Florida y una de ellas contaba con un servicio más o menos regular desde Key West a La Habana.

Trippe viajó a La Habana, donde consiguió del presidente Machado los derechos exclusivos para volar a Cuba. Se daba así la circunstancia de que Hoyt poseía la infraestructura y el financiamiento, Arnold el contrato para llevar correo a Cuba, y Trippe los derechos para aterrizar allí. Era evidente que lo que se venía era una fusión de las principales compañías aéreas con base en La Florida.

El 23 de junio de 1927 se constituye la Aviation Corporation of the Americas y Trippe fue nombrado director general y gerente de Pan American, la filial operadora de la corporación, que inicialmente no había recibido los aviones comprados, pero por una casualidad un hidroavión perteneciente a la West Indian Aerial Express amerizó en los cayos y fue inmediatamente alquilado y enviado a Cuba con el correo, que llegó justo a tiempo. Cuando los aviones finalmente llegaron y con un granero como hangar, la compañía pudo ofrecer un servicio diario a Cuba, inaugurando el servicio de pasajeros el 28 de enero de 1928 (<http://panamericanairways.4t.com/historia.htm>).

Su patrimonio consistía en dos aviones, un pequeño despacho de billetes en el Hall del hotel Biltmore de La Habana, otro en el aeropuerto de Key West, Florida, y una oficina central de tres habitaciones en la calle 42 de Nueva York.

El comienzo fue difícil ya que el vuelo por instrumentos se asemejaba a un viaje interestelar, y uno de los mayores problemas que enfrentaban los pilotos era que, una vez en el aire, debían volar “a ojo”, siguiendo rutas o estimando con base en accidentes geográficos, lo que no era muy fácil cuando se volaba sobre en mar.

Por ello es que los vuelos dependían de las previsiones del tiempo de la estación meteorológica de Key West y del Observatorio Jesuita de La Habana, pero los reportes llegaban por cablegrama con un retraso inevitable de dos horas, lo que a veces provocaba que no coincidiera con las condiciones que efectivamente encontraban los aviones en el vuelo.

En el otoño de 1928, Pan American Airways adquirió un bloque de tierra de la Seminole Fruit and Land Company, ubicado sobre la calle 36th de Miami Springs, éste será el primer aeropuerto al servicio de una única aerolínea construido en los Estados Unidos, con la denominación de Pan American Field, y que se convertiría en el Aeropuerto Internacional de Miami.

El aeropuerto tenía un edificio para la terminal de pasajeros, dos pistas y dos hangares, siendo ésta la primera terminal moderna de pasajeros en Estados Unidos, cuando las restantes eran meras construcciones al lado de los hangares de mantenimiento. La terminal tenía dos salones separados para partidas y arribos de pasajeros, oficinas, un restaurante, comodidades para el personal de vuelo, inmigración y una oficina pública. Al cabo de un año, el aeropuerto de Miami se había convertido en el puerto número uno de entrada por aire a Estados Unidos (<http://panamericanairways.4t.com/hAeropIntMiami.htm>).

El transporte era originalmente postal, pero durante el invierno, época de la ley seca en Estados Unidos, el director de pasaje acostumbraba a apostarse frente a su pequeña oficina en Biscayne Boulevard e invitar a los ricos turistas a “volar a La Habana y bañarse en ron Bacardí de aquí a dos horas”. Uno de los que aceptó aquella invitación fue Al Capone, acompañado por cuatro guardaespaldas.

El mayor problema en esa época de falta de apoyo para la navegación eran los instrumentos y las radios poco eficientes y equipos muy grandes para usar en el avión, por ello se contrató a Hugo Leuteritz que había estado trabajando casi por su cuenta en el desarrollo de un equipo de navegación por radio para aviones, dispositivo esencial para vuelos largos sobre el mar.

Ningún empresario quiso financiar sus investigaciones, pero Trippe le facilitó 25,000 dólares y le dio permiso para instalar su rudimentario equipo en los aviones de Pan American y a base de ensayos, Leuteritz encontró las frecuencias que superaban las interferencias y, a partir de allí, diseñó un circuito de orientación con base en tierra y bastante capacidad como para recibir señales de los aparatos que volaban de Key West a La Habana.

Los pilotos enviaban una clave telegráfica de longitud de onda suficiente para alinear el circuito con la orientación exacta de la señal procedente del avión, y el operador de tierra transmitía en código Morse al piloto el rumbo preciso, pero al principio, los pilotos no estuvieron muy contentos de depender de tierra, pero el sistema ligero pronto demostró sus virtudes, y abrió a Pan American las puertas del mundo.

Con la aprobación de la ley de Correo Extranjero, se convocó a la subasta de dos nuevas rutas, la que iba de Key West a La Habana y hasta Mérida y el canal de Panamá, esta ruta contaba con un total de 3,320 kilómetros. La segunda salía de Key West a La Habana, pero luego se dirigía al este hasta Haití y Puerto Rico, con la posibilidad de extenderse, a través de las islas de Sotavento y Barlovento, hasta Trinidad y Tobago con una extensión de 3,090 kilómetros.

Esto coincide con etapa de auge del neocolonialismo norteamericano para controlar el Caribe, que estaba saliendo del colonialismo y se consideraba en la política de Estados Unidos el “patio trasero”, zona de control absoluto del Imperio. Pan American es propiedad de los grandes magnates de Estados Unidos, incluido Vanderbilt y Rockefeller, ambos dueños del petróleo, ferrocarriles y el primero del primer canal al Pacífico por Nicaragua en 1845. Pan American fue el instrumento fundamental de esta ofensiva en el plano civil.

Cuando Pan American ganó ambos contratos en 1928, Juan Trippe ya se había ocupado de que sus pilotos recorrieran las ciudades que jalonaban las rutas para obtener en cada una de ellas los derechos exclusivos de aterrizaje para su compañía.

La relación entre Trippe y Washington, por otra parte, era casi inevitable, pues parecía ser el único capaz de llevar a buen puerto los intereses de su país, en un momento en que el gobierno estadounidense estaba cada vez más preocupado por la influencia europea en América. La aerolínea estatal francesa, la Aeropostal (luego Air France) se estaba extendiendo por Brasil, Argentina y Venezuela, y SCADTA, una empresa de capitales alemanes, había efectuado ya vuelos entre Florida y Colombia.

Como antecedente, de este juego geopolítico el 28 de septiembre de 1920 ameriza en la laguna ciega de Cozumel, México, un hidroavión propiedad de la línea Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) de Colombia, que había salido de Cartagena, pasando por Roatán, Ciudad de Belice y Cozumel, para pasar a La Habana y de allí concluir en La Florida (César y Arnaiz, 1998).

En 1929, Charles Lindbergh y su esposa Anne Morrow pasaron por segunda vez por Quintana Roo y llegaron a Cozumel, como lo habían hecho en 1928, con el objeto de preparar la ruta de la Pan American y ese mismo año la Casa Coldwell y Bonastre se hacen cargo del abastecimiento de combustible en la Laguna Ciega y a la vez se hicieron agentes de la Pan American (César y Arnaiz, 1998).

El avión que llegaba de línea de la Pan American era un hidroavión matrícula N-C-9137, que comienza a partir de los treinta y que acuatizaba en la laguna “del NE” a 10 kilómetros de la ciudad y puerto de Cozumel y este servicio regular de la Pan American era de un gran beneficio, ya que tocaba antes Mérida y traía los periódicos del día (Menéndez, 1936).

Durante una reunión de un comité del Senado en 1941, Trippe sostenía que por desagradable que pueda resultar un monopolio en condiciones normales, nuestras líneas aéreas en el extranjero son un monopolio, instituido y fomentado por el gobierno. Este monopolio quedó claro cuando, en 1929, Trippe ganó su tercer contrato postal exterior para una ruta a través de México, partiendo desde Texas, y un año antes Pan American había adquirido la Compañía Mexicana de Aviación, lo que la convertía en la única empresa estadounidense con una filial en México, ya que las leyes mexicanas no permitían que empresas extranjeras transportaran correo dentro de su territorio.

Con las concesiones de nuevas rutas y el control de Centroamérica y el Caribe, además de México, la Pan American tendría unos ingresos postales garantizados de cincuenta millones de dólares para los siguientes diez años, lo cual incidió en la bolsa y las acciones de la compañía se dispararon.

Pan American, con la meta de extender sus rutas, encargó un anfibio el S-36, equipo ideal debido a las pocas instalaciones aptas para las operaciones aéreas y el Sikorsky S-36 entró en servicio el 4 de febrero de 1929 en la ruta Miami-Panamá, y fue pilotado por Charles Lindbergh, que en enero se había convertido en asesor de Pan American.

Así es como llegan a los distintos lugares seleccionados las brigadas de constructores enviadas por Pan American, en barcos y canoas, a pie y en burro, abriéndose paso a través de kilómetros y kilómetros de espesas selvas, y en seis meses se logró montar una red de campos de aterrizaje y puestos de navegación a lo largo de 1,300 kilómetros de selvas y pantanos, entre los territorios de Panamá y Honduras Británica.

El siguiente salto de la Pan American fue América del Sur y como cabeza de playa se adquirió una pequeña compañía de fumigación en Perú y la rebautizó Peruvian Airways, y también se montó una compañía en Santiago de Chile que se llamó Chilean Airways, y cierran este paquete con la compra de la SCADTA, compañía alemana con sede en Colombia.

La W. R. Grace and Company era un conglomerado de empresas que incluía el transporte y controlaban su territorio en América del Sur y consi-

deraban que todo lo que transitase por él debía pertenecerles. Ante ello, Pan American se alía con este conglomerado y crean Panagra, que inmediatamente logra un gigantesco contrato postal para una ruta de 7,200 kilómetros desde Panamá hasta Chile, y que incluye a Buenos Aires y Montevideo.

Panagra tenía el control aéreo de la costa del Pacífico de Sudamérica, faltaba la costa Atlántica, enlazar Buenos Aires con la Guayana Holandesa, el último punto de Pan American por la costa oriental.

Ralph O'Neill, un piloto que había ganado tres Cruces de Servicios Distinguidos durante la Primera Guerra Mundial, en 1926 tiene la idea de una línea aérea que cubriera la ruta desde Nueva York hasta Buenos Aires, y para 1929 dicha ruta estaba ya encaminada con el empleo de hidroaviones Consolidated modelo 16 "Commodore", especialmente construidos para su compañía, la New York, Rio and Buenos Aires (NYRBA), y que además contaban ya con estaciones marinas, hangares, radiotransmisores, talleres, varaderos, boyas de amarre, todo ello distribuido a lo largo de 10,000 millas de aerovías.

La crisis del 30 acelera los problemas en la futura aerolínea de O'Neill, ya que no tenía los famosos contratos de correo que le garantizaban el costo de la operación aérea y, a la vez, le permitiera empezar a vender pasajes. Esta situación llevó a que ambas líneas la Pan American y la NYRBA se terminen integrando, pero a partir de una venta de O'Neill a Trippe, que en tres años había pasado de controlar 150 kilómetros a una red de 32,500 kilómetros, la que se extendía por veinte países.

Los aviones de Pan American pronto se convirtieron, en toda América Latina, en el símbolo más visible de la política de buena voluntad que Washington había proclamado durante los últimos treinta años.

Estados Unidos ya era la economía más fuerte del mundo, faltaba el control sobre los países y con la Pan American ya está el aéreo y con sus barcos el marítimo, una estrategia que se da antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial.

Para poder abordar las rutas del Pacífico, la Pan American debía vencer dos grandes retos: uno, el avión con capacidad para volar grandes distancias con pasajeros y carga y, segundo, un sistema de navegación que permita alejarse de las costas y seguir teniendo referentes.

Siguiendo la estrategia de comprar empresas, en 1932 adquirió una pequeña compañía americana en China y en combinación con el gobierno chino, fundó la China National Aviation Corporation (CNAC) que tenía como principal

objetivo tener una posición en el otro extremo del Pacífico, en un país dividido por la guerra interior y la invasión de los japoneses.

En 1935, de todas maneras, Leuteritz, el creador del primer sistema de navegación había logrado poner a punto un sistema con un alcance teórico de 2,400 millas, suficiente para dirigir los aviones.

El fundador, presidente y principal motor de la Pan American, Trippe seguía abocado a la solución de los muchos problemas que la ruta a Oriente le presentaba, el mayor de los cuales era el de los largos saltos entre punto y punto que los aviones habrían de dar: entre ellos, el mayor era el de 3,800 kilómetros entre San Francisco y Hawái. Trippe no sabía siquiera si los aviones que habían encargado eran capaces de cubrir esta distancia.

Estados Unidos controlaba el norte del Pacífico y era consciente de la amenaza japonesa, por ello le ofrecen a la Pan American las facilidades aeroportuarias en su base de Pearl Harbor, en Honolulu, y el U.S. Marine Corps había puesto a su disposición la abandonada base de Guam, así como Midway y Wake, lugares donde la laguna que permitiría seguros amarizajes.

Todos los puntos del viaje hasta las Filipinas estaban bajo control de Estados Unidos, por lo que no debería haber problemas diplomáticos, ni alianza con líneas de otros países como en el trayecto anterior.

El 27 de marzo de 1935, el S.S. North Haven partió de San Francisco rumbo a Honolulu, Midway, Wake, Guam y Manila, para preparar las bases que eran necesarias para abrir una ruta a través del Pacífico.

El North Haven era el barco perfecto para el trabajo tenía 6,700 toneladas, y había servido en una fábrica de conservas de Alaska, su baja cubierta había sido transformada en un dormitorio ya que además de la tripulación, viajaban en él 112 trabajadores. Tenía enormes refrigeradores, donde habían sido cargados alimentos para los seis meses que durarían los trabajos en Midway y Wake. Honolulu y Manila eran ciudades y Guam tenía una base naval.

En estas últimas tres sólo era necesario instalar en ellas los equipos de navegación y comunicaciones, pero en Midway y Wake todo estaba por construirse ya que Midway era una estación de control del cable submarino transpacífico, y en ella trabajaban 25 personas, pero el atolón Wake estaba completamente deshabitada.

Las antenas de búsqueda direccional eran todo un fenómeno por aquellos días, un radio operador en un aeroplano podía fijar su clave de transmisión, y un operador en tierra ubicarla con un error de un grado en 1,500 millas, por lo

que, con su ubicación por dos estaciones, la posición del avión podía ser fijada con gran seguridad.

El barco llevaba doce edificios prefabricados para Midway, y otros doce para Wake, y para cada base, dos motores diésel para generar electricidad, dos molinos de viento para cargar agua y para tener presión; un tractor Caterpillar con palas intercambiables para cavar y cargar tanques de 4,000 galones para agua y combustible de aviones. En la cubierta llevaba tres lanchas para encarar situaciones de rescate en el mar destinadas a las bases de Midway, Wake y Guam.

Viajaban 80 trabajadores de la construcción, carpinteros, plomeros y electricistas, 12 empleados de Pan Am para la base de Midway y 12 más para la de Wake, y dos observadores de la Naval, dos ingenieros de radio, y un periodista, además de la tripulación del barco.

En la ciudad de Honolulu se descargó el equipo de radio para la base en Pearl City, del otro lado del puerto, junto con el gerente de estación, J. Parker Van Zandt, también se informó de un problema que tenían en Wake, y que la Armada había enviado por avión un bote salvavidas a la isla, y durante el vuelo había tomado fotos de los bancos de coral que rodeaban la costa lo que se preveía, pero no que los corales en la laguna, ya que se necesitaba al menos 6 pies de agua para aterrizar un Martin M-130, por lo que debió cargar, una tonelada de dinamita y un especialista local en explosivos.

En Midway, aún no afectado por la guerra, no había puerto y se debió descargar en pleno océano, bajando la carga a barcas, y una lancha las remolcó las cuatro o cinco millas hasta la playa.

Una vez descargado todo, la primera tarea fue poner en marcha el generador de energía y construir el depósito de mercadería, con refrigerador y freezer, todo lo cual se había descargado, más un salón y la cocina, y para dejar la gente que debía armar dos edificios, uno para el personal de la base y otro para las tripulaciones, ya que el hotel de Pan American para la tripulación fue construido en 1936.

La carencia de infraestructura total llevó a que sea una especie de colonización ya que se debió construir edificaciones para la radio, la antena de búsqueda, un taller mecánico, una oficina para el jefe de la estación y un edificio para ubicar definitivamente el generador de poder. Se realizó una perforación y se colocó uno de los molinos de viento para tener agua potable, y los tanques para ésta y para el combustible.

Wake era realmente un conjunto de tres islas, ninguna de las cuales estaba habitada, excepto por las aves. Inicialmente se planeaba colocar la estación sobre la isla Wilkes, que está abierta al mar, pero el equipo de observación descubrió que estaba demasiado baja con respecto al nivel del mar, por lo que se cambió a la isla Peale.

El problema de la profundidad de la laguna llevó más trabajo, ya que con una barcaza con una sonda de seis pies con la que se recorría el fondo de un lado para el otro y cuando se chocaba contra el coral, se lo marcaba para luego dinamitarlo, tarea de limpieza y pesca forzada ya que se recogían cualquier pez que hubiera sido afectado por la explosión. El North Haven siguió su camino hacia Guam y Manila, para llevar los equipos de radio, y dejó al equipo de construcción en Wake.

El primer China Clipper arribó en noviembre, trayendo el pavo para el Día de Acción de Gracias, y continuó luego hacia Manila. En su viaje de regreso, recogió a siete en Wake, otros cuatro en Midway, y los llevó hasta Honolulu, donde un barco que los llevó de vuelta a San Francisco, con esto la expedición había terminado, estaban listas las bases y el servicio aéreo al Asia había comenzado (Borger, 2006).

El primer Martin M-130 era un tercio mayor que el S-42, y estaba equipado con toda clase de elementos de seguridad, como sistemas eléctricos e hidráulicos dobles, y mamparas múltiples. Volaba a 240 km/h de crucero y tenía una autonomía de 5,140 kilómetros.

El hidroavión era lo avanzado en sofisticación aérea. En la cubierta principal, adelante, está el buffet, desde el que se sirven todas las comidas y el sistema de aire acondicionado. A continuación, se encuentra la cabina del oficial de navegación. También aquí hay camas para los oficiales que no están de servicio, sofás y el despacho del capitán. Después están las espaciosas cabinas de pasaje, insonorizadas y con aire acondicionado. Primero el salón, donde caben 15 pasajeros cómodamente, y tan grande como una sala de estar de buen tamaño. Después del salón hay dos cabinas estándar, con camas para 12 pasajeros, o sofás para 20 personas en los viajes diurnos, más cortos.

Para avanzar en el Pacífico, Trippe, repitió el modelo, garantizar el contrato de la correspondencia, para lo cual, compró a la competencia dos líneas aéreas locales de Hawái.

El 22 de noviembre de 1935, en un mundo enfrentado y con una guerra como futuro, despegó de San Francisco el Martin M-130 China Clipper, el que

inauguró el servicio de Pan American a Manila, la línea privada, pero sin lugar a dudas la bandera de Estados Unidos estaba ocupando el espacio mundial en el mundo de la aviación comercial. El vuelo se desarrolló sin tropiezos y el China Clipper arribó a Pearl Harbor en 17 horas. Desde allí alcanzó Midway en 13 horas 30 minutos, Wake en 12 horas 26 minutos, Guam en otras 14 horas y Manila en 14 horas 20 minutos.

El primer vuelo de pasajeros se produjo entre el 21 y el 27 de octubre de 1936. Cinco pasajeros privados, que pagaron la fortuna de 1,438.20 dólares, junto con algunos empleados de la compañía, hicieron el trayecto completo de San Francisco a Manila a bordo del Hawaii Clipper.

Con el objeto de llegar a China, se solicitó permiso en Hong Kong a lo que los ingleses no accedieron, debiendo negociar con los portugueses para llegar a un acuerdo sobre Macao que, en 1935, se concretó. Tan pronto como se dio la noticia, los comerciantes británicos y chinos de Hong Kong protestaron con tanta fuerza que el gobierno británico se vio obligado a conceder los permisos solicitados por la Pan American, en octubre de 1936. El 21 de abril de 1937 se inauguró el vuelo postal de San Francisco a Hong Kong y Macao, utilizando el China Clipper hasta Manila y el S-42 Hong Kong Clipper para el resto del trayecto, y una semana más tarde, se abrió la ruta de pasajeros.

Australia y Nueva Zelanda era la siguiente meta de la Pan American, por lo que requerían de islas intermedias para tener garantizado el amerizaje y el combustible, y allí encontraron en un archipiélago al norte de las islas Ellice, la isla Kanton, esto llevó a que Trippe realice rápidas gestiones en el Departamento de Estado para que la isla fuese declarada una posesión de Estados Unidos, a lo cual se opusieron los australianos, pero el gobierno americano envió un pequeño caza submarino desarmado, desde Samoa, para tomar posesión de Kanton.

En el barco de la Marina viajaba además de la tripulación una brigada de obreros de Pan American. Llegan los australianos y la disputa no generó resultados definitivos y los estadounidenses construían su aeropuerto en un extremo de la isla mientras los australianos hacían lo mismo en la casa del empleado postal del Imperio británico, al otro lado.

El conflicto con Australia aparte de la isla Kanton era que no le daban el permiso para amerizar en su puerto porque Estados Unidos no lo daba para Honolulu, y eso los llevó a negociar con Nueva Zelanda, por lo que las autoridades neozelandesas se apresuraron a firmar un contrato.

Lo que sorprendió a los australianos fue el hecho que se enteraron que el vuelo inaugural de Pan American arribaría apenas seis días después a Nueva Zelandia. El vuelo inaugural a Auckland lo realizó uno de los pilotos pioneros de Pan American, Eddie Musick, en marzo de 1937.

El 11 de enero de 1938, cuando partía de Pago-Pago, el Samoan Clipper sufrió una avería que produjo una fuga de aceite, que terminó en una explosión sin sobrevivientes, lo cual golpeó a Pan American en pleno período prebélico. Seis meses después, en julio de 1938, el Hawaii Clipper, el tercer M-130, desapareció también sin dejar el menor rastro, en un vuelo de rutina desde Guam a Manila.

La ruta perdía ahora 100,000 dólares al mes, y la confianza del público en la aerolínea estaba en entre dicho, y surgieron entonces duras críticas contra Trippe, tanto fuera como dentro de la empresa. El Departamento de Comercio de Estados Unidos retiró la autorización de aterrizaje en Pago-Pago, y se interrumpieron los vuelos a Nueva Zelandia, en tanto se organizaban nuevas rutas.

En 1935, el Departamento de Estado había negociado la ruta a Europa en nombre de todas las compañías americanas, llegándose a un acuerdo con Gran Bretaña por el cual ambos países compartirían el servicio Inglaterra-Estados Unidos durante un mínimo de quince años, pero existía el problema de que la aerolínea británica no contaba con aviones capaces de atravesar el Atlántico.

Los alemanes, la potencia industrial y militar en ascenso, estaban ya cruzando el Atlántico Norte ya que el Atlántico Sur lo había logrado antes, desde finales de los años veinte, con dos tipos de aviones eran catapultados desde buques de pasajeros para acelerar la entrega del correo a través del Atlántico Norte. Para el servicio del Atlántico Sur también se empezaron a utilizar aviones con una capacidad de correo de 10 toneladas, y un segundo buque base para despegue por catapulta. Los tiempos de vuelo entre Alemania y Río de Janeiro se redujeron a tres días y la travesía hasta Buenos Aires se completaba en medio día más.

En 1935, Lufthansa realizó su viaje número cien al Atlántico Sur y había llevado ya más de cuatro millones de envíos postales en esa ruta, para 1938 Lufthansa transporta 254,713 pasajeros y 5,288 toneladas de cartas. El 27 de marzo de 1938, un Dornier Do 18 catapultado desde la cubierta del Westfalen, anclado junto a la costa británica, efectuó un vuelo sin escalas hasta Caravelas, Brasil —5,245 millas—, estableciendo un récord de autonomía para hidroaviones.

Ante este avance y el poder real alemán de fines de los treinta, la Pan American debe enfrentar serios desafíos y para ello le llegan los Boeing B-314, fueron bautizados informalmente como súper clippers y hoy están considerados como la mejor aeronave jamás construida. Tenían dos pisos y cabían 74 pasajeros sentados o cuarenta en literas. La velocidad máxima era de 310 km/h y su autonomía llegaba a los 5,600 kilómetros. Además, los mecánicos podían trabajar en sus cuatro motores en vuelo, accediendo a ellos desde las alas.

El 22 de febrero de 1939, el B-314 sustituyó al Martin M-130 en la ruta del Pacífico norte, con el vuelo inaugural del California Clipper; y el 12 de julio de 1940 se reabrió la ruta al sur, volando a Nueva Zelandia vía las islas Kanton y Nueva Caledonia. Este avión servía para el cruce del Atlántico norte de Nueva York a las Bermudas y de allí volar directamente a las Azores, y de estas islas las opciones podrían ser a Lisboa y Marsella, lugares donde Pan American ya había conseguido los respectivos permisos de Portugal y Francia, esta situación decidió, finalmente, a Inglaterra a otorgar la autorización.

El 20 de mayo de 1939, el Yankee Clipper despegó de Nueva York en el tan largamente esperado primer vuelo comercial a Lisboa, Marsella y Southampton, pero la Segunda Guerra Mundial cambió toda la estructura de la aviación comercial. En el mundo de posguerra, con el descenso continuo de los precios, volar dejaba de ser un privilegio para los ricos. Con el planeta envuelto en una red de rutas aéreas, las fronteras no eran ya geográficas. La consigna era ahora llevar a mucha gente a precios cada vez más bajos y a velocidades cada vez más altas, ésta será la nueva consigna de la etapa siguiente conocida como la del turismo de masas.

El gobierno de Estados Unidos decidió seguir más de cerca las operaciones internacionales de Pan American, sobre todo por el papel que la compañía podía cumplir para frenar la penetración alemana e italiana en Sudamérica. La Deutsche Lufthansa había anunciado un servicio dos veces a la semana desde Europa, y estaba planeando introducir hidroaviones cuatrimotores Do 26 para cubrirlo, y la línea italiana LATI operaba una ruta a Brasil con trimotores Savoia-Marchetti vía las islas de Cabo Verde.

Como parte de una alianza preexistente, alemanes e italianos con la España de Franco, podían hacer uso del Sahara español y, a partir de la capitulación francesa en 1940, también podían utilizar Dakar, el punto más cercano a Sudamérica, así como se utilizó en la etapa de la preguerra las islas Azores bajo dominio portugués, que también estaba gobernado por una dictadura de derecha.

En Sudamérica, la empresa Condor Syndicat, controlada por los alemanes, abrió líneas que se extendían paralelamente a gran parte del sistema de Pan American, y otras líneas alemanas operaban en Bolivia y Ecuador. No obstante, uno de los secretos mejor guardados era que Pan American tenía acciones mayoritarias de SCADTA, aquella aerolínea “sólidamente alemana” que había empezado a operar en Colombia en 1921, con hidroaviones Junkers F-13.

Condor Syndikat era una empresa comercial alemana, con sede en Berlín, que opera servicios de transporte aéreo en Brasil, mientras que también proporciona aviones, mantenimiento e información aeronáutica y fue la compañía madre de la brasileña aerolíneas VARIG y Condor Syndikat, que más tarde se convirtió en Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul. Este país con una gran inmigración alemana y simpatías por los germanos, era un tema vital para el gobierno de Estados Unidos en la guerra. En 1939, Washington le ordenó a Trippe que se deshiciera de SCADTA, a fin de que el gobierno colombiano reorganizara la aerolínea bajo un nuevo nombre Avianca, y luego su futura nacionalización (<http://panamericanairways.4t.com>).

En la noche del 8 de junio de 1940, los principales aeródromos fueron tomados por tropas colombianas asistidas por las tripulaciones de Pan American y todo el personal alemán fue detenido, una especie de golpe de estado empresarial de un país extranjero sobre Colombia (<http://www.avianca.com/>).

En Brasil se llevó a cabo una limpieza similar, ya que la subsidiaria de Pan American en este país, Panair do Brasil, competía directamente con la línea Condor, y en este caso las razones fueron meramente comerciales, los capitanes de Trippe lograron convencer al gobierno brasileño de que todos los nuevos pilotos de la compañía serían nativos de Brasil, para lo cual Panair había ya encarado un plan de entrenamiento, con eso Condor fue desalojada de sus rutas.

En 1942, cuando Estados Unidos estaba ya involucrado en la guerra, Washington decidió eliminar a italianos y alemanes de Sudamérica, y Pan American fue la herramienta elegida para hacerlo.

La Pan American, en combinación con el gobierno americano y con los gobiernos locales, procedió a hacerse cargo de todas las rutas, y a establecer nuevas aerolíneas en colaboración con cada uno de los países implicados y una de las víctimas de esta implacable política fue la New Zealander Lowell Yerex, que había construido con esfuerzo la TACA, una cadena de líneas aéreas que cubrían América Central.

Sin embargo, la decisión de Pan American de colaborar con la política de Washington comenzó a perjudicar sus operaciones comerciales al retrasar su progreso con respecto a las cuatro grandes aerolíneas domésticas estadounidenses (TWA, Eastern, United y American). Pan American llevaba muchos menos pasajeros, era más cara y debido a la política de no volar de noche por razones de seguridad, tardaba mucho más tiempo en cubrir una misma distancia.

En las rutas sudamericanas, los problemas eran aún más grandes, como la ruta a Río y Buenos Aires la realizaban los viejos S-42, que eran lentos y estaban obligados a volar alrededor de la esquina nordeste de Brasil. Pan American, en marzo de 1937, había pedido tres Boeing B-307 Stratoliner, pensando en utilizarlos para la ruta transatlántica, pero esa ruta estaba cerrada y la compañía decidió utilizarlos para reemplazar a los S-42.

El inconveniente era que la mayoría de los aeródromos estaban diseñados para atender las necesidades de aviones como el Lockheed Lodestar, el Douglas DC-2 y el DC-3, que empleaba Panair en sus vuelos por el interior, y no estaban construidos para atender a los Stratoliner, que eran mucho más grandes y varias veces más pesados.

Algunas escalas podían evitarse, pero para efectuar el vuelo sobre la jungla amazónica entre Belém y Río era necesaria una escala intermedia, y Pan American montó una de sus típicas expediciones para construir el aeropuerto de Barreiras, en el estado de Bahía, utilizando brigadas de obreros y grandes cantidades de materiales fueron transportados por tren, barcasas fluviales y camiones hasta un lugar remoto y prácticamente desconocido del interior de Brasil. El aeropuerto fue terminado en septiembre de 1940 aunque, irónicamente, rara vez fue empleado por los B-307, ya que la ruta fue cubierta perfectamente por los veteranos, pero seguros DC-3.

La guerra termina afectando la provisión de nuevos aviones, si bien en 1936, las cinco aerolíneas norteamericanas habían establecido un acuerdo con la Douglas para la construcción de un cuatrimotor que pudiera reemplazar al DC-3. El prototipo de este avión, el Douglas DC-4, voló el 7 de junio de 1938 y, a principios de 1940, Pan American, United, Eastern y American (TWA se había inclinado por las aeronaves de la Lockheed debido a los altos costos del mantenimiento) tenían pedidos por un total de 61 equipos. Sólo 10 equipos del DC-4 recibieron Pan American, aunque después de la guerra su flota llegaría a estar integrada por 92 de estas aeronaves, y además se le exigió a Pan American que pusiera su experiencia en el transporte al servicio de los militares.

En el Atlántico, el cordón umbilical con Europa, debía mantenerse y, en 1942 (primer año de la guerra para Estados Unidos), los clíperes realizaron 1,219 travesías y transportaron 1'260,800 kg de carga, cifra que debe compararse con los 7,258 kg transportados en 1941.

En el Pacífico, Pan American desempeñó un importante papel en la evacuación de 4,000 civiles y soldados heridos desde Birmania, en abril de 1942 y en el transporte de suministros a las tropas que luchaban contra la invasión japonesa. Bajo el acuerdo “Préstamo y Arriendo” anterior a la entrada en la guerra de Estados Unidos, Pan American había establecido una nueva “División África-Oriente”.

Pero la guerra les estaba dando a cambio una importante experiencia en las travesías del Atlántico, una ruta que se le había negado a causa del monopolio establecido entre Pan American e Imperial Airways (que se había convertido en la BOAC en 1940).

De allí que la TWA estaba decidida a lograr la iniciativa al terminar la guerra, para lo cual había optado por separarse de sus competidoras en el desarrollo del DC-4 y arriesgarse con el proyecto de la Lockheed, descrito como “el arma secreta del transporte aéreo norteamericano”: el Lockheed L-049 Constellation.

Al acabar la guerra, los vuelos transatlánticos se abrieron para todas las aerolíneas: BOAC, KLM y Air France desafiaron inmediatamente a Pan American, y TWA inició su servicio regular en febrero de 1946. La ruta del Pacífico, mientras tanto, parecía más tranquila, y Pan American se adelantó al enviar al primero de sus DC-4 civiles en un vuelo de investigación de 25,000 millas a través de Japón, China, el Sudeste Asiático y la India y regreso, mientras substituía a los B-314 en la ruta de Honolulu.

El primer Constellation de Pan American fue bautizado Mayflower y fue entregado el 5 de enero de 1945 y antes de que finalizara mayo, Pan American contaba con 22 Constellation, de los que muchos pasaron a prestar servicios en Panair do Brasil.

El 17 de junio de 1947, una versión más avanzada del Constellation el 749 efectuó el vuelo inaugural alrededor del mundo de Pan American, volando entre Nueva York y San Francisco ya que Pan American tenía prohibido volar sobre territorio norteamericano para completar el círculo.

Pan American es la síntesis de lo que fue la realidad de una época, donde el poder del gobierno y de un grupo de empresarios se usó para controlar la

transportación mundial, que luego debió compartir, pero los famosos paraísos turísticos del Caribe y el Pacífico quedaron bajo su control.

Las otras grandes empresas aéreas que se desarrollaron en Estados Unidos, siguieron un ritmo similar, siempre guiadas por un empresario con un alto manejo de la política y una audacia excepcional.

OTRAS EMPRESAS PIONERAS

Transcontinental and Western Air (TWA) fue una aerolínea fundada el 13 de julio de 1925 como Western Airlines y en 1930 se fusionó con Transcontinental Air Transport para convertirse en Transcontinental and Western Air (TWA).

El mítico Howard Hughes compró TWA en 1939, y la línea aérea creció rápidamente bajo el liderazgo de Hughes y después de acabar con la designación legal de Pan American World Airways como la única línea aérea internacional de los Estados Unidos, TWA comenzó el servicio trasatlántico en 1946 usando el nuevo avión Lockheed Constellation.

El fin de la guerra terminó con el dominio absoluto vía negociaciones directas de Trippe, y se abrió el negocio no sólo para estas empresas de Estados Unidos sino también de otras partes de Europa y América.

Western Air Express, una empresa estadounidense que se fundó en 1925 cuando el Servicio Postal de los Estados Unidos comenzó a dar contratos a las aerolíneas para transportar el correo aéreo en el interior del país, la Western Airlines apareció inicialmente como Western Air Express a las órdenes de Harris Hanshue, y operaba, y por ésta fue premiada, la larga Ruta de Correo Aéreo de 650 millas de largo que volaba de Salt Lake City, Utah a Los Ángeles.

En abril de 1926, se efectuó el primer vuelo de Western con un avión Douglas M-2 y con este nuevo equipo comenzó a ofrecer vuelos de pasajeros un mes más tarde. Cuando su primer vuelo comercial de pasajeros despegó de Woodward Field, los presidentes de las cámaras de comercio cargaron los sacos de correo aéreo de Estados Unidos y volaron con el piloto James en su vuelo de entrega de correos de ocho horas a Los Ángeles. Este fue el primer vuelo comercial de pasajeros de una aerolínea en la historia de los Estados Unidos.

La compañía fue reestructurada en 1928 como Western Air Express Corp., y, en 1930, compró Standard Airlines, filial de Aero Corporation of California fundada en 1926 por Paul E. Richter, Jack Frye y Walter Hamilton. WAE con aviones Fokker se fusionó con Transcontinental Air Transport para formar TWA.

En 1934, Western Air Express era parte de TWA y pronto la antigua corporación se vio obligada a cambiar el nombre a General Air Lines, regresando al nombre Western Air Express después de algunos meses.

En 1941 Western Air Express cambió su nombre a Western Air Lines, que fue más tarde corregido a Western Airlines. Con la guerra la situación cambió, pero al concluir esta la empresa se recupera y diez años después, en 1957, con un avión DC-6B haría la ruta desde Los Ángeles a la Ciudad de México.

Alaska Airlines, en su inicio la aerolínea tuvo el nombre de McGee Airways, que se inauguró con su ruta entre Anchorage y la bahía de Bristol en 1932 con un aparato monomotor de tres plazas, pero a través de fusiones y adquisiciones con otras compañías, se produjeron los cambios en el nombre corporativo, asimismo, los negocios se expandieron en Alaska y Estados Unidos.

El nombre Alaska Airlines se adoptó en 1944, la compañía subsidiaria de Alaska Airlines, la aerolínea Horizon Air, se creó en 1981 para servir a las comunidades de rutas desatendidas por otras más grandes, gracias al Acta de Desregulación de Aerolíneas de 1978.

En Sudamérica, la tierra de Santos Dumont, se forman empresas pioneras como fue el caso de Aeroposta Argentina.

Con el fin de la Primera Guerra Mundial, los aviones y los pilotos, así como sus equipos de apoyo deben pasar al sector privado para sobrevivir a través de la explotación de este sistema de transporte con fines comerciales.

Pierre Latécoère, en Francia, funda la primera empresa aérea, llamada línea Latécoère, que unía Toulouse con Barcelona desde fines del año 1918, llegando luego al norte de África, aunque su meta final era alcanzar Latinoamérica, por lo que envían al capitán José Roig en 1924 a Sudamérica con el objeto de estudiar la ampliación de la línea y hacer el tramo de Recife, en Brasil, hasta Buenos Aires. El 14 de enero de 1925 aterriza en la pista del Palomar, en las cercanías de Buenos Aires, completa la ruta Río de Janeiro-Buenos Aires y con ello confirmaba que el tramo de esta ruta en avión era absolutamente posible.

El financista Bouitloux Lafont, con intereses económicos en Argentina y Brasil, adquiere la compañía en 1927, rebautizándola como Compagnie Générale Aéropostale. Los fundadores de la compañía, Lafont y Latécoère, llegan a Buenos Aires en enero de ese año, se entrevistan con el presidente Alvear, acompañados por el piloto argentino Almonacid, quien redacta un contrato de servicio aéreo que se firma el 8 de febrero de 1927, y le encarga a Almonacid buscar un terreno para instalar la terminal aérea.

El capitán analiza varios lugares y se decide por el campo de Pacheco, a 35 km de Capital Federal. La delimitación del campo está dentro de las actuales: Ruta 197. Con los contratos, las autorizaciones y la pista lista, el 1º de marzo de 1928, Jean Mermoz sube a su avión, un Laté 25, cargado con 36 sacos de correspondencia, inaugurándose así la línea aérea más larga del mundo de esa época, que tenía 13,600 km y unía a Toulouse en Francia con Buenos Aires en Argentina.

El piloto argentino Almonacid plantea que se abra una sociedad local llamada Aeroposta Argentina S. A., a cuyo cargo estarían los servicios locales, lo cual es aceptado y además el 27 de febrero de 1929 se establece un convenio con el Correo para el transporte de correspondencia por vía aérea en el interior de Argentina y países limítrofes, para lo que ampliaron su flota y utilizaron aviones Laté 25, 28 y Potez 25.

El primer correo aéreo transatlántico se realiza en mayo de 1930, siendo el pionero Mermoz nuevamente, esta vez en un Laté 28 equipado con pontones, con el que cruza el Atlántico sur con 130 kg de correspondencia, con una duración de 21 horas de vuelo. El cruce del Atlántico era por la zona “angosta” por lo que los vuelos se realizaban hasta Natal en el norte de Brasil y de allí en barcos pequeños y rápidos denominados “avisos” hasta la costa de África.

En 1929 se abre la ruta desde el Aeródromo de Pacheco, Buenos Aires a Asunción, Paraguay, y en julio se establece la ruta Buenos Aires-Mendoza-Santiago de Chile, en noviembre se inicia sus servicios aerocomerciales desde su cabecera en la ciudad de Bahía Blanca, Argentina hacia el sur del país, destacando en esta etapa los pilotos franceses Jean Mermoz y Antoine de Saint-Exupéry, pioneros en aviación argentina.

La crisis del 30 afecta a estas compañías que vivían en equilibrio financiero y así, en 1931, Aéropostale cesa sus funciones por problemas políticos y económicos, con lo cual la línea aérea nacional Aeroposta Argentina, recibe el cimbronazo y suspende su servicio. En 1932 las autoridades del Poder Judicial cambian la denominación jurídica e igualan los nombres, Aeroposta Argentina S. A., comenzando nuevamente a volar el 1 de junio de ese mismo año.

En 1933, en medio de impactos y externalidades de la gran crisis mundial es creada la empresa Air France, que va a ser la continuadora del servicio internacional y ésta sigue apoyando técnicamente a la Aeroposta Argentina, pero los aviones están viejos y hay que renovar la flota, un tema complejo ante la falta de capitales que se ha evaporado con la gran crisis económica del treinta.

En la República Argentina, un grupo de empresarios encabezados por Ernesto Pueyrredón, forman un consorcio que adquiere el 97% de las acciones de Aeroposta Argentina, con lo cual toman el control e inmediatamente el grupo consigue importantes mejoras, ayuda de las autoridades y la cabecera de la empresa se asienta definitivamente en Pacheco. En 1937 comienza a regir un nuevo convenio y adquieren tres aviones Junkers de 17 asientos y 280 km de velocidad crucero.

En 1940, comienza a volar las Líneas Aéreas del Sudoeste, que extiende sus rutas el 6 de enero de 1944 dando origen a la apertura de las Líneas Aéreas del Noreste, en ese mismo año se crea el transporte de correspondencia denominado Servicio Aerpostal del Estado, que fue idea de la recién creada Secretaría de Aeronáutica.

En 1944, luego del cambio de gobierno que cerraba la denominada década infame, se crea el Comando en Jefe de la Aeronáutica que planificó la creación de zonas aéreas para diferentes servicios y se decreta la formación de sociedades mixtas. Éstas, en cantidad de cuatro, comienzan a funcionar el 12 de abril de 1946, con las empresas Aeroposta, Fama, Alfa y Zonda. En 1945 la Secretaría de Aeronáutica termina de unificar las líneas estatales LASO, LANE y SADE bajo la denominación de Líneas Aéreas del Estado, el 23 de octubre de ese año.

Así se emite el Decreto No 9.358/45, esta Secretaría de Aeronáutica que establece la primera Política Aérea Nacional que fija como parámetro central que las rutas de cabotaje deberán ser realizadas con preferencia por el Estado o por medio de empresas mixtas nacionales creadas al efecto, con domicilio en el país, socios argentinos nativos y acciones nominativas, poseyendo el Estado Nacional el 20% de las mismas, pero a su vez garantizando una rentabilidad asegurada del 5% anual al capital privado restante. De esta manera, el Estado Nacional y los socios del sector privado crean las “Sociedades Mixtas” (De León, 2008).

Así, la antigua Aeroposta Argentina S. A. pasa a ser Sociedad Mixta y se reequipa con modernos Douglas DC-3 en las rutas al sur del país; la Aviación del Litoral Fluvial Argentino reemplaza a la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, S. A., prestando servicios a Montevideo, el litoral y llegando hasta Asunción, Paraguay.

La Flota Aérea Mercante Argentina establece los primeros servicios aéreos nacionales en las rutas a Europa y Estados Unidos compartiendo, en un 50%, el mercado con las empresas extranjeras, y Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas

Argentinas (ZONDA) reemplaza a Panagra-Pan American Grace Airways en las rutas de cabotaje.

En el comienzo de la posguerra con un país gobernado por el nacionalista coronel Juan D. Perón en 1949, se logra unir a todas las empresas bajo el control del Estado y así nace la aerolínea bandera del país Aerolíneas Argentinas, quien traslada las instalaciones de su campo de Pacheco al Aeropuerto de Ezeiza, donde se comienza a construir el Aeropuerto Internacional de Ezeiza al comenzar los cincuenta.

El proyecto de aeropuerto fue planteado por el general Juan Pistarini en 1935 y en 1944, siendo vicepresidente el propio Pistarini procedió a expropiar a nombre del Estado 7,000 hectáreas en uno de los lugares más baratos, y luego de cuatro años de construcción fue inaugurado oficialmente el 30 de abril de 1949, durante la primera presidencia de Juan Domingo Perón, y tal cual se había adelantado, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza fue en su momento uno de los más grandes del mundo.

Luego de creada la Air France, se construye un hangar y talleres de material, para sus aviones que hacen la línea internacional. En la década del cuarenta, se erige a continuación, un nuevo hangar, de mayor capacidad que los demás, al que llamaban “Rancho Grande”.

Con la construcción del Aeroparque y el Aeropuerto de Ezeiza, el viejo campo de Pacheco se transforma en un lugar de reparaciones y acondicionamiento de las máquinas, carga de combustible y todo lo necesario para el vuelo (Asociación Histórica y Cultural General Pacheco).

Otro país sudamericano con historia aeronáutica fue Venezuela con la aerolínea Aeropostal, la cual fue creada en el año 1928 y al igual que el origen de las líneas en Argentina la aerolínea madre era la actual aerolínea francesa Air France/KLM, el nombre anterior de la aerolínea francesa que en esa época se llamaba como “Compagnie Aériopostale Française” y; por lo tanto dieron origen a las aerolíneas latinoamericanas, la que también promovió la aerolínea primogénita del actual Irán, por lo que el logo de Air France sigue en la Iran Air.

Air France se constituyó oficialmente en 1933 con la fusión de cuatro de las más grandes compañías aéreas francesas: Air Union, Société Générale de Transport Aérien, Air Orient y Aériopostale. Esta compañía operaba una red de 38,000 kilómetros en total con una flota de 259 aviones. Su emblema, el hipocampo fue herencia de la compañía Air Orient, al fin de la guerra en diciembre de 1945, la compañía se transforma en Société Générale Air France. El 1 de

julio de 1946, se inaugura oficialmente la ruta París-Nueva York, ampliando la lucha contra el monopolio que había ejercido Pan American.

El 7 de octubre de 1919, KLM se estableció oficialmente en los Países Bajos y sus colonias. El vuelo inaugural de esta aerolínea se produjo el 17 de mayo de 1920, cuando un avión De Havilland DH-16, pilotado por Jerry Shaw, cubrió la ruta entre Londres y Ámsterdam a 150 km/h, y ese mismo año, el 8 de junio la aerolínea trasladó por primera vez en uno de sus vuelos animales a bordo, algo exótico para su época.

La expansión transcontinental de KLM culminó su primer vuelo intercontinental entre Ámsterdam y Batavia, antiguo territorio colonial holandés, hoy conocida como Yakarta el 1 de octubre de 1924, en un vuelo operado con un Fokker F-VII y que se convirtió hasta la Segunda Guerra Mundial en el mayor y más largo enlace aéreo regular del mundo.

En 1934 se introdujo la tripulación de cabina en sus vuelos y así KLM lanzó su primer vuelo transatlántico entre la capital holandesa y Curazao, la colonia del Reino conocida como Antillas Holandesas el que se efectuó con el Fokker F-XVIII Snip.

En 1946 se creó la ruta Ámsterdam-Nueva York, operada con el Douglas DC-4 Róterdam, y el 1 de mayo de 1952, KLM puso en marcha una tarifa para la Clase Turista, había entrado en la era del turismo de masas y con posiciones coloniales en el Caribe y en el Índico, “islas-paraisos”, éste se transformó en un atractivo y motivo de viaje.

Holanda, que fue un gran imperio colonial pese a ser un país muy pequeño, ahora sólo refleja este pasado “glorioso” en dos líneas de sus colonias ya que la empresa KLM posee un 100% de Transavia Airlines, un 100% de Martinair en Saint Martin en el Caribe y un 26% de Kenya Airways, en África.

La Imperial Airways fue la primera compañía aérea comercial británica de largo alcance, con operaciones entre 1924 y 1939, volando a diversos lugares de Europa y sobre todo a las posesiones coloniales del imperio como eran: Sudáfrica, India y el Lejano Oriente incluyendo Australia y Nueva Zelanda mediante alianzas con compañías locales como Qantas Empire Airways y Tasman Empire Airways Ltd.

Esta compañía fue fundada a instancias del Comité Hambling que recomendaba la fusión de las principales aerolíneas existentes para crear una compañía lo suficientemente fuerte para permitir el desarrollo de los servicios aéreos internacionales británicos, y para ello apoyaba con una subvención

anual de 1 millón de libras durante 10 años. Así se creó la Imperial Airways el 31 de marzo de 1924 a partir de British Marine Air Navigation Company Ltd., Daimler Airway, Handley-Page Transport Ltd. y S. Instone & Co Ltd., las cuales sumaban un total de catorce aviones y estaban centralizadas en el aeropuerto de Croydon.

En 1926 se realizó el primer vuelo comercial con un servicio diario Croydon-París, con un trimotor de 20 plazas, Armstrong Whitworth Argosy, que en el primer año de operaciones transportó 11,395 pasajeros y 212,380 cartas.

Pero las grandes operaciones serán un año después, en 1927, cuando se da la extensión del servicio al Imperio británico, para lo cual contó con seis nuevas aeronaves, se inauguró el servicio a las posesiones de El Cairo-Basora.

El primer vuelo hacia el oriente del imperio se realizó en 1929 con la ruta Londres-Karachi, con nuevos hidroaviones Short S.8 Calcutta, que partían desde el puerto de Génova, por lo que los pasajeros debían ir por tren de París hasta Génova y de allí partía la ruta hacia Roma-Nápoles-Corfú-Atenas-Sudán(Creta)-Tobruk-Alejandría, donde se hacía un cambio de aviones por los Havilland DH.66, que despegaben de Alejandría hacia Karachi, vía Gaza, Bagdad, Basora, Bushire, Lingeg, Jask y Gwadar.

En 1931 se amplían los vuelos a las colonias con un servicio semanal entre Londres y Tanganika (República del África Oriental, que formó parte del Commonwealth y hoy está en Tanzania), como parte de la ruta a Ciudad del Cabo en Sudáfrica. La expansión de los servicios coloniales los empujaba a grandes retos de vuelos muy largos y, en 1931, se realizó un vuelo experimental Londres-Australia con correo a bordo, pero el correo fue transferido a las Indias Orientales Holandesas y tardó 26 días en llegar a Sydney.

La Imperial crece ante los nuevos servicios del decadente Imperio británico y, con ello, se da la compra de 8 Handley Page HP-42 W cuatrimotores lo cual les permitió aumentar el rango de los servicios, y así en 1932 la línea africana fue prolongada hasta Ciudad del Cabo.

En 1934, Imperial tiene una alianza con Qantas, empresa australiana que fue fundada en Queensland el 16 de noviembre de 1920 con el nombre de Queensland and Northern Territory Aerial Services Limited, posteriormente abandonó su nombre original por su acrónimo ya popularizado. Qantas fue nacionalizada en 1947 por el gobierno del Partido Laborista de Australia.

Ambas empresas formaron la Qantas Empire Airways Ltd. para extender sus servicios por el Sureste Asiático, pero por limitaciones de equipos de larga

distancia, operan recién a partir de 1937 con los hidroaviones Short Empire y así la Imperial pudo ofrecer un servicio extensivo. Había vuelos entre el puerto de Southampton y todo el Imperio, el viaje a Ciudad del Cabo consistía en varios vuelos Marsella-Roma-Brindisi-Atenas-Alejandro-Jartum-Port Bell-Kisumu para después subir a otro avión con base en Nairobi y volar a Mbeya y, finalmente, a Ciudad del Cabo.

Se realizaron vuelos de prueba sobre el Atlántico y a Nueva Zelanda. A mediados de 1937 Imperial completó el millar de servicios alrededor del Imperio británico.

El Correo Aéreo Imperial comenzó en julio de 1937 y su expansión fue muy fuerte ya que, a mediados de 1938, 100 toneladas de correo habían sido entregadas en India y una cantidad similar en África, la burocracia y los miles de ciudadanos que prestaban servicio fuera del país eran suficientes para saturar el servicio postal imperial.

En el mismo año comenzó la construcción de la Empire Terminal en Victoria diseñada por Albert Lakeman, esta terminal proporcionaba todas las conexiones ferroviarias al puerto de salida de los hidroaviones en Southampton y al aeropuerto de Croydon hasta que fue cerrado, pero la terminal se mantuvo en funcionamiento hasta 1980 (Taylor, 2009).

El caso de la línea bandera mexicana, hoy desaparecida, con ayuda del Estado inicia como una aerolínea de transporte de correos y pasajeros, cuyos creadores fueron Lody A. Winship, Elmer Hammond y Harry Lawson, sin dejar de mencionar a Ignacio S. Szymanski, uno de sus grandes colaboradores, y su primer avión fue un Lincoln Standard de Nebraska Aircraft Co., cuya primera ruta fue Ciudad de México-Tampico vía Tuxpan.

En la segunda parte de la década de los veinte, Charles Lindbergh estuvo presente en la compañía; él mismo efectuó vuelos de ésta y participó en su estructuración; aunque su función principal fue buscar la Pan American Airways tomando como puntos de referencia el sureste mexicano, Payo Obispo, hoy Chetumal, Cozumel y Mérida.

En 1921 se crea, en la Ciudad de México, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea (CMTA), la cual inició sus operaciones con cuatro aviones Lincoln Standard de cabina abierta, capaces de transportar a un pasajero y 50 kilos de equipaje y correspondencia. En su segundo año de operaciones habían registrado 1,956 horas de vuelo, con 10 biplanos Lincoln Standard y para 1924, en Tampico, los estadounidenses George L. Rihl, William Mallory, R. G. Piper

y Carl V. Schlaet constituyeron la Compañía Mexicana de Aviación s. A. En 1926 se introdujeron los servicios del correo y la fotografía aérea y en 1928 iniciaron operaciones vuelos hacia Mérida (MID), ciudad del sur a la cual también llegará la Pan American.

En 1929 se concretó la venta del total de las acciones de la CMA a Pan American Airways, y ese mismo año comenzó a operar la ruta hacia Villahermosa, y el hecho de la unión de ambas compañías favoreció su crecimiento y la internacionalización de la línea y así abre la ruta internacional México-Tuxpan-Tampico-Brownsville, con el primero de cinco aviones Ford Trimotor, entonces recientemente adquirido y bautizado como “México”.

Con estos nuevos equipos la compañía da un salto cualitativo porque se introducía el servicio masivo de pasajeros, ya que tenía capacidad para un sobrecargo y 13 pasajeros.

Mexicana se convirtió en una aerolínea internacional al unir dos destinos en el extranjero: Brownsville y Guatemala. La ruta cubría las escalas de Veracruz, Minatitlán, Ixtepec y Tapachula, para continuar a la ciudad de Guatemala, era una ruta del petróleo y los recursos como el chicle, madera y el henequén.

La compañía tenía en su flota, además de los Trimotor Ford, con 8 Fairchild FC-2, 3 Trimotor Fokker F-10, 1 Trimotor Keystone y 2 Stearman, los cuales se utilizaron especialmente para el traslado de correo y el entrenamiento para pilotos.

Al comienzo de los treinta se implantarían servicios a las capitales de El Salvador, Costa Rica, Cuba y a Los Ángeles, California, a la cual arribaba como la primera y única aerolínea extranjera, complementando las rutas de Pan American que salían desde Panamá a Estados Unidos por Centroamérica.

En esa década de los cuarenta se inaugura el servicio México-Monterrey, con aviones Douglas DC-2, los cuales también fueron utilizados en la extensión hacia Nuevo Laredo, y se integró el bimotor Douglas DC-3, que reunía las características más avanzadas de seguridad como el piloto automático, y lujo y confort para los pasajeros (<http://aerolineasmexicanas.mx/>).

En la misma década, la Pan American se separa de Mexicana, y ésta con nuevos inversionistas, la mayoría mexicanos, comienzan a aumentar rutas, pero con la lentitud que daba la guerra y la reducción de los viajeros.

Con la posguerra y comenzando los cincuenta, con el auge del turismo de masas, Mexicana se lanza captar una parte de este mercado y así nacen los Tours Todo Pagado, antecedente inmediato de los VTP (Viaje Todo Pagado),

paquetes que incluían transportación aérea, hospedaje en hoteles de primera categoría, alimentación, traslados terrestres y, muchas veces, visitas a sitios de interés turístico.

El auge de Mexicana fue en ascenso incluido la época de las grandes crisis del país y a nivel mundial con los famosos embargos petroleros, pero la compañía mexicana en un 100% se expandió hasta el 2010, en que entró en crisis sin ninguna ayuda del Estado.

DE LA ATA A LA IATA

En 1910, Francia invitó a veintiún países europeos a la Primera Conferencia Diplomática sobre Navegación Aérea, en París, para analizar la condición jurídica del espacio aéreo, la autoridad que tiene el Estado para regular los vuelos sobre su territorio y el trato jurídico igual entre naves civiles nacionales y extranjeras, que sobrevuelan el territorio de un determinado país, pero la reunión no llegó a ningún acuerdo (<http://biblio.juridicas.unam.mx>).

El 28 de agosto de 1919 en La Haya, Holanda se llevó a cabo una reunión de representantes de empresas de transporte aéreo, a fin de buscar acuerdos para poder regular el mismo, generando como consecuencia una organización a la que denominaron Air Traffic Association (ATA).

La reunión fue de doce representantes de sólo seis compañías aéreas, de las cuales sólo dos efectuaban servicios aéreos regulares, tres se estaban organizando y una estaba en los trámites de formación.

El tráfico aéreo de pasajeros, carga y correo era aún poco significativo, para el año de la reunión, 1919, se estimaban los pasajeros aéreos en 3,500, la carga que se había transportado en 47 mil kilogramos y el correo en 178 kilogramos.

Por eso, era tan reducido el número de empresas asistentes sólo representantes de cinco empresas de transporte aéreo de Dinamarca, Alemania, Gran Bretaña, Noruega, Suecia y una más del país anfitrión, la KLM que estaba en constitución.

El objetivo expreso de la ATA original, con su oficina central en La Haya, fue el establecimiento de la unidad en la operación de las rutas aéreas de las organizaciones afiliadas cuyos sistemas eran de importancia internacional, y el convenio sobre el Reglamento de la navegación aérea ha sido firmado por 27 Estados el 13 de octubre de 1919. Este nuevo convenio consistía en 43 artículos que se ocupan de todos los aspectos técnicos, operativos y de organización

de la aviación civil y también previó la creación de la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

En 1920, la organización dio mucha importancia a lo que era la principal actividad económica en el transporte aéreo, el correo y por la iniciativa oficial de la Oficina Postal de la URSS, la Primera Conferencia de Correo Aéreo Internacional, fue celebrada en La Haya en septiembre de 1927 y estableció las líneas aéreas como los carteros oficialmente reconocidos. A raíz de la creación del Comité Postal de IATA, se celebraron consultas directas con la Unión Postal Universal (UPU) sobre muchas cuestiones de interés mutuo.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea (ICAN), bajo la dirección de la Sociedad de Naciones entró en vigor el 11 de julio de 1922. Este convenio fue muy criticado y rechazado por los países que habían perdido la guerra porque les imponía muchas restricciones en tiempos de paz y a la navegación civil.

A propuesta del gobierno francés, se reunió en París, en 1925, la Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo, la cual no llegó a la firma de ningún convenio internacional, se estudiaron muchos problemas relativos al transporte aéreo internacional desde el punto de vista del derecho privado.

A fin de rescatar la reunión del 25, se fundó, posteriormente, más precisamente en mayo de 1926 a iniciativa del gobierno francés el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA) el que en su tercera sesión, realizada en Madrid en 1928, presentó un anteproyecto de convención relativa a los documentos de transporte y a la responsabilidad del transportador en los transportes internacionales por aeronaves, que fue aprobado y pasado para consideración definitiva a la conferencia posterior, que se reunió en Varsovia el 4 de octubre de 1929, con la asistencia de delegados de 30 Estados.

La Convención que quedó firmada el 12 de octubre de 1929, bajo la denominación de “Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional”, o Convención de Varsovia de 1929, ha sido ratificada por la mayor parte de los países del mundo, a partir de 1935, el propio CITEJA, y otros organismos, como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, comenzaron los trabajos de revisión de la Convención de Varsovia (Bowman *et al.*, 2010).

Esta convención fue seguida por el Convenio de Roma de 1933, que estableció responsabilidades entre las compañías aéreas por los daños a las aeronaves en tierra o en el aire y daños a terceros en el suelo. Pero ante la gran transformación y el crecimiento de esta industria, el Comité Jurídico de la IATA

ha participado activamente en el desarrollo de los instrumentos jurídicos internacionales.

En la década de los veinte no había sistemas internacionales existentes que cubrieran los informes meteorológicos, las comunicaciones de radio, a pesar de todo el equipo era muy simple, había que empezar de cero en la elaboración de procedimientos y la asignación de responsabilidades. IATA e ICAN cooperaron en todos los ámbitos técnicos donde aparecía útil.

Desde el principio, se hizo hincapié en la normalización en todas las áreas de operaciones de la aerolínea. Si bien, las reuniones continuaron funcionando como un comité de la totalidad de cualquier materia que se presentara en el orden del día, se vio la necesidad de la creación de varios comités especializados, es decir, tráfico, radiotelegráfica, legal, los servicios postales y el examen efectivo.

La red de transporte aéreo en expansión se tradujo en una mejora de la eficiencia organizativa de IATA, en gran parte debido a la existencia de varios comités, por lo que la junta general se transformó en un evento anual desde 1937.

El fin de la guerra era inminente y los acontecimientos cobraron impulso a finales del 1944, cuando los gobiernos aliados y no beligerantes celebraron la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago. Una reunión de los operadores internacionales se celebró en Chicago el 7 de diciembre de 1944 para nombrar un comité de redacción para preparar el proyecto de la organización y los artículos para una asociación de transporte aéreo internacional.

Este comité se trasladó a Washington, a una conferencia del 11 al 14 de diciembre de 1944; durante el curso de esta reunión, el representante cubano de Aero Expreso Inter-Americano realizó una invitación en nombre de su país, para celebrar la reunión de la organización en La Habana en la primavera de 1945. Un total de cuarenta y un aerolíneas de 31 países se reunieron allí del 16 al 19 de abril de 1945 por la Conferencia Operadores de Transporte Aéreo Internacional y, allí, fundó el nuevo IATA, con la misión de promover un transporte aéreo seguro, regular y económico, para proporcionar mediante la colaboración entre las empresas de transporte aéreo, ya que cooperen con la OACI, sino que adoptaron los Estatutos de la Asociación.

Los resultados fueron una superación de los fines y objetivos de la antigua ATA ya que se amplió el radio de acción para poder incluir un papel activo en el establecimiento de tarifas, tasas y cargos por el transporte de pasajeros, equipaje y carga.

Allí se eligió por unanimidad al Presidente de Trans-Canada Air Lines como el primer Presidente de la IATA y también se decidió que la primera reunión anual se celebrará en Montreal en octubre de 1945. Esta asamblea general de la IATA fue un éxito de concurrencia ya que llegaron 300 representantes de la industria aeroespacial, la aviación y la industria de la aviación y sesionaron del 16 al 19 de octubre.

Entre los logros de la reunión está la aprobación de la versión original de las disposiciones relativas al Reglamento y Conducta de las Conferencias de tráfico IATA y fueron elegidos sir William P. Hildred, Director General de Aviación Civil en Gran Bretaña, como Director General de IATA, a partir de abril de 1946.

El Artículo II de los Estatutos de la IATA, 1945, establecía que la Dirección General de esta Asociación se localizara en la ciudad en la que se encuentra la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional. Este artículo fue, posteriormente, modificado para dejar una apertura para un posible cambio según lo determine la Junta General.

En la Convención de Chicago en 1944, ningún acuerdo general podría ser alcanzado en relación con las tarifas y fletes internacionales se establecieran, sin embargo, dos años después se logró el Acuerdo de Bermudas alcanzado el 11 de febrero de 1946, al final de la Conferencia de Aviación Civil (Fernández, 1991b).

Los estatutos de la IATA no preveían Conferencias de tráfico, pero se hizo evidente la necesidad de que se establezcan dichas conferencias, en el que las tarifas y las tasas podrían ser discutidos y se alcanzaron acuerdos para su presentación a los gobiernos interesados.

Una Cámara de compensación se estableció en 1947 en la IATA para la facturación y liquidación interlineal y fueron de importancia crucial para el sistema en todo el mundo las medidas tomadas en los últimos años por la IATA para la normalización y simplificación de los billetes, cartas de porte aéreo y otros documentos utilizados por los pasajeros, de carga, aeropuertos y agencias de viajes.

Las acciones de la IATA son supervisadas por el Comité Técnico, cuyas actividades se pueden agrupar en varias ramas, tales como aviónica y telecomunicaciones, ingeniería y medio ambiente, aeropuertos, operaciones de vuelo, médico, facilitación y seguridad, entre las principales. La IATA, se adelantó y ordenó el terreno para que en la segunda parte del siglo XX emergiera el turismo

masivo, ha sido fundamental en un mundo cada vez más intercomunicado y un turismo que cada vez exige nuevos destinos en países muy alejados.

Turismo y política: el turismo social

En el siglo xx y específicamente en el período de las entreguerras, se dan una serie de propuestas de turismo, que tienen una base eminente política, debido a que éstas reflejan los grandes conflictos que se dan en la sociedad y mucho más en el movimiento obrero y los grandes cambios de sistema que surgen a partir de grandes revoluciones sociales y guerras de la época que, junto a la lucha constante del movimiento obrero, llevaron al Estado a buscar salidas laterales compensatorias a partir del uso del tiempo libre en viajes.

Comenzaremos por el denominado turismo social, que tiene varias vertientes desde la naturaleza y el campismo a la religión y la búsqueda de modelos de ocio controlado a las luchas sociales y la reivindicación de las vacaciones, todo este conglomerado de problemas transforman la sociedad para un salto significativo en la siguiente etapa, una sociedad de consumo permanente y con ello el turismo masivo como parte importante en el calendario del consumo familiar.

No hay coincidencias sobre que es el turismo social y menos sobre su origen, debido a las diferentes concepciones sobre lo que es el fenómeno del turismo y sus diferentes modalidades o tipologías.

Tenemos en principio tres grandes grupos de definiciones que podrían agruparse de la siguiente manera, los que lo asocian a los movimientos juveniles y religioso juveniles que se prolongan en los campamentos como un tipo de turismo social principalmente dirigido a los jóvenes. Un segundo grupo, que parte de que este tipo de turismo es la resultante de las luchas sociales de los trabajadores que ellos lo logran o el Estado responde para evitar conflictos mayores y así estaría asociado a la delimitación de horas de trabajo, vacaciones pagas, y una serie de derechos sociales laborales que se ganaron en la primera mitad del siglo xx. Y la tercera es la manipulación por el Estado a partir de su modelo político de las grandes masas y darles esto como un beneficio que se mantiene mientras sobrevive el sistema.

Habrán otros enfoques que no forman parte de la mayoría de las concepciones que se han ido formando sobre el turismo social a lo largo del siglo xx. La primera interpretación viene de diferentes autores como son Fernández Fuster

que habla de un Movimiento de mérito: el turismo social, y arranca en los movimientos de comienzo de siglo en Alemania al movimiento vienés de fines del XIX por amigos de la naturaleza, promotores de la vida al aire libre y, por ende, del *camping*, la Asociación Cristiana de Jóvenes, los Boy Scouts, Girl Guides Association, la Youth Hostels Association, entre las principales, que han promovido este turismo social de la naturaleza (Fernández, 1991b).

En este grupo las características son la de trabajar con jóvenes trabajadores, pero sobre la naturaleza, el viaje alojamiento como vida comunitaria y, por ende, como las otras dos transmitir una ideología afín.

Así, tenemos que a fines de los años veinte están en Alemania y Viena los Amigos de la Naturaleza y además sindicatos independientes que organizan viajes sin fines de lucro para sus afiliados, a través de una agencia de viajes la Volks Reisebüro Bremen, similar a las de la iglesia católica y los llevaban a tener experiencias vacacionales en vida comunitaria y a promover sus ideas y nuevas formas de viajar y conducta de estos trabajadores (Knebel, 1974).

En la misma línea estaría la historia de las colonias de vacaciones que se crearon, 1876, en Zúrich, Suiza por el pastor evangelista Walter Bion, que crea la primera Ferie Kolonien, llevando a 68 niños de una ciudad industrial para darles vida sana al aire libre además de religión.

En el segundo grupo de definiciones del turismo social hay una muy general que está como puente entre todas, y es la que sostiene que el turismo como un derecho inalienable del hombre, por lo que como hay grupos colectivos vulnerables, que le es difícil ejercer este derecho, jóvenes, ancianos, familias de bajos ingresos o que padecen algún tipo de discapacidad.

De ese modo, el turismo social reivindica los principios humanistas y solidarios de la actividad fundamentada en garantizar el acceso al derecho del ocio sin ningún tipo de barreras.

Esta definición coincide en lo básico con la que da la Organización Internacional de Turismo Social (OITS), que sostiene es el conjunto de relaciones y fenómenos que resultan de la participación en turismo y en particular de la participación de capas sociales recursos modestos. Esta participación es posible o al menos es facilitada, gracias a medidas con un carácter social bien definido (Schenkel, s/f).

Este segundo grupo cuyo eje gira en torno a un derecho que se gana la clase trabajadora en largas luchas sociales lo que lo transforma en leyes, lo sintetiza la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1936, el convenio 52 regla-

menta el derecho de las vacaciones pagadas para todas las personas, a partir de ésta los trabajadores contaban con días no laborables pagados para ejercer ese derecho al turismo.

Esto es ratificado en 1948 cuando se da la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre de 1948, que en su artículo 15 establece el derecho al descanso y su aprovechamiento.

Hay naciones como Alemania que tienen un largo antecedente de este derecho, ya que por decreto imperial en 1873 se estableció este derecho para todos los funcionarios cualquiera fuera su rango.

En la década de 1920, el Bureau International du Travail, en su primer Congreso Internacional sobre el Tiempo Libre de los Trabajadores, coincidió en la propuesta de organizar el ocio como consecuencia de la disminución del tiempo de trabajo, pero sus avances recién se harán realidad en 1936 durante el gobierno del Frente Popular. Bajo este gobierno fueron firmados los acuerdos de Matignon que reconocieron el derecho sindical y aumentaron los sueldos en un promedio de 12%, y una ley instauró las primeras vacaciones pagadas de 15 días mientras otra estableció en 40 horas la duración de la semana de trabajo legal, que antes era de 48 horas (Petit, 2006).

Para José Gómez Cerda miembro de la Federación Mundial de Trabajadores de la Agricultura, Alimentación, Hotelería y Afines, el turismo social es “un sistema que crea las condiciones necesarias que permiten el acceso al turismo de un gran sector de la población que carece de posibilidades financieras para disfrutar del turismo comercial, pero que también tienen necesidades humanas de recreación, descanso, diversión y de conocer otros ambientes, aunque sea en forma limitada” (<http://www.epol.com.ar/>).

El derecho a las vacaciones pagadas es una de las bases en la que se asienta el turismo social y se logra en los principales países europeos y algunos de Latinoamérica en la década del veinte y treinta.

Como sistema pionero estaría Austria que en 1919 ya otorgaba por ley una semana de vacaciones pagadas a los trabajadores.

El antecedente laboral-sindical más antiguo es de 1932 cuando los trabajadores de la madera, construcción y materiales mixtos, establecieron un hotel de vacaciones para sus afiliados, como parte de una estrategia de las organizaciones sindicales belgas de establecer centros de vacaciones en varias regiones del país. Esta es la visión del turismo social como una conquista sindical a consecuencia de largas luchas y resistencia obrera.

Leyes y decretos que otorgan el derecho a vacaciones pagadas

Año	País	Ley / Decreto
1921	Austria y Dinamarca	Ampara a personal doméstico y sirvientes en las granjas
1922	Finlandia	Todos los trabajadores
1922	URSS	Código del trabajo
1924	Bretaña	Vacaciones pagadas a campesinos
1925	Checoslovaquia	Vacaciones pagadas
1931	México	Vacaciones para campesinos
1931	España	Vacaciones campesinos
1932	Perú	Todos los trabajadores
1936	Francia y Nueva Zelandia	Vacaciones pagadas a todos los trabajadores del campo
1936/7		Vacaciones pagadas a campesinos
1938	Ecuador	Aprueban código del trabajo
1939	Irlanda	Vacaciones a trabajadores del campo

Fuente: OIT. Conferencia Internacional 1950.

En 1936, asume el poder en Francia el Frente Popular, gobierno liderado por los socialistas, que designan a Léo Lagrange como Subsecretario de Estado para deporte y ocio y, él, logra institucionalizar las vacaciones pagadas a los trabajadores por quince días (<http://eduturismo.tripod.com/turismosocial.htm>).

El turismo social se desarrolla en la tercera década del siglo XX en paralelo al desarrollo general del turismo; pasaremos ahora a ver los otros modelos donde se aplicó intensivamente como la principal política de estado de los gobiernos, a los cuales el sistema capitalista los define como totalitarios. En realidad, el fascismo italiano y el nazismo alemán, son dos modelos dentro del capitalismo de estado cuyas bases ideológicas están en el nacionalismo y los conflictos geopolíticos son sus rivales. El caso español, es interesante porque arrancó como un modelo autoritario y fascista y en cuatro décadas comenzó la transición que se termina de dar con la muerte de Franco. El caso de la URSS, es diferente ya que se definen como país socialista, aunque en general lo que se

logró desarrollar es una combinación de socialismo y capitalismo de estado en medio de una guerra mundial y planes de agresión por parte de sus enemigos directos e indirectos.

El último grupo porque se da al final de la etapa de entreguerras es el de los movimientos populistas, de los cuales destaca por el desarrollo logrado el caso de Argentina, durante el gobierno peronista, aunque hay experiencias anteriores ésta se transformó en un modelo de política de Estado.

EL FASCISMO ITALIANO Y EL TURISMO SOCIAL

En 1925, ya Mussolini estaba consolidado en el poder y como tal da un discurso donde reconoce toda la responsabilidad por esta desestabilización y desafiaba al Parlamento a que lo enjuicie, pero ya era tarde estaba sólidamente afianzado a través de alianzas con los grupos más reaccionarios de Italia.

El fascismo es una ideología y nos permite pensar en un proyecto general que abarca el espacio de las relaciones económicas como las sociales. Por ello, actuó en las organizaciones sindicales a escala nacional, y las terminó controlando, ya su objetivo era el de terminar con la lucha de clases, que proponían los comunistas y socialistas, a fin de reemplazarla por la colaboración, manipulada desde el Estado fascista. Por ello, en la Carta del Trabajo están asentados estos principios que vinculan la producción, el trabajo, el descanso y las vacaciones en un solo instrumento jurídico.

Así, en su primer punto ratifica lo que hemos planteado al afirmar que la Nación es un organismo que tiene fines, vida y medios de acción superiores, en potencia y duración, a los individuos divididos o agrupados que la componen. Es una unidad moral, política y económica, que se realiza totalmente dentro del Estado fascista.

En el segundo artículo habla de la relación trabajo-Estado señalando que, el trabajo en todas sus formas organizadas y ejecutivas, intelectuales, técnicas, manuales es un deber social, desde este punto de vista y, solamente, bajo este aspecto está tutelado por el Estado. Desde el punto de vista nacional, el conjunto de la producción es unitario; sus finalidades son unitarias y se resumen en el bienestar de los individuos y en el desarrollo de la potencialidad nacional, síntesis del principio nacionalista, que la patria es lo primero.

En el tercero plantea la organización sindical que es libre. Pero sólo el Sindicato, legalmente reconocido y sometido al control del Estado, tiene derecho

a representar legalmente toda la categoría de patronos o de trabajadores por la cual está constituido: a tutelar sus intereses frente al Estado y a las demás asociaciones profesionales; a estipular contratos colectivos de trabajo, obligatorios para todos los pertenecientes a la categoría; imponerles contribuciones y ejercitar funciones delegadas de interés público.

El artículo quince habla del descanso y los horarios un tema avanzado para la época, señala que el trabajador tiene derecho al descanso semanal en coincidencia con los domingos. Los contratos colectivos aplicarán tal principio teniendo en cuenta las normas de leyes existentes, las exigencias técnicas de la empresa, y, en los límites de dichas exigencias, procurarán al mismo tiempo que se respeten las festividades civiles y religiosas según las tradiciones locales. El horario de trabajo tendrá que ser escrupulosamente observado por el trabajador. Y el siguiente, el dieciséis, habla de las vacaciones pagadas al afirmar que después de un año ininterrumpido de servicio, el trabajador en las empresas de trabajo continuo tiene derecho a un período anual de vacaciones pagado (Carta del Trabajo Italiano, 1927).

La Carta del Trabajo de 1927, es la base en la que se asienta el modelo del corporativismo económico del Estado fascista, y donde las empresas privadas quedaron bajo su supervisión, para el desarrollo de una “tercera vía” capitalista frente al liberalismo y el socialismo. Sin embargo, las grandes corporaciones industriales gozaron de mayor libertad de acción que las medianas o pequeñas y, en gran medida, escaparon al intervencionismo estatal, porque ellos están en la base que sostiene este Estado totalitario.

El régimen fascista acompañó este desarrollo con la modernización de la infraestructura de comunicación y transporte, en lo relativo al ferrocarril y la red de carreteras, construyéndose la primera autopista a nivel mundial e impulsando la motorización del país para poder tenerlo intercomunicado.

El artículo primero del decreto real sobre la creación de *La Obra Nacional Dopolavoro*, se plantea favorecer el empleo sano y provechoso de las horas libres de los trabajadores intelectuales y manuales, por medio de instituciones destinadas a desarrollar sus capacidades físicas, intelectuales y morales. Se parte de la premisa que el trabajador no sabe qué hacer con el tiempo libre y el Estado que controla la economía lo guiará.

Por ello es que considera a esta política de promoción de turismo social, pero bajo el control del Estado y como parte de un sistema general de control de la gente.

La educación y la instrucción, sobre todo la instrucción profesional de las personas, inscritas o no, que ellas representan, son deberes principales de las asociaciones profesionales, y éstas deben sostener la acción de las obras nacionales que se ocupan de la utilización de los descansos, así como las demás iniciativas de tendencia educadora.

La organización del *Dopolavoro* promueve una idea de ser un instrumento de carácter apolítico, ya que esta organización se subdivide en tres secciones: Educación cultural: valorización y el mejoramiento técnico del obrero; Educación física: irracionalmente organizada desde las excursiones a la montaña hasta el partido de fútbol para lograr un equilibrio vital de las fuerzas físicas e intelectuales, vinculadas entre sí; y tercero, es la Asistencia social: ayuda a los accidentados y a los enfermos, curándolos en hospitales o en termas (Sgrazutti, 2004).

Benito Mussolini se entera del problema del espacio público y su uso y, por ello, en 1923 aprueba una ley que reglamentaba la circulación y confiaba a la milicia voluntaria “las camisas negras”, la seguridad vial. También en esa época, 1928, se construye una carretera que une a Milán con los Alpes, la zona turística.

A comienzos de 1928, los presidentes del Touring Club Italiano y la Unione Velocipedistica Italiana, le pidieron al Ministerio de Obras Públicas una política de la movilidad ciclística y la necesidad de crear ciclovías.

En 1928 se prohibió la circulación en bicicleta durante las horas del día en la ciudad de Florencia y se reglamentó el estacionamiento de autos, mientras se terminaban de construir los nuevos estacionamientos.

En 1932 se estrena un film italiano *Gli uomini, che mascalzoni*, que resume el valor de la bicicleta, a partir de una pareja que uno viaja en tranvía y el otro en bicicleta y que expresaban dos niveles sociales diferentes.

En 1938 se construyó una ciclovía en la provincia de Brescia en el valle de Sabbia, donde transitaban trabajadores de una mina de hierro y de los cultivos de algodón del valle.

Italia no era un país desarrollado ni rico pero la bicicleta fue uno de los pocos bienes que por su carácter de utilitario entró en la vida cotidiana de los sectores populares.

Después del verano de 1941 se concedía a los ciclistas la circulación en la autopista, no eran obreros eran los cicloturistas, lo cual fue avanzando durante la guerra por la falta de combustible y por seguridad.

El diario florentino *La Nazione* reconocía que, las bicicletas estaban tomando la revancha, y el semanario *Domenica del Corriere*, decía que, la bicicleta que vivía hasta ahora en los márgenes de la calle, de donde la han echado un potente y victorioso rival: el automóvil, ahora que éste no tiene combustible está obligado a quedarse en la cochera y la bicicleta se puso en la mitad de la calle.

Para las vacaciones de 1942, Italia ya estaba en guerra, se hizo una apología de la bicicleta y se habló que estaba de moda y por ello era el principal medio para llegar a las playas en las vacaciones (Caracciolo, 2009).

Desde 1939, las juventudes fascistas organizaban jornadas de bicicleta para celebrar el carácter utilitario y deportivo por excelencia, en estos encuentros trabajadores de ambos sexos desfilaban por las calles de la ciudad. La crisis y la incapacidad de abastecerse en el fascismo le devolvió un rol a la bicicleta que fue, durante la guerra y la posguerra, el motor de la gente para el trabajo, la diversión y el ocio.

En 1919 fue constituida la Entidad Nacional para la Industria Turística (ENIT), que trabaja en varios frentes: la propaganda en el extranjero, la creación de numerosas oficinas de información, la creación de agencias de viajes (CIT) y la creación de escuelas de turismo y la articulación de un sistema estadístico nacional.

La ley de 1926 crea las oficinas autónomas de Turismo, Estancia y Descanso, que operaban a nivel municipal a través de un impuesto al turismo y lo ocupaban en la promoción de la imagen de las localidades y hacer obras de infraestructura (Battilani, 2005).

Los viajes de placer en el ferrocarril se inician en Italia con las primeras líneas, que fueron costosas construcciones de una red ferroviaria nacional de una serie de subsistemas cerrados, que raramente comunicaban a la península con los otros países. Esto limitaba el turismo ferroviario que en Europa pasaba por otros países destinos.

Al inicio se adopta la costumbre de disfrutar de pequeños viajes por diversión y en el Gran Ducado de Toscana, uno de los primeros estados en promover viajes de este tipo, se vendían lo que se denominaba billetes del día, que se utilizaban para una excursión diaria festiva, a las clases menos pudientes.

En Italia como en la mayoría de Europa fueron las compañías ferroviarias las que organizaron los primeros viajes de placer, que luego muy lentamente y con el tiempo fueron reemplazadas por las agencias de viaje especializadas.

Entre los primeros pasajeros de la época encontramos a menudo a los enviados de los periódicos locales, que en las ciudades principales y en las pequeñas mandaban a los propios enviados a probar el viaje en ferrocarril, de los cuales quedan numerosos relatos, los cuales representan una gran fuente de interés para los historiadores.

Los vagones son llamados “jaulas ambulantes” por el enviado del *Indicatore Senese*, periódico local que cuenta las impresiones del primer viaje de Siena a Sinalunga, y donde en el momento de entrar en el túnel, que abundaban dado los abundantes trayectos de montaña, la sensación es de perderse en el vacío, lo que parece casi un descenso al infierno (Giuntini, 2002).

A finales del XIX se da la integración definitiva de Italia y con ella los conflictos de zonas de diferentes concepciones y ello incidirá en toda la vida política, económica, social y cultural del país.

El naciente Estado italiano se muestra remiso a participar activamente en varias actividades nuevas, como la promoción turística a través de los ferrocarriles y en 1905, que fue el año de la nacionalización de los ferrocarriles en Italia, la situación cambia completamente.

El nacimiento de la entidad ferroviaria traslada considerablemente la atención de los gobernantes ferroviarios hacia el fenómeno del turismo y se intensifica así el debate sobre las tarifas. Allí se consolida la idea de confiar la gestión de coordinación y promoción del turismo a los Ferrocarriles del Estado.

Se comienza a pensar por primera vez en un proyecto orgánico de programación del turismo, dentro del cual la mejora de la oferta de la infraestructura incluida la hotelera logra alcanzar una importancia central.

En este cuadro que va cambiando debe ser introducido el debate sobre la constitución del Movimiento de los Extranjeros (Movimiento Forestieri) propuesto por Maggiorino Ferraris, que era parlamentario, ministro y director de la revista *Nuova Antología* en la que planteó de manera pionera la idea de una institución específica para la disciplina del turismo.

El planteamiento partía de la idea de confiar en la entidad ferroviaria, que habían asumido hacía poco tiempo gran parte de las responsabilidades turísticas nacionales, así por primera vez los ferrocarriles asumen un papel de absoluta importancia en el ámbito turístico. La creación de la Asociación Nacional Italiana para el movimiento de los extranjeros es de 1902.

En el extranjero, las oficinas deberían operar a través de una densa red de agencias ferroviarias y marítimas, la Asociación Nacional Italiana para el

Movimiento de los Extranjeros. Estas agencias, a su vez, se financiarían con la publicidad, las informaciones gratuitas a usuarios y la venta de billetes.

En el interior del país las oficinas ferroviarias deberían convertirse en el centro de todos los factores que contribuyen a promover, acrecentar y facilitar el movimiento de los extranjeros y de los viajeros en general, a saber: servicios ferroviarios y postales, hoteles, museos y seguridad pública. Es por ello que, junto a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, abogaría por otra institución, el Consejo General del Tráfico de los Turistas, en el cual estarían representados los ministerios gobernantes y las grandes asociaciones (Giuntini, 2002).

En 1914 se toma la decisión por parte del ente de los Ferrocarriles del Estado de abrir dos oficinas propias en el extranjero a fin de promover el turismo y éstas estaban en París y en Londres. Pero en el caso italiano, la comprensión de la importancia económica del turismo se produce al término de la Primera Guerra Mundial y se instituye una primera comisión de estudio para elaborar propuestas sobre el desarrollo de la industria hotelera y del movimiento turístico, así como sobre la posibilidad de instituir una organización pública del turismo.

Así se creó la Entidad Nacional para la Industria Turística (ENIT), bajo la supervisión del Ministerio de Industria, Comercio y Trabajo. La ENIT entre sus nuevas funciones estaba la de integrar a la iniciativa privada para la promoción cultural y publicitaria en el país y el extranjero, coordinar la actividad hotelera, recoger y elaborar datos de tipo estadístico-económico de acuerdo con los Ferrocarriles del Estado y con el Touring Club Italiano.

La ENIT representaba la primera tentativa estatal en materia de desarrollo del turismo, de manera que se puede decir que con ella se pone la primera piedra del turismo en Italia, lo cual será aprovechado por el fascismo ascendente.

En 1920, se incrementa el poder del ente ferroviario y se logra una convención por la que las oficinas ya existentes en Londres, París y Nueva York eran atribuidas al consorcio formado por la misma ENIT junto a numerosas otras entidades, entre las cuales estaban evidentemente los Ferrocarriles del Estado, proyectando abrir otras oficinas análogas en Italia y en el extranjero.

Desde 1921 fueron organizados trenes dominicales a precios reducidos dada la situación de crisis de gran parte de la población, y a los pocos años la formación de la Compañía Italiana para el Turismo (CIT), en la cual el Estado mantuvo la mayoría accionarial, ratificó el nuevo curso del turismo ferroviario en Italia.

Así le fue asignada a la CIT la difusión del gran material publicitario editado en común con la ENIT y los folletos en diversos idiomas y la Revista Mensual de Propaganda con una tirada de 30,000 copias que llegaron a 50,000 en las tres ediciones: inglesa, alemana y francesa, cuyo primer número salió en enero de 1933.

Los “trenes populares” aparecen en los años treinta durante el comienzo del fascismo y se originan mayoritariamente en el norte de Italia, mientras el resto del territorio nacional era de interés de los flujos turísticos ferroviarios que provienen del extranjero, que se dirigían a destinos específicos, distribuidas entre el norte y el sur de Italia.

Los trenes populares fueron una estrategia de la política de búsqueda de consenso perseguida por el fascismo en el curso de los años treinta como un medio muy eficaz para difundir costumbres nuevas y hacer accesible también a las clases menos pudientes la satisfacción de necesidades que de otra forma nunca hubieran sido satisfechas.

Al inicio de los años treinta, sea por efecto de la crisis económica mundial o por la creciente competencia de los automóviles, los Ferrocarriles del Estado registraron una fuerte caída en el tráfico de viajeros, a la vez que se constató otra intensa caída en las llegadas de turistas extranjeros.

El Estado aborda el problema con acciones decisivas y numerosas iniciativas comerciales y así se buscó también configurar el turismo de los italianos dentro de una operación político-social de gran calado que el régimen realizó mediante una red capilar y articulada, sostenida por las secciones organizadas para el tiempo libre de los trabajadores y por la prensa del sector, a través de la cual la política cultural fascista consiguió alcanzar un inmenso público de clase baja.

El Estado fascista organizó las grandes operaciones de entretenimiento de masas con gran éxito concentrándolas los domingos y los días festivos, mediante la *Opera Nazionale Dopolavoro*, que acogía exponentes de cada clase. La tarjeta de después del trabajo daba derecho a descuentos en los viajes, en los abonos de los periódicos, en las entradas del cine, del teatro, en los bailes y en los partidos de fútbol.

En 1931, el Ministerio de las Comunicaciones emprende una política dirigida a dar descuentos especiales para destinos particulares. Por esa política se agilizaba y facilitaba el viaje de las familias que se trasladaban a las localidades balnearias o termales, los viajeros provenientes del extranjero que iban a las

Usuarios que viajaron en los trenes populares, 1931-1938

Año	Número de pasajeros	Año	Número de pasajeros
1931	459,887	1935	1'064,262
1932	833,943	1936	1'195,571
1933	864,297	1937	1'261,267
1934	1'030,388	1938	1'226,262

Fuente: Ferrovie dello Stato. Relazioni per l'anno giudiziario.

playas adriáticas desde Fiume a Falconara o a algunas estaciones termales y los italianos que se desplazaban por vacaciones al Alto Adige o al Cadore.

La orientación del rígido régimen fascista era de hacer divertirse a la gente y el modo de garantizar el consenso que dio lugar a la creación de convoyes a precio reducidísimo, y en agosto de 1931 fueron así inaugurados los primeros trenes populares extraordinarios de sólo tercera clase, con descuentos que llegaban hasta del 80% sobre la tarifa ordinaria, destinados a alcanzar localidades climáticas, balnearios o de interés turístico, histórico o artístico.

Entre el 2 de agosto y el 20 de septiembre de 1931 casi medio millón de viajeros aprovechó los descuentos, y al año siguiente, la temporada de los trenes populares comenzó el 5 de junio y terminó el 28 de septiembre con 17 días de excursiones y con una media de cerca de 58 viajes por día. En relación con el año precedente, se dio un mayor desarrollo a los trenes de largo recorrido y se instituyó el servicio de segunda clase para los trenes nocturnos.

Los trenes partían con los vagones completos y en total fueron efectuados 948 parejas de trenes extraordinarios, transportando 834,000 viajeros con un recorrido medio de 485 km, entre ida y vuelta. En 1938, los Ferrocarriles del Estado transportaron el 80% de los viajeros con tarifa reducida, y el porcentaje de los viajes hechos con reducciones diversas creció del 39% en 1933 al 74% en el ejercicio 1937-1938. El éxito de los "trenes populares" continuó también en los años siguientes con grandes aumentos hasta la guerra.

EL NACIONAL SOCIALISMO Y EL TURISMO SOCIAL

La derrota alemana en la Primera Guerra Mundial lleva al país al colapso, situación que se agrava por la existencia de gobiernos paralelos dentro del an-

tigo imperio. En Múnich se había constituido la República Bávara, gobernada por una coalición de izquierda; en Renania los franceses promovían la separación de esa región del imperio en caída.

En 1919 hay elecciones y se debe enfrentar el tratado de paz, expresado en el Tratado de Versalles que fue humillante para Alemania, lo que llevó a la renuncia del jefe de gobierno recién elegido el que será sustituido por Gustav Adolf Bauer. El 19 de julio de 1919 se aprobó la nueva constitución. Los años siguientes fueron de conflictos por un orden difícil de mantener en una situación de crisis extrema no sólo económica sino política, por lo que el ejército se comprometió a mantener la legalidad, acuerdo que se firma en 1918.

Los asesinatos de los dirigentes, Rosa Luxemburgo y Karl Liebknecht a manos de los Freikorps, uno de varios grupos paramilitares privados que aparecieron por primera vez en diciembre de 1918 a raíz de la derrota de Alemania en la Primera Guerra Mundial y estaba compuesto por exsoldados, los jóvenes desempleados y otros descontentos, pero dirigidos por exfuncionarios y ex personal militar, proliferaron por toda Alemania en la primavera y verano de 1919, hasta que fueron remplazados por el ejército (<http://www.britannica.com>).

Esto deja al Partido Comunista alemán sin líderes y en medio del sectarismo, por lo que pierden toda fuerza y poder de negociación en la década del veinte en que la crisis estaba pauperizando y resistiendo a toda la sociedad.

Las reparaciones de guerra eran imposibles de cumplir, y además se pretendía a través de la Sociedad de las Naciones asignar a Polonia, el 40% de la alta Silesia, a lo que la población se había negado en un plebiscito, lo cual generaría nuevas tensiones y resentimientos al interior de Alemania.

A esto se le suma la decisión franco-belga de ocupar la cuenca del Ruhr, a lo que el gobierno alemán procedió a llamar a la resistencia pasiva, por lo que en los primeros seis meses de ocupación habían sido expulsados 147,000 personas, muchos de ellos ferroviarios (Procacci, 2010).

El conflicto siguió y en 1923 hubo 13 muertos en la fábrica Krupp y luego fue también asesinado un jefe de los Freikorps, a eso había que sumar que el gobierno alemán debía seguir pagando a los habitantes del Ruhr, y como no alcanzó el dinero se comenzó a imprimir billetes sin límites, lo cual llevó a una inflación incontrolada, la crisis total del país. En 1923 sale una nueva moneda: el Rentenmark.

Un nuevo plan, el Dawes, le permitió a Alemania tener una corta recuperación a partir de 1925 hasta 1928, con lo que las inversiones crecieron a un ritmo

acelerado; en 1928 gana el gobierno la social democracia y se elabora un nuevo plan para las reparaciones de guerra más factible de cumplir y además logró que a partir de 1929 se retiren las tropas de ocupación de Renania.

La economía alemana pese a todo comenzaba a caer y el desempleo crecía, generando una nueva situación de inestabilidad política y económica, a lo que se suma la crisis de capitalismo mundial con el famoso viernes negro, lo que lleva en diciembre a que dimita el jefe de gobierno y así comienza la década del treinta en la cual se sientan las bases en los primeros dos años para el ascenso de Hitler.

No se puede entender el tiempo libre en una sociedad industrial sin comprender el modelo laboral, por eso en 1934 el nazismo en el poder publicó la Ley de Ordenamiento del Trabajo Nacional, a fin de reordenar el trabajo y eliminar la desocupación, a partir de tener un control total del proceso. Al año siguiente, en 1935, sancionó la Ley de Servicio Obligatorio del Trabajo, para los jóvenes entre los 18 y 25 años ya que éste servía para educar a la juventud en el espíritu del nacional socialismo, en la solidaridad popular y en la verdadera comprensión del trabajo.

El paso siguiente fue el tiempo libre, organizando planes de viaje y acuerdos para que sean más accesibles, todo esto organizado por la “Fuerza por alegría” estructura que tenía 11 secciones diferentes, siendo las más importantes, vacaciones, viajes y turismo, hermosura y dignidad del trabajo, ejercicio corporal y deporte y cultura (Eckehart, 1939).

Desde su apertura en tres años había logrado mandar de viaje a más de 11 millones de alemanes trabajadores en viajes de 7 a 10 días, y el fin de esta organización era el poder mandar 14 millones de personas por año de viaje de descanso. Esta sesión disponía de seis vapores con 80,000 toneladas y había dos más en construcción, que llevarían a todos estos alemanes a navegar por el Báltico en el verano, o para llegar a la isla de Rügen, donde el nazismo mandó construir una zona de turismo masivo de sol y playa, un complejo diseñado para recibir 20,000 personas (Moore, 2008).

Las obras de este megabalneario se iniciaron en 1936, pero la llegada de la guerra no le permitió concluirlo, por lo que éste abandonado sirvió nuevamente al fin de la Segunda Guerra Mundial como lugar de refugiados y luego como base militar de Alemania del Este.

Por 12 a 16 marcos el trabajador puede estar una semana de vacaciones, y esto incluye la transportación, por lo cual el trabajador lo paga con una parte de

su ingreso mensual, y además lo recupera porque le siguen pagando. Las mujeres tienen el derecho al descanso, aunque no sean obreras, había 153 casas de recreo, donde sus hijos son distribuidos para el cuidado en las familias del pueblo; para 1935 había 571,000 mujeres que habían aprovechado este descanso.

Un signo de solidaridad fue el que tenían los estudiantes universitarios que remplazaban a las trabajadoras para que éstas pudieran irse de vacaciones solas o con sus parejas.

La sección Hermosura y dignidad del trabajo se ocupaba de embellecer las salas donde trabajaban los obreros, hacer jardines, no tirar desperdicios, mejoran baños y lavatorios, arman grandes comedores con mucha luz, todo ello a partir del trabajo comunitario en el lugar de trabajo.

En la sección deportes organizan cursos y deporte de masas que en 1934 fue frecuentado por más de 3 millones de personas. En la sección cultura, se difunden los bienes culturales de la nación y se hace fácil acceso a museos y galerías, además hay un tren especial de teatro, 15 camiones con equipo de cine sonoro que llegan hasta lugares muy lejanos (Eckehart, 1939).

Se realizaron los cruceros a Italia, España y Noruega, que inicialmente estaban previstos para los trabajadores, pero la presencia de la clase obrera no llegó a superar en algunos viajes el 10% del pasaje y en ocasiones junto a los pasajeros, funcionarios, fueron detectadas algunas prostitutas, por lo que popularmente estos trasatlánticos eran llamados Bonzerbordell (el burdel de los peces gordos) (Bilbao, 2008).

EL FALANGISMO Y EL TURISMO SOCIAL

El antecedente o referente del falangismo español es su vecino Portugal, el cual tiene la dictadura más larga de Europa en el siglo xx, desde 1926 a 1974, en que fue desterrada por una revolución de oficiales del Ejército y Marina conocida como la Revolución de los Claveles.

Antonio de Oliveira Salazar accedió al poder en 1928 como ministro y en 1932 con la instauración del Estado Novo asume como primer ministro, e instaura la dictadura con apoyo de los factores del poder de la iglesia, los empresarios y el ejército a fin de “salvaguardar el país”, cuya base ideológica de derecha católica era “Familia, Dios y Patria” (Pena, 1997).

Como todos los gobiernos camino a dictaduras, estructuró una política que combinaba el control de los trabajadores y de su tiempo libre y en 1933 sancio-

na el Estatuto del Trabajador, una síntesis de la Carta del Lavoro de Mussolini y la doctrina social de la Iglesia y en 1935 organiza el tiempo libre a partir de la “Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho” (FNAT) (Sgrazzutti, 2004).

Esta organización manejada desde el Estado Novo tenía por finalidad el aprovechar el tiempo libre de los trabajadores para un mayor desarrollo físico y la elevación de su nivel moral e intelectual. La FNAT le ofrecía al trabajador opciones de educación física, colonias de vacaciones, paseos, excursiones, viajes y las actividades culturales que eran propagandísticas.

El modelo se desarrolla hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial en la cual comienzan a darse pedidos de descentralización de las organizaciones, lo cual actuaba en contra de los intereses hegemónicos, pero para mantener el poder se fueron aflojando los controles.

En España, la clase obrera principalmente la minera era muy combativa y en 1904 el congreso aprobó la ley del descanso obligatorio dominical, sin embargo, había una serie de experiencias anteriores como fueron las colonias de vacaciones que se crearon en 1887 pero comenzaron a operar en 1892.

La primera colonia escolar estuvo en Cantabria en San Vicente de la Barquera, ésta fue organizada por Manuel Bartolomé Cossío y fue obra de la Institución Libre de Enseñanza (ILE), en la cual se integraban niños de diferentes estratos sociales lo cual enriquecía la experiencia de la colonia (<http://educacion-orcasur.blogspot.mx/2010>).

Estas colonias tuvieron auge en la década del veinte y el Real Patronato de la Lucha Antituberculosa promovió, con criterios caritativos y por selección, niños para llevarlos a los centros sanitarios marítimos de La Coruña y Cádiz, esto llega hasta la República que lo toma e integra a la Dirección General de Sanidad y se arman colonias para estos enfermos.

En 1931 se aprueban las normas sobre el turismo universitario, aunque ya existían normas de dos décadas atrás, y se desarrollan estos viajes hasta el estallido de la guerra civil.

En 1936, se intentó un gran espectáculo popular que promovía la República, la Olimpiada Popular de Barcelona de 1936, el cual fue clausurado por el alzamiento militar, pero hubiera sido una gran promoción regional e internacional para Barcelona, que sería la sede.

Las leyes del trabajo anteceden a la regulación del tiempo libre, así se creó el Fuero del trabajo que aspiraba a una “justicia social”, pero el trabajo fue regulado por leyes en la medida en que se consolidaba la dictadura, y además

era visto como un elemento de redención lo cual justificaba miles de presos que trabajaban como esclavos, en los batallones disciplinarios.

El trabajo realizado por la Comisión Memoria Libertaria de CGT, con el título de “España creció con la sangre de los presos del franquismo”, trata sobre uno de los hechos menos valorados y peor conocidos del franquismo, la utilización, entre los años 40 a 60, de trabajo esclavo de los presos políticos y después, también, de los encarcelados por delitos comunes. Así, en un país destrozado por la guerra y el atraso industrial, se construyeron grandes infraestructuras: líneas férreas, carreteras, puertos y canales, todo ello sin coste salarial alguno.

El gobierno franquista descubrió que, con la excusa de la redención de penas por el trabajo, lograba poner en marcha una maquinaria de crear mucha riqueza; sobre todo para quienes formaban parte del engranaje creado en torno a los penales (<http://www.vientosur.info>).

El proyecto era imponer sus ideas de derecha extrema y borrar todas las existentes, lo cual incluía el control por parte del Estado del tiempo libre y en el Fuero del Trabajo se anunció que se crearían las instituciones necesarias para que en las horas libres y en los recreos de los trabajadores, tengan estos acceso al disfrute de todos los bienes de la cultura, la alegría, la milicia, salud y deporte.

Así mismo, se construyeron los hogares del productor de la O.S. Educación y Descanso, que se hacen para remplazar o borrar las huellas del pasado, las Casas del Pueblo, los casinos y Ateneos del movimiento obrero autónomo (Sgrazzutti, 2004).

La organización Educación y Descanso (EyD) se creó en 1940 y subsistió hasta el desmontaje de los sindicatos verticales en 1977, contaba para sus fines con una red de centros culturales, instalaciones deportivas, los parques sindicales, las residencias y ciudades residenciales.

Sus actividades se extendían a grupos de teatro, cineclubs, coros y danzas, viajes y vacaciones y sobre todo competiciones deportivas, que culminaban en los denominados Juegos Deportivos Sindicales. Las actividades minoritarias como el aeromodelismo, el tiro con arco, la espeleología o incluso el ajedrez y la filatelia tuvieron durante años su mejor nicho de prácticas en las EyD, cuyas áreas cubiertas eran:

- Extensión cultural (coros, bandas de música, orquestas, rondallas, teatro, danza y ballet, agrupaciones folclóricas).

- Arte (agrupaciones teatrales, concursos literarios, fotográficos, cineclubs).
- Turismo.
- Hogares del productor, residencias y las ciudades residenciales de Perlorá (Asturias) y Tarragona.
- Bibliotecas.
- Deportes.

En esta organización se había creado un departamento de viajes, vacaciones y excursiones, que proporcionaba alojamiento en lugares pintorescos junto al mar a precios reducidos, ya que disponían de lugares como las ciudades sindicales, chalets unifamiliares habilitados para servir de alojamiento a familias y las ciudades sindicales eran Tarragona, Marbella y Perlorá.

A comienzos de los cincuenta se adoptan las primeras medidas reguladoras de los albergues juveniles y en 1957 se funda la Red Española de Albergues Juveniles que habían sido promovido en gran parte por el frente de las juventudes, y comienzan a gestionar treinta albergues, y además estaban los albergues femeniles de la FET y de las JONS, 22 albergues para alojarse y hacer vida “religiosa, patriótica y artística” a las niñas menores de 15 años (Muñiz, 1993).

Después de la segunda guerra la situación empieza a cambiar y el régimen debe empezar a ser más flexible, como lo exigían las potencias dominantes, para poder integrar a España al grupo de las democracias europeas, una utopía que se realizó por un trueque ya que eso les permitió a los europeos de las zonas frías gozar del Mediterráneo español, base del gran desarrollo del turismo de masas que se da en la mitad del siglo xx. Pero el turismo social sigue unas décadas más hasta el final del sindicalismo blanco, o sea, controlado por el Estado.

EL PERONISMO Y EL TURISMO SOCIAL

El peronismo fue un movimiento social que se desarrolló en Argentina a partir de los comienzos de la década de los cuarenta, luego que el país saliera de una década de gobiernos militares autoritarios, conocido como la década infame. El peronismo que cubre toda la segunda parte del siglo xx y se proyecta en el XXI, ha sido calificado por la mayoría crítica como un populismo de derecha.

Para el politólogo Ernesto Laclau, la pregunta es ¿cuándo se produce una ruptura populista? La condición ineludible es que haya tenido lugar una di-

cotomización del espacio social, que los actores se vean a sí mismos como partícipes de uno u otro de dos campos enfrenados. Construir al pueblo como actor colectivo significa apelar a “los de bajo”, en una oposición frontal con el régimen existente. Y en cuanto a los contenidos ideológicos son de diversa índole desde el comunismo hasta el fascismo, pueden adoptar un sesgo populista.

La década infame había dejado dividida a la sociedad argentina en la gran mayoría de la población de bajos recursos, una débil clase media y un fuerte sector agroexportador e industrial, que operó al ejército durante las últimas dos décadas, la del veinte y treinta como su organismo represor privado, y las grandes masas que estaban emergiendo se consideraban sin esperanzas, allí emergió el peronismo y por ello su política social tan amplia, que le permitió en poco tiempo consolidar el movimiento peronista.

El Movimiento Peronista ni es de derecha ni de izquierda. No le alcanzan las tales terminologías. El hombre es puesto sobre la tierra —sin derechas y sin izquierdas— para que le sean brindadas todas las posibilidades a fin de poder realizar sus propios fines (Perón, 1947).

El gobierno en 1945 interviene y opera un modelo de turismo social para las grandes masas de trabajadores que lo apoyaron, Perón decía: “Pensamos estructurar el turismo social en forma de que no sea un privilegio de los pudientes oxigenar o yodificar su cuerpo después de un año de trabajo. El mar y la montaña deben ser accesibles a todos los hombres, ricos o pobres, porque la salud no reconoce distintos grados de necesidad, el obrero sin un desembolso que pueda perjudicarlo para el resto del año debe poder pasar 15 o 20 días anuales en las playas o en las sierras” (Khatchikian y Murray, 1999).

Por decreto de 1945 le otorgó mayor jerarquía a la sección turismo que ya funcionaba en la Dirección de Parques Nacionales, y concentró gran parte de las actividades de turismo social en los parques nacionales y los hoteles que estaban dentro de ellos pasan a las dependencias de la Dirección de Parques Nacionales, para 1948 ésta tenía un total de 782 habitaciones con capacidad para alojar 1,618 turistas.

En 1945, al sancionarse la Ley de Asociaciones Profesionales de Trabajadores en el art. 32 sostenía que se establecieran colonias de vacaciones, comedores, sanatorios, hospitales y todo servicio social que tienda a elevar la cultura, preservar la salud y mejorar el nivel moral y material del gremio.

A fines del gobierno peronista, que cae en 1955, Argentina estaba considerada como un país que tenía un modelo de protección social comparable con

los más desarrollados, o sea, estados protectores o estados del bienestar. Este estado del bienestar que se da entre 1943 a 1955 tenía las siguientes características:

- La política social implicó una extensión cuantitativa y cualitativa de las intervenciones sociales del Estado.
- Esa extensión no transformó la lógica históricamente precedente.
- La política fue una alianza del Estado con los asalariados.
- Alianza que, aunque implicó una transferencia de ingresos de índole redistributiva, no logró conformar un estado del bienestar propiamente dicho porque no universalizó la política social ni terminó de configurar un derecho social de la ciudadanía, a pesar de la Constitución de 1949.
- Conformó un régimen corporativo de alcance parcial en la medida en que predominaron las soluciones asociativas de los salarios, fragmentadas y delimitadas sobre esquemas públicos potencialmente universales.
- El modelo produjo una importante “democratización del bienestar”, que contribuyó a solidificar el mito acerca de los logros sociales del peronismo clásico (Andrenacci *et al.*, 2002).

Las actividades turísticas dependían de la Dirección de Parques Nacionales, y a partir de 1945 se denominó Administración Nacional de Parques y Turismo, pero esta situación viene de la década Infame en que Exequiel Bustillo era director de Parques Nacionales y promotor de los mismos, gestión que se dio entre 1934 y 1944, y en la cual logra hacer aprobar la Ley de Parques Nacionales, por lo que es designado director del organismo.

Las causas para la promoción del turismo en estas zonas son diferentes al resto del país, ya que aquí están vinculadas a la Geopolítica, deriva de ser una zona de frontera en un doble conflicto, legal y también armado entre Chile y Argentina, y el sur argentino a su vez poblado por chilenos, lo cual hacía más compleja la situación, la que se profundiza a partir de 1945 con la política social de Perón que atrae a muchos inmigrantes chilenos y de otros países fronterizos.

Bustillo plantea tres ideas centrales para esta zona de frontera y parques nacionales y el turismo, la primera es el paisaje, que tiene como referente en Bustillo, como ideólogo del conservadurismo en el poder; Suiza es el referente paisajístico y el modelo de turismo selectivo, o de elite, deportes y no masivo. La segunda es generar los servicios necesarios para el desarrollo del turismo,

ya que constituirían la base socioeconómica de los núcleos urbanos y la tercera que estos centros serían polos de desarrollo a nivel regional (Fortunato, 2010).

Para ello Bustillo logró, mediante negociaciones, una visión diferente de los parques nacionales de la que tenían sus iniciales promotores como Hugo Salomón, Presidente de la Federación de la Fauna Sudamericana, que le solicita a Bustillo siendo ya director de parques, que suspendiese la construcción de caminos porque ahuyentaban las aves, a lo que se negó (Bustillo, 1968).

Esta lucha que se desarrolla en la incipiente Dirección de Parques Nacionales es entre la visión de geopolítica de Bustillo y los militares, el turismo que ocupe y de presencia en las fronteras versus el fundamentalismo ecológico que, si se hubiera impuesto éste, el turismo hubiera sido imposible.

El otro aliado y motor del turismo social que genera el peronismo son los sindicatos, ya que se los apoyó para poder comprar y gestionar hoteles, principalmente en Mar del Plata, al extremo de que el diario *Clarín*, afirmaba con cierto asombro que Mar del Plata, considerada tradicionalmente una ciudad de millonarios, es hoy una ciudad para millones, tres de sus mejores hoteles han sido asignados para el descanso de los trabajadores: el Hotel Hurlingham y el Hotel Riviera para la Confederación de Empleados de Comercio y el Hotel Savoy al Instituto Municipal de Previsión Social (Khatchikian y Murray, 1999).

En esos años se incrementó la capacidad de cuartos con dos ejemplos típicos del momento histórico, el Hotel Provincial (1948) que además tenía el casino y la piscina y la Colonia de Vacaciones de Chapadmalal en 1950 que era de turismo social, acompañada por la expropiación de veinticinco chalets (1949). A nivel provincial se fomentó la instalación de campamentos, favoreciendo una alternativa de alojamiento económica.

El otro aporte importante del peronismo fue su política de transporte para apoyar al turismo, que se comenzó luego de que el gobierno produjera la nacionalización de los ferrocarriles, el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la incorporación de material rodante moderno, dotando de mayor comodidad al usuario.

Las empresas de transporte automotor favorecieron el traslado de los turistas, que deseosos por llegar al mar soportaban un largo viaje debido al mal estado de conservación de la ruta 2.

En las postrimerías del peronismo se destaca como un lanzamiento de la ciudad turística al mundo con el “I Festival Internacional del Cine” (1954) organizado por la Subsecretaría de Información de la Presidencia de la Nación

que se desarrolló en Mar del Plata, siendo la ciudad motivo de promoción tanto a nivel nacional como internacional (Bensay, 1999).

A partir de 1950, la Fundación Eva Perón toma la administración de las Colonias de Vacaciones, las más atractivas eran Chapadmalal, a 30 km de Mar del Plata, en donde se construyeron nueve hoteles que se concluyeron en 1952; en la provincia de Córdoba en el embalse de río Tercero, en el valle de Calamuchita, obra que fue inaugurada en 1952.

Pero el mayor problema a superar era la propia clase obrera, que sentía como algo difícil de lograr el ir de vacaciones o llegar a un lugar donde la gente no se sintiera bien, obligaron al Estado a promover en cada provincia el turismo social como derecho de los trabajadores.

Los trabajadores contaban, gracias al otorgamiento del aguinaldo y vacaciones pagadas, con un ingreso extra, pero el Estado fijó un descuento obligatorio del 5% del aguinaldo (2% del aporte obrero y 3% del patronal) destinado al fomento y a la creación de colonias de vacaciones. Estos complejos recreacionales contaban, con un conjunto de hoteles y bungalós y servicios de uso común: correo, telefonía, centros de asistencia con farmacia, cine, teatro, galerías comerciales, confitería para fiestas, círculos para divertimentos, para juegos infantiles, fútbol, boliche y una capilla (Golbert, 2010).

Chapadmalal fue una obra llevada adelante por el Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección Nacional de Arquitectura, la obra fue iniciada en 1947 y concluida en 1952, sobre una superficie de 153 hectáreas la que se dividió en cinco áreas las cuales tendrán diferentes agrupamientos edilicios (www.megahistoria.com.ar).

- La primera tiene los bungalós y dos hoteles.
- La segunda dos hoteles y los servicios generales.
- La tercera el pabellón de administración.
- La cuarta dos hoteles más.
- La quinta tres hoteles, servicios, estacionamientos y reparaciones.

Esta “proletarización” de las vacaciones, donde mejor se puede ver a nivel territorial fue en la ciudad balnearia de Mar del Plata, creada a fines del siglo XIX por la “oligarquía vacuna”, con la llegada del peronismo, los veraneantes tradicionales de la clase alta y media, se desplazan al sur teniendo en Playa Grande, su playa y barrios emblemáticos.

En 1948 se sanciona la Ley de Propiedad Horizontal y comienza la construcción de edificios de departamentos en los terrenos de las viejas casas de veraneo, para la clase media, departamentos chicos de fácil acceso, lo cual aumenta el ritmo de popularización de la ciudad balnearia.

En el interior de Argentina, en la provincia de Córdoba, el sindicalismo comienza a tener colonias u hoteles para trabajadores antes del arribo del peronismo. En 1935, la Unión de Obreros y Empleados Municipales de la ciudad de Buenos Aires, inauguró un centro de vacaciones en la villa Salsipuedes, provincia de Córdoba.

La Unión Ferroviaria en 1942, contaron con un centro de vacaciones en Alta Gracia, Córdoba, con capacidad inicial de 100 turistas obreros, el cual luego fue ampliado con la construcción de 87 bungalós lo cual le permite recibir a 450 personas más.

En 1937 concluía la primera parte del embalse de río Tercero, y el campamento que había alojado 150 personas fue aprovechado para albergar familias de los trabajadores del Estado, y luego obtuvieron del ferrocarril Belgrano una rebaja del 50% para poder viajar a este lugar de vacaciones (Cicerchia, 2006).

Con la llegada del peronismo, la colonia de vacaciones del embalse del río Tercero fue ampliada en 1944 con la construcción de 50 bungalós, un edificio de correos, un salón comedor y la Gruta de San Martín de Porres. En 1947 se proyecta una nueva colonia de vacaciones en la zona del embalse, administrada por la Fundación Ayuda Social Eva Perón, que tenía siete edificios de grandes hoteles, servicios de salud, salas de entretenimiento, grandes comedores y un conjunto de chalets dispersos en la zona de bosques, fomentaban las danzas y el folclore argentino, además de una iglesia.

La provincia de Córdoba en el centro del país, Mendoza y la cordillera y la costa Atlántica fueron los lugares de las vacaciones de esa época, que se ampliaban con Bariloche hacia el sur y las cataratas del Iguazú hacia el noreste, zonas con un gran potencial que paulatinamente se integraban a partir de sistemas de transporte y generación de infraestructura carretera. La gran limitante de las cataratas, por la visión geopolítica de los militares, que consideraban a los caminos como un peligro a la seguridad nacional en caso de una invasión desde Brasil.

El sistema de transporte juega un papel fundamental en los viajes, del nuevo turismo social que promueve el gobierno del general Perón, período en el que son nacionalizados los ferrocarriles, los grandes elevadores de grano y

el sistema de acopio integrado al ferrocarril y otros servicios anexos en los puertos, todos de propiedad inglesa. Este es un tema central en la promoción del viaje en un país muy grande donde la red caminera era hasta 1944 mínima, debido al poder que tenía el ferrocarril para el tránsito de personas y cargas.

El turismo social que inició Perón tiene sus antecedentes en Argentina en dos gobernadores: Manuel Fresco en la provincia de Buenos Aires y Amadeo Sabattini en la de Córdoba, ellos habían comenzado con un modelo alternativo de “turismo económico”, ya que obrero implicaba un compromiso mayor.

El aporte del peronismo fue además de la estrategia general de obras y reformas institucionales, considerar al turismo social como un derecho, una conquista social de los trabajadores, asociada al derecho al descanso, algo operable en un gobierno que nacía en alianza con los grandes grupos obreros y sus sindicatos.

El modelo se fue perfeccionando y los viajes en la medida en que se empiezan a incrementar se vuelven cada vez más atractivos, el paquete turístico familiar típico era de catorce días, viaje de ida y vuelta en primera clase, estadía, excursiones, comidas, servicio médico y seguro social.

Para difundir estos grandes logros en víspera de la presentación del II Plan Quinquenal, el director de cine Enrique Cahen Salaberry realizó el cortometraje “Turismo social”, mostrando un viaje de una pareja de recién casados, que debían optar por la playa o las sierras de Córdoba (Pastoriza, 2011).

Un tema fundamental ha sido que dejó en las nuevas generaciones el recuerdo de las vacaciones infantiles o escolares. En 1951 se inaugura la Ciudad de los Niños, un proyecto predisneylandia, que visitó el propio Disney, allí llegaban todo el año niños de diferentes partes del país, mayoritariamente de origen muy humilde, que conocían por primera vez una gran ciudad, eran niños entre 7 y 11 años. También había colonias de vacaciones escolares y hoteles para niños en Chapadmalal y en Córdoba, los cuales no sólo tenían como fin la recreación, sino que comenzaran a conocer su país (Pastoriza, 2011).

De los cuatro modelos analizados, dos desaparecieron y fueron reemplazados por el capitalismo de libre mercado y dos evolucionaron a su manera en dos modelos diferentes. El español, dentro de Europa, se fue adecuando al modelo de la Unión Europea y el turismo fue cambiando de actores, pero el modelo masivo se prolonga hasta hoy. En el caso argentino, el peronismo cae en 1955 por un golpe de Estado, regresa al poder en forma intermitente y sus ideas ya están integradas al capitalismo global.

El turismo en la entreguerras: conclusiones

Este tiempo histórico de un cuarto del siglo tiene una etapa dorada o años locos en la década de los veinte, que se van a reflejar en un importante auge del turismo de América hacia Europa, especialmente de las clases acomodadas, la cual se ha transformado para las burguesías latinoamericanas y los nuevos ricos de los Estados Unidos en un lugar atractivo y de bajo costo.

Desde el punto de vista de los estudios del turismo, podemos decir que esta etapa se podría dividir en dos grandes modelos de aplicación y desarrollo que se dan bastante simultáneamente en Europa, que es donde nacen, y en América donde se reflejan o replican adecuándose a las características de cada país.

El primero ya ha sido desarrollado en este trabajo y corresponde a los modelos autoritarios que se dan a partir de ideologías nacionalistas, racistas, pero que son desviaciones del capitalismo, ya que no implicaban la destrucción de este sino el control del Estado y de los grandes capitales, para continuar con la explotación de las grandes masas de asalariados.

El fascismo es un régimen de dominación del gran capital que surge siempre en períodos revolucionarios y como consecuencia de la incapacidad de la clase obrera de tomar el poder y transformar la sociedad. El fascismo se basa en un movimiento de masas organizado paramilitarmente formado por las masas desesperadas de la pequeña burguesía, elementos desclasados de la clase obrera y lumpenes. Este movimiento surge en torno al partido fascista que utiliza a estos elementos captados entre la pequeña burguesía y la clase obrera como fuerza de choque en su estrategia de toma del poder político (García, 2008).

José Carlos Mariátegui, en sus estudios mostró como el fascismo no era una “excepción” italiana o un “cataclismo”, sino un fenómeno internacional “posible dentro de la lógica de la historia”, del desarrollo de los monopolios en el imperialismo y de su necesidad de derrotar a la lucha del proletariado. Mariátegui vio el fascismo como una respuesta del gran capital a una crisis social profunda, como la expresión de que la clase dominante no se siente ya suficientemente defendida por sus instituciones democráticas por lo que culpa a las masas de todos los males de la patria, al régimen parlamentario y a la lucha revolucionaria, y desata el culto a la violencia y al nuevo orden del Estado fascista, concebido como estructura autoritaria vertical de corporaciones. Mariátegui vislumbró cómo el triunfo del fascismo estaba inevitablemente destinado a exasperar la crisis europea y mundial (<http://www.marxists.org>).

En los nuevos países imperialistas que no requerían de llegar al fascismo para continuar su proceso de consolidación como modelos y de las clases dominantes como hegemónicas, se aplicó similar al del fascismo, pero bajo el manto del Estado benefactor y el capital colaborador, el turismo social.

El turismo social tomó dos vertientes, una que fue producto de luchas sociales como el Frente Popular en Francia y otras que son fruto del nacimiento de una alianza coyuntural entre el ejército y las clases populares como fueron los denominados populismos latinoamericanos de los cuales destaca por su magnitud el peronismo, que se desarrolló en Argentina.

Más allá de la calificación está la existencia de un modelo, de derechos adquiridos y experiencias de la clase trabajadora que sólo muere cuando ésta comienza a mudar a nuevas formas y el proletariado histórico a ser remplazado por el trabajador en nuevos modelos de trabajo y de contratación, cuando se rompe la solidaridad sindical, política y social fruto de emergencia del neoliberalismo como capitalismo extremo.

En los países centrales, que no entraron a los modelos de excepción como fascismo, corporativismo o nacional socialismo, tuvieron una combinación de tres grandes modelos:

- El turismo social como expresión de clase-derechos del trabajador.
- El turismo de la naturaleza, una mezcla de turismo popular con una nueva forma de ver el mundo y disfrutar de las nuevas tecnologías, desde el auto a la caravana, *camping* organizados, nuevos tipos de tiendas de campaña, y servicios y apoyo reglamentados, eficientes y de bajo costo. Algunos lo hacían vía tren y la mayoría vía automóvil y el mayor grupo se dio en América del Norte, Estados Unidos y Canadá, aunque en Europa fue muy importante. El turismo histórico que va evolucionando, asimilando las transformaciones tecnológicas del mundo y sociales de la sociedad emergente; éste amplía su territorio a partir de las dos grandes revoluciones en el transporte en el siglo xx, el automóvil y el avión, que para 1930 ya había recorridos y líneas aéreas.
- En medio de estos dos grandes modelos y sus diferentes tipologías, hay un tercero, que tiene características combinadas de las dos anteriores y son los que se desarrollan en la experiencia socialista en la URSS que, para esta etapa, es una experiencia muy corta, ya que la revolución se consolida a mitad de la década del 20 y luego la guerra, frena todos los procesos por ser uno de los países que tuvo la mayor agresión y pérdidas de vidas humanas.

- Es un tipo de turismo social, pero controlado por el Estado, el partido y el comité de fábrica, en un país donde la revolución inicia el desmantelamiento de un régimen feudal pese a que en ciertas áreas muy focalizadas hay un desarrollo capitalista.

El desarrollo del turismo en los países centrales y algunos de la periferia tuvo las siguientes características, que van a ir transformando y ampliando la base social del turismo.

Cambios en los consumidores: se amplía la base social en el siglo XIX, donde había una sociedad muy estructurada, de difícil ascenso social el turismo era una actividad limitada a grupos sociales muy cerrados de la clase alta, a una base de usuarios mayor que se iba ensanchando en la medida en que los países lograban consolidar una clase media con diferentes niveles, pero relativamente estable. La industrialización y la expansión del sector comercio están en la base de esta ampliación de una incipiente clase media, que pretende tener un consumo similar o parecido al de la clase alta, lo cual los lleva a un turismo de cortas estadias aprovechando los ferrocarriles o el auto. El turismo empieza a ser un objeto de consumo y por ello de demostración de clase de los grupos emergentes, que el ferrocarril y el auto lo han acercado a las playas a las zonas balnearias antes exclusivas que comienzan a ser masivas.

Revolución en la moda y liberalización de la sociedad: La revolución en la vestimenta tuvo como escenario privilegiado las vacaciones en el mar, ya que la mujer en mayor medida podrá comenzar al igual que el hombre a disfrutar del sol, el mar y la arena, ante la emergencia de la ropa sport, los trajes de baño y la informalidad como criterio. La superación de la rigidez del protocolo, la ropa y las costumbres empiezan a ceder a la moda flexible con costumbres más abiertas que se adecuan a una sociedad que empieza a ampliar su base de consumidores a partir de una capa media; esta revolución es fundamental porque hace de las vacaciones y las playas un lugar de placer, de disfrute sin las limitaciones de una parafernalia fuera de tiempo encabezada por el obsoleto corsé. La moda rompe con uno de los mitos fundadores de la era del progreso, el racismo blanco, que llevaba a evitar el sol a fin de no tostar la piel y ser confundido con otro tipo de persona de piel oscura, y por ello aguantar agravios y desprecios de la sociedad. Coco Chanel, la operadora de estos cambios logra introducir, el bronceado como un signo de distinción, los anteojos negros como una prenda de modernidad y los short y bermudas como parte de la liberación

del cuerpo. La nueva ropa encabeza las temporadas y con ella los grandes desfiles de moda, es la nota que va a fijar la letra que deberá cumplir una mujer o un hombre, para estar a la última moda, mucho más cuando pretende ir a zonas donde ésta reina, como en la Costa Azul. El turismo y la moda van juntas porque el turismo tiene su moda de destinos y tipologías y éstos tienen cada uno su moda de vestir. La emergencia como destino, las montañas y las vacaciones de invierno inspiran toda una moda deportiva para enfrentar fríos y deportes. La moda entra a través de la ropa a ampliar el incipiente clúster del turismo ya que él es un presupuesto para salir rumbo al mar o las montañas, y a su vez en los destinos las casas de moda trasladan su producción para nuevas aventuras en un mundo donde reina el *glamour*.

Cambios en los sistemas de transporte: A nivel tecnológico la revolución del transporte ofrece al turista nuevas opciones, desde las individuales que da el automóvil a las colectivas que da el autobús, que remplaza al ferrocarril en trazos cortos o zonas donde éste no está y es una nueva forma de llegar. Pero en esta época se gesta la gran revolución del transporte, a la gran distancia una relación que genera una gran ampliación del territorio posible del turismo. Las empresas pioneras como la Pan American abrieron las rutas más largas en el Pacífico insular, con sus grandes hidroaviones, su red de estaciones de abastecimiento y amerizaje y los apoyos logísticos para la navegación. A partir de esta fecha se inicia la puja entre el automóvil y el autobús con el ferrocarril y para las grandes distancias los grandes trasatlánticos frente a las líneas aéreas, una batalla que se definirá en los sesenta, pero que luego, el ferrocarril se reinventa y hoy con la alta velocidad es un transporte que compite con los autobuses e incluso con el avión.

Cambio de los mares fríos y el termalismo a los mares calientes: En la década del treinta, siglo XX, los baños termales son remplazados por los de mar, ante la falta de creencia de sus valores curativos y las nuevas opciones de playas que daba la extensión de las redes de los ferrocarriles, que la hacían asequibles a grandes grupos sociales (Garay, 2000). La Primera Guerra Mundial apoyó a que la costa Mediterránea se descubra como alternativa en principio en invierno a las playas de los mares fríos y luego, a partir de los treinta, como remplazo de éstas, cuando se logra el aceptar el bronceado y la ropa se simplifica en favor de la liberación del cuerpo. La consolidación del Mediterráneo como el gran corredor del sur europeo, coincide con la situación de que todo el año es posible tomar sol, y no existe un invierno frío más bien es un clima

fresco, algo similar en menor grado que el Caribe o las islas del Pacífico. La réplica del modelo de balneario de los mares fríos a los calientes no fue lineal, sino por oposición muy diferente, ya que estos últimos estaban poblados por comunidades de pescadores y a partir de ello fueron organizando alojamiento y restaurantes, hasta que se inician los grandes hoteles que se van a integrar al pueblo, aunque éste se ira diluyendo con el transcurso de los años. Este modelo abrió el tradicional estilo de vacaciones masivas de la mitad de los cincuenta con gran vigencia hasta la actualidad, se trata del turismo de sol y playa mejor conocido como el de las “4 S” (sea, sun, sand and sex).

Emergencia de los deportes de invierno y la montaña: El fin de la estacionalidad al abrirse el invierno como una temporada nueva transforma al turismo en un negocio de mayor envergadura, amplía su territorio e integra a Europa entral con sus grandes montañas y abre un nuevo modelo de turismo cuyo mejor exponente es Suiza. Así al tradicional turismo cultural de ciudades clásicas, se le sumó el de las playas, luego el de la montaña y al final de la época, el turismo deportivo que mueve a miles de personas que acompañan los grandes eventos. Turismo de salud en termas, cultural en las grandes ciudades, de sol y playa en las costas y deportivo en las montañas y las grandes ciudades. La diversificación del turismo empieza a tomar fuerza y esto obliga a los destinos a realizar mejoras y ofrecer otras actividades, como los casos de Estados Unidos en la costa Atlántica.

Emergencia de las ciudades balnearias en la periferia: En Latinoamérica emergen destinos turísticos y ciudades diseñadas para el turismo, tanto sobre el Pacífico como por el Atlántico, inicialmente para el turismo nacional y algunas se transforman en íconos mundiales. En el caso de Río de Janeiro, Brasil, con la proclamación de la república, la ciudad enfrentó graves problemas sociales debido a su rápido y desordenado crecimiento. Con el declive de la esclavitud, la ciudad había comenzado a recibir grandes cantidades de inmigrantes europeos y los antiguos esclavos, atraídos por las oportunidades que se abrían allí para el trabajo asalariado. En efecto, entre 1872 y 1890 su población se duplicó, pasando de 274,000 a 522,000 habitantes. En esta época se dio la apertura del Teatro Municipal y la avenida Río Branco, con edificios inspirados por elementos de la Belle Époque de París y la inauguración en 1908, el teleférico al Pan de Azúcar a las Montañas, un hito de la ingeniería brasileña, que celebraba 100 años de la apertura de los puertos. La ocupación actual de la Zona Sur se llevó a cabo con la apertura del túnel del Antigo, permitiendo la conexión en-

tre Botafogo y Copacabana. A su vez, el Copacabana Palace Hotel se inauguró en 1923 y el Cristo Redentor fue inaugurado en 1931, convirtiéndose en uno de los símbolos de Río y Brasil.

El Estado asume el control del turismo: En 1910 se crea la Oficina Nacional de Turismo a iniciativa del ministerio de Obras Públicas, la cual amplió sus funciones y medios en 1919 y al año siguiente se abrió la primera Oficina de Turismo en Londres, que en 1935 fue sustituido por el Comisariado General de Turismo y un Comité Nacional de expansión del turismo y el termalismo (Battilani, 2005).

El período de la denominada “entreguerras”, fue un tiempo de transición, camino al retroceso de los viejos imperios y la emergencia de cuatro grandes polos de poder: Estados Unidos y Alemania, la URSS y Japón, todos enfrentados en una lucha por control de los recursos y mercados de consumidores, cuatro modelos diferentes dentro del capitalismo, desde el capitalismo salvaje de Estados Unidos a los capitalismos de Estado de tres modelos autoritarios, con la diferencia que en la URSS, tenía resquicios de una revolución social para construir un socialismo, que no se pudo lograr.

El turismo se consolida y se sientan las bases tecnológicas para la nueva revolución del transporte y el mejoramiento de la calidad de vida y la salud, fundamentales para que el turismo aumente su base social, a partir de mayor confort y mejores prestaciones económicas, haciendo que sea parte de la futura sociedad del consumo.

PARTE IV

Del ocio de élite al turismo de masas 1945-1990

Introducción

Este período histórico, uno de los complejos del siglo XX, ya que sólo se aloja temporalmente en apenas 45 años, está enmarcado en dos grandes tragedias: la destrucción atómica de Hiroshima y Nagasaki y la caída de la URSS, un tiempo que tuvo como referente político, el peor de los conflictos, la Guerra Fría, que se expresó militar e ideológicamente en una carrera armamentista nuclear que generó la capacidad de exterminar la vida en planeta por cualquiera de los bandos en pugna.

Estados Unidos, la potencia emergente, con una sociedad hipócrita que se oculta tras la fe religiosa y prohibicionismo, termina con una de las grandes persecuciones en la época anterior de la ley seca e inicia esta nueva etapa con una nueva, esta vez de persecución ideológica, “el macartismo”, cruzada político moralista dirigida por un legislador de extrema derecha McCarthy y operada por un oscuro abogado que canaliza parte de su profunda represión en la persecución a los “diferentes”, sean negros, latinos, comunistas u homosexuales, aunque eso último le tocaba muy cerca, por ser éste su “lado oscuro”.

En esta época se dan las grandes revoluciones del siglo XX, en la familia, la de la juventud, la de la cultura, la informática, y al final de éstas lo que nunca había visto una generación: un cambio de era, el fin de la era industrial y el nacimiento de la era postindustrial.

En el final de este período de profundas transformaciones, se da una mayor al interior del sistema, que genera un nuevo modelo más violento menos humano, el neoliberalismo, un verdadero retroceso ya que logra reducir parte de los derechos de los trabajadores y las conquistas sociales que tenía el estado del bienestar. La etapa previa a la emergencia del neoliberalismo se le denomina liberalismo embridado, que generó altas tasas de crecimiento en las décadas de

los cincuenta y los sesenta, y a finales de esta última década, éste comienza a desmoronarse, tanto a nivel internacional como en las economías domésticas, y se dispara el desempleo y la inflación entrando en una fase de “estanflación” global que se prolongó toda la década de los sesenta.

La disminución de los ingresos y el aumento del gasto social provocan crisis fiscales en varios estados, como fue el caso de Gran Bretaña que fue rescatada en 1975 por el FMI, la crisis del petróleo y la de Estados Unidos que abandona el patrón oro, complican más la situación, a lo que se sumaba una dificultad en el sistema de tipos de cambios fijos por la porosidad de las fronteras, que llevó a que en 1971 se abandonaran los tipos de cambio fijo. Eso lleva a nuevas políticas de control estatal y regulación de la economía que frustraba las aspiraciones de los grandes sindicatos obreros, esto está en la base del ascenso del neoliberalismo además de que hay una crisis de acumulación de capital, sumada al desempleo y la inflación (Harvey, 2007).

Estados Unidos recibió como su victoria la caída del muro de Berlín y el colapso de la URSS, pero no lograron entender que se trataba de una victoria a lo pirro, ya que en menos de 15 años el sistema hegemónico entraba en una crisis profunda estructural, en el 2008, algo que otros consideran un “ajuste hacia el interior del sistema” orientado a profundizar la reducción de la clase media base del estado del bienestar en la Europa Occidental (Estefanía, 2011).

La caída de la URSS y sus aliados no cambia el panorama mundial de la pobreza, ya que ésta domina la mayoría de los países de bajo desarrollo y al interior de los países centrales, como consecuencia de un modelo que había trastocado la lógica de la explotación, patrones-obreros, por un nuevo modelo la autoexploración alentada por el consumo, único aliciente en la vida del ciudadano corriente, en el marco de una deslocalización de la producción y fin del fordismo.

De 1945 a comienzos de los setenta se da lo que se conoce como la edad de oro para Estados Unidos, situación que empieza a cambiar en los setenta y en los ochenta emergen los graves problemas que genera el modelo, la pobreza como mayoría de la población mundial y los grandes costos ambientales en un planeta limitado y agobiado por una explotación intensiva.

El desarrollo económico y los avances sociales sólo beneficiaron a los países centrales, que tenían tres cuartas partes de la producción mundial y el 80% de las exportaciones elaboradas, el resto quedó como migajas, un “tercer mundo” que había duplicado su población en los setenta y que a partir de ella

se notaba más la gran asimetría mundial, que se expresará en los ochenta en grandes hambrunas.

Junto con la pobreza creciente en los países del denominado “tercer mundo”, aparece un problema conexo: los grandes impactos ambientales, el ecologismo y la cuestión medioambiental, que terminará siendo el paradigma alternativo a una adecuación del capitalismo en la nueva era postindustrial, donde nuevas tecnologías vienen a remplazar a las del mundo de la Revolución Industrial.

En el país líder de este período, Estados Unidos, se da un auge de los servicios en la emergente clase media, y entre ellos destaca el turismo, que jugará un papel fundamental en la promoción del nuevo modelo de sociedad que este país propone: el American Way Life.

El desarrollo del turismo antes de 1945, período de guerra, se había estancado y los turistas llegan a 150,000, mayoritariamente turismo interno, pero al concluir la guerra éste comienza a ascender; en 1950 llegan a 500,000 y en 1970 llegan a 7 millones y en Europa luego de la recuperación de posguerra tenemos que a fines de los ochenta, un total de 54 millones de turistas por “sol”, la mayoría nórdicos, alemanes e ingleses que llegaban a España y 55 millones llegan a Italia (Hobsbawm, 2006).

En este período de las grandes revoluciones, que transforman profundamente a la sociedad, se construye el marco de referencia para transformar al turismo, que originalmente se limitaba a las clases medias altas y ricas, en un producto de consumo masivo y nueva cotidianidad que cada año, como un ritual de las familias de clase media y algunas de sectores populares, se repetía como la propia Navidad.

En esta etapa, el desarrollo del turismo pasa de ser una actividad económica complementaria dentro del sistema a un modelo alternativo que en pocas décadas lo transformará en una de las primeras actividades económicas del planeta.

El turismo como modelo es asumido por la mayoría de los países, desde los más desarrollados a los de menos desarrollo, para éstos es una alternativa a la fracasada o imposible industrialización y para los países centrales como una opción de la modernización y aprovechamiento máximo de sus recursos.

Para preparar un mayor control sobre este nuevo modelo, en 1948 se organizó un equipo especializado de trabajo dirigido por el Comité de Turismo de la OCDE para recoger y elaborar las estadísticas internacionales. Tres años

después en Atenas se realiza el III Congreso Interparlamentario de Turismo, donde se analizó la evolución de este modelo.

A estas nuevas estrategias hay que agregarle que al final de la Segunda Guerra Mundial los balnearios de aguas frías del Atlántico son remplazados por las playas del Mediterráneo, y que ese cambio va aparejado con el auge de los automóviles, al extremo de hablar de “autoturismo”, completados por los nuevos autobuses.

El Touring Club y su red de la Alianza Internacional de Autoturismo creada en 1898, juegan un papel relevante en la señalización de carreteras y promoción de la construcción de éstas por los diferentes estados (Martínez, 2006).

Todo este auge comienza a declinar en la década de los setenta, la antesala del cambio drástico que trajo en la década siguiente, el neoliberalismo.

¿Una nueva geografía?: del colonialismo al turismo

El fin de la Segunda Guerra Mundial significó una nueva gran redistribución de pueblos y territorios, en busca de sus identidades nacionales o regionales, lo cual se verá reflejado en las Naciones Unidas, que en su fundación eran 51 países y en la actualidad hasta el 2011 son 193 miembros, como consecuencia del proceso de descolonización masivo y de división territorial de otros, por causas diversas.

La definición del siglo xx, más gráfica sobre que es la colonización de un país, la dio Gandhi cuando sostuvo, “... Nos habíamos vuelto extranjero en nuestro propio país...”, frase que fue repetida por otro luchador por la descolonización de su país Pham Quynh, cuando la ocupación japonesa en el actual Vietnam, y así pasó a otros frentes de lucha anticolonial como fue Argelia en 1952 (Ferro, 2000: 287).

El colonialismo como sistema se instaura en la segunda mitad del siglo XIX, en medio de una gran competencia entre las grandes potencias europeas para ampliar el área de influencia de las propias empresas comerciales nacionales, mayoritariamente en Asia y en el continente africano, ya que, en América, el emergente Estados Unidos comenzaba a imponer el sarcasmo imperial de: “América para los (norte) americanos”.

Así el colonialismo se convierte en un método de organización de la producción, basado en la explotación de una fuerza de trabajo privada de dere-

chos políticos y sociales en el ámbito del estadio colonial y de conquista de mercados monopolistas, tanto para productos industriales europeos como para las inversiones de capital. La herencia del colonialismo fue economías “extrovertidas”, como dice Samir Amín, vueltas hacia la exportación y no hacia la creación de un mercado interno (Gentili, 2002).

Desde una perspectiva más general, el colonialismo es un sistema de explotación y enajenación masiva de las materias primas y otros recursos de un territorio efectuado por un estado extranjero, por medio de su ocupación permanente, con fuertes contingentes militares y el establecimiento de una organización política y administrativa directa. Este sistema está en toda la historia de la humanidad, pero el que vemos florece en la Revolución Industrial con el apogeo del capitalismo debido a la necesidad de abasto permanente de materias primas y más tarde de mercados para sus productos (Serra, 2002).

La relación del colonialismo y el turismo es fundamental para entender este último, sobre sus orígenes y su desarrollo, la función que luego cumple en la periferia colonial y como sirve para consolidar identidades nuevas, idiomas dominantes y una sociedad común a todo el sistema: la sociedad del consumo.

Por ello es la importancia central que tiene este fenómeno al analizar el nuevo turismo, el masivo, que emerge en la segunda mitad del siglo XX, con el proceso de descolonización, la ampliación de un modelo de neocolonización y la consolidación de la hegemonía de Estados Unidos.

Analizaremos la relación turismo-colonialismo en tres niveles, primero el territorial, los nuevos territorios que emergen de la descolonización y la forma de insertarse en el mundo, a través de qué actividades y cómo las desarrollan.

La segunda es la parte socio-cultural, cómo ven los países colonizados su naciente país, y cómo se vende éste en el extranjero con el fin de hacerlo atractivo, ¿cómo vender lo que nos hicieron creer que somos? Los museos y la representación de lo que creemos que somos a través de una historia contada, o cómo se construye a través de la imaginación una nueva identidad adecuada al turismo, donde juega un papel fundamental el cine, la literatura, la televisión, la prensa y, ahora, la web. La tercera tiene que ver con la cultura, y es un elemento central de ésta, el idioma, que es el instrumento más complejo en la dominación, que difícilmente se puede superar, ya que, para los países centrales, las lenguas originales son hoy “lenguas muertas”.

A partir del fin de la Segunda Guerra Mundial comienzan a darse los movimientos por la “independencia” de los países colonizados de sus metrópolis

un camino complejo que pocas veces se hace por la vía diplomática, ya que en la mayoría emerge la etapa de enfrentamientos.

¿Qué relación tiene esto con el turismo?, pregunta que emerge inmediatamente, y la respuesta es simple “el neocolonialismo”, la mayoría economías distorsionadas exportadoras, que entran en crisis con el fin de la guerra y no encuentran salida, y el turismo es una de las dos grandes salidas, la primera es la emigración hacia las metrópolis, los más capacitados o que tienen familia allí y, la otra es, el turismo y en poco tiempo, viene lo que “complementa” a estos nichos del placer, otro mejor el que dan los “paraísos fiscales”.

Esa mancuerna de doble placer será fundamental para entender en algunos casos que no son la excepción de otra relación directa que se da entre el desarrollo del turismo y el lavado de dinero, que viene del tráfico de drogas o de otros rubros de la economía criminal, siempre bendecida por la acción inmoral de las potencias coloniales especialmente Inglaterra, donde la mayoría de sus islas son paraísos fiscales.

El análisis de estos “paraísos” del placer y del dinero, lo realizaremos por cuencas o regiones con una propia identidad, ya que dentro de éstas hay gran relación de migración, comercio y tráfico de drogas, mujeres y otras actividades ilegales que caracterizan a la economía criminal.

EL CARIBE: DE LAS PLANTACIONES AL TURISMO

El Caribe es definido como una región bellísima, donde destacan su mar azul, las arenas blancas, palmeras y mucho sol, y esto es lo que algunos consideran unido al clima tropical los elementos constituyentes del “paraíso”, pero falta algo más, una población dominada y controlada, que se la considera desde los países colonizadores como inferior.

Pero esto no es nuevo, ni nació con las agencias de viajes, ya que este imaginario viene desde el siglo XVII, de las zonas tropicales y era por ello que se las consideraba “islas paradisíacas”, ya que, según Richard Grove, eran un escape al ambiente monótono, opresivo y exageradamente humanizado de la Europa de su época (Arnold, 2000).

Sin embargo, esta visión fue cambiando a mediados del siglo XVIII, y así las zonas tropicales se comienzan a considerar como insalubres por su clima, aunque gran parte del cambio que se había dado en éstas era obra de los conquistadores, luego colonizadores, que manejaron las islas de forma irracional

e incluso fomentaron una repoblación con los esclavos para las plantaciones, a partir del genocidio de los pobladores originarios. En esa época la incipiente medicina retoma las teorías hipocráticas del ambiente y la enfermedad, con lo que los trópicos se consolidaron como regiones insalubres y mórbidas, lo cual coincide con la teoría del determinismo geográfico, que también son el marco para las teorías raciales que van a justificar la esclavitud y las diferencias entre europeos y el resto del mundo. El nuevo colonialismo que se relanza a finales del siglo XIX ayudó al desarrollo de la medicina tropical, y así se ratificaba una vez más como la ciencia europea, le daba a sus imperios coloniales motivos para consolidar su eurocentrismo.

Y adelantándose en más de un siglo, a los “nuevos paraísos” se pensó que la laxitud física estaba asociada a una laxitud moral y es allí donde los viajeros vieron la libertad sexual como uno de los mayores atractivos, algo que los nuevos turistas-recolonizadores buscan en los trópicos de hoy.

El Caribe es conocido por sus islas, pero también por sus hermosas playas y costas en la zona continental, y lo que tienen en común, además de la arena blanca y el agua azul claro como vestigio de ser mares pobres o con poca vida, son las palmeras que no fue la vegetación originaria de esta región, ya que originalmente sobresalía la uva de mar y otras especies de arbustos y plantas no tan impresionantes ni escénicas como la palmera de coco de agua.

Los cocos se mueven sobre el mar y navegan con las corrientes, pero vienen de muy lejos y al depositarse en las costas crecen en la arena, el lugar donde mejor se dan de frente al mar, al cual logran domar transformando su agua salada en dulce y resistiendo, la mayoría de las veces, a los vientos huracanados con su flexible estructura.

Fue en este escenario paradisíaco donde la esclavitud logró el mayor desarrollo en la odiada plantación y, con ello, cambió el color de su piel en las islas y en la mayoría del área continental, y también fue la cuna de las mayores rebeliones de los esclavos y otros oprimidos, lo que culminó con la primera independencia del Caribe: Haití.

En medio de la belleza y durante el auge y desarrollo del turismo destacan la existencia de los países más pobres de América, los conflictos internos graves, como fueron las guerras civiles en Centroamérica y las invasiones de Estados Unidos a República Dominicana, Panamá, Granada, Haití, una revolución frente a Estados Unidos, la cubana y la mayor migración o expulsión de población en la región, que llega ser de casi la mitad de la población de las islas.

Esta historia del Caribe no es la que se cuenta al turista, sino que es remplazada por una falsa historia de leyendas y misterios y no la tragedia de la esclavitud y la represión, de allí la importancia de conocerla para no caer en el discurso ligero de la imaginiería del turismo, que ratifica de manera indirecta, las diferencias y contradicciones que vende el eurocentrismo como la única verdad.

A mediados del siglo XVI, un mapa francés ya describe un Mer des Antilles (Mar de las Antillas) y luego los ingleses le denominaron Caribbean Sea y de igual manera desde comienzos del siglo XVII a las Antillas Menores, los mismos anglosajones les denominaban Caribby Island (Gaztambide, 2003).

Fue debido a una gran diferencia de denominaciones y territorios que la definición del espacio geográfico de la cuenca del Caribe, mar e islas y zonas continentales, no fue una tarea sencilla, ya que sobre este particular existen un sinnúmero de visiones, que nacen y se desarrollan con el colonialismo.

Las definiciones restringidas parten de presupuestos históricos y políticos expresados en la unidad de colonización; así es posible hablar del Caribe inglés, el holandés, el francés, el hispano y hoy, el norteamericano, y estas definiciones se han mantenido a partir de la unidad cultural y lingüística, que mantiene plena vigencia en esta región multicultural; son el fruto de lo que se define como el neocolonialismo.

La conceptualización geográfica es la más restrictiva de las amplias, ya que limita la región a los territorios insulares y continentales bañados por el mar Caribe; así entraría Quintana Roo en vez de México, o la costa Caribe costarricense en vez de todo el país (Dembicz, 1979).

La definición coincide con la perspectiva que tienen los principales geógrafos mexicanos, los cuáles aterrizan el término a partir del concepto de cuenca del Caribe que estaría formada por el arco insular de las Antillas Mayores y Menores, la porción continental formada por la costa de la península de Yucatán, Belice y los países centroamericanos y las costas Atlánticas de Colombia y Venezuela, y los archipiélagos que se encuentran al norte de las Antillas Mayores, es decir, fuera del mar Caribe: Bahamas y Turcas y Caicos (Coll-Hurtado, 1990).

Es en la última década del siglo XIX, ante la dominación de Cuba y el entorno antillano que fue definido como “Mare Nostrum” por Estados Unidos, el Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan perfecciona teóricamente el “Destino Manifiesto”, y determina que la cuestión de la extensión del poder continental

para Estados Unidos pasa por el control de los océanos y pasos internacionales marítimos, a partir de una poderosa flota militar y mercante.

Mahan, un oficial de la Marina de Estados Unidos, se adelanta a su tiempo en la visión geopolítica y de sus largos análisis sobre el papel de ese país en esa época de expansión imperial y la que vendría luego, aparecen una serie de ideas que serán premonitorias para escenarios que se arman al comienzo de la segunda parte del siglo xx.

En el golfo, la boca del río Mississippi es el punto donde se reúnen todas las importaciones y exportaciones del valle del Mississippi realizadas por el mar. Independiente de las diversas direcciones de donde proceden o de los destinos hacia donde se dirigen, todas se encuentran aquí como en un gran cruce de caminos, o como cuando los caminos de un gran imperio convergen en la metrópolis. El Mississippi y sus innumerables millas de sus corrientes de aguas subsidiarias representen para Estados Unidos como medio fácil de comunicación, desde el interior remoto hasta las vías oceánicas del mundo, todo se centra en la boca del río. La existencia de ciudades más pequeñas, aunque importantes en la costa del golfo —Mobile, Galvestone o los puertos mexicanos— no disminuye, más bien destaca por su contraste la importancia de la entrada del Mississippi. Todas ellas comparten sus riquezas, dado que todas se comunican con el mundo exterior a través del estrecho de La Florida o el canal de Yucatán (Mahan, 2000).

Este período, que abarca la segunda parte del siglo xx, donde se dan tres cambios fundamentales en la región, a nivel político las independencias y nacimiento de los territorios colonizados de nuevos países, que se expresan por primera vez desde la posguerra en la Conferencia de Bandung en 1955.

El segundo gran cambio es a nivel económico, el fin de la plantación de productos primarios y la emergencia de una modernización en la pesca que implica una diversificación y junto a ella el comienzo del turismo, el cual tendrá un vuelco fundamental a fines de esa década con el triunfo de la Revolución cubana.

El tercer elemento es el internacional, se consolida la hegemonía y se ejerce el poder militar en el Caribe y aparecen las primeras organizaciones regionales, inicialmente por afinidad idiomática-colonial y luego ampliándose más hasta concluir al fin del siglo con la Asociación de Estados del Caribe.

En 1942 se creó la Comisión Anglo Americana del Caribe, cuya función fue legalizar el uso de las islas como bases militares para la defensa estratégica

de Estados Unidos y cuatro años después, en 1946, se crea la Comisión del Caribe (Peña, 1989).

El trabajo de esta Comisión es destacado por varios analistas ya que se considera que a partir de ésta se da un proceso de integración de las Antillas como región y se alejan de las potencias coloniales como un paso más hacia la independencia (Lasserre, 1976).

La partición territorial del mundo, en la post Segunda Guerra Mundial, generó grandes áreas de control y de influencia en los dos bandos de este nuevo tipo de enfrentamiento intermitente que se le denominó “Guerra Fría” y que durará cuatro décadas y media.

La Revolución cubana es el gran parteaguas en el Caribe y en América en general, ya que llevará la guerra fría hasta esta región y el turismo deberá jugar un papel importante como mecanismo de desarrollo para intentar frenar la extensión de las ideas que ésta promovía, como una gran reivindicación de los pueblos oprimidos y colonizados. El 31 de diciembre de 1959, Fidel Castro entra triunfante a La Habana y al poco tiempo comienza el conflicto de intereses con Estados Unidos, situación que lleva a la nacionalización de los bienes extranjeros en la isla y un año después a la frustrada invasión de bahía de Cochinos, la primera gran derrota de Estados Unidos en América.

En 1962 se desarrolla la crisis de los misiles entre la URSS y Estados Unidos, quedando Cuba al medio de una potencial confrontación bélica nuclear, mientras en África se independizan Ghana, entra en rebelión el Congo Belga, Argelia enfrenta a los colonialistas franceses, se independiza Guinea, levantamientos en Angola y la mayoría del África negra (Arnaiz y César, 2009).

En ese mismo año en el Caribe se independiza Trinidad y Tobago y al año siguiente se dicta la Constitución de Belice, la cual permite una autonomía en lo interior, dejando a la metrópolis las relaciones exteriores y defensa, esta última fundamental ante la amenaza armada de Guatemala.

¿Qué relación hay entre la geopolítica y el turismo? La guerra fría que se instauró en el mundo tuvo uno de sus escenarios más violentos en el Caribe, ya que éste coincidió con los procesos de independencia de los países caribeños, como Jamaica, Belice y Granada, el ocaso de las grandes dictaduras como Haití, República Dominicana y los alzamientos armados o guerrilla contra las injustas sociedades gobernadas por dictadores como fue el Frente Sandinista de Liberación Nacional en Nicaragua, la guerrilla de Guatemala y Honduras y los primeros alzamientos en El Salvador.

En 1963, Cuba se suma al bloque soviético y EE. UU. responde con fuerza en la región, ahogando en sangre una revuelta estudiantil en Panamá en 1964, y una vez más interviene en Guyana para evitar un gobierno socialdemócrata de Jagan. En 1965, EE. UU. invade República Dominicana y dos años después entra a la guerra interior en Bolivia, mientras en África siguen las independencias y los movimientos de liberación contra los viejos estados coloniales.

Estados Unidos y su accionar militar durante la Guerra Fría en el Caribe, 1961-2000. La otra cara del Caribe turístico

Año	Acciones
1961	Playa Girón, Cuba, invasión derrotada
1962	Enfrentamiento Estados Unidos-URSS por los misiles en Cuba
1964	CIA interviene en Panamá, masacre de los estudiantes que piden recuperar el canal. En Guyana, la CIA crea dos partidos títeres para enfrentar al líder nacionalista Jagan
1965	Invasión a República Dominicana, 35,000 marines para derrocar a Juan Bosch. Desembarco en Panamá para frenar una gran protesta contra la ocupación de la zona del canal por parte de Estados Unidos
1973	CIA y el golpe de Chile
1976	Estados Unidos presiona a Jamaica y Guyana por aprobar leyes de corte social
1980	Instructores del ejército de Estados Unidos inician la preparación de los contras en Nicaragua. En Panamá muere en extrañas condiciones el líder nacionalista Omar Torrijos
1981	A El Salvador llegan los asesores del ejército de Estados Unidos para apoyar al gobierno
1983	Invasión a Granada y asesinato del primer ministro Bishop, motivo proteger a unos estudiantes de una universidad norteamericana
1984-1987	Incrementa el personal militar y la ayuda económica a los contras
1989	Panamá invasión para detener a Noriega, 3,000 muertos
2000	Ejército de Estados Unidos reaparece en Colombia en el Plan Colombia

Fuente: Elaboración propia.

El turismo fue elegido como una de las estrategias para poder generar empleo, por la capacidad de crear empleos en el corto tiempo desde la construcción a la operación de hoteles, condominios, clubs, tiempos compartidos y otros y, a la vez, que esta actividad les permite tener un control desde el exterior por parte de los países emisores, todos los países centrales aliados absolutos a Estados Unidos, de los que llega el abastecimiento y además generaron el monopolio en el transporte aéreo a través de American Airlines.

Así, el turismo se transforma en el modelo opcional para un desarrollo rápido con capitales foráneos, pero con un reparto de beneficios tan desigual, que reproduce la situación anterior y es por ello que se le ha definido con justicia como, “la cuarta plantación”.

Entre 1960 y 1990, el Caribe es el escenario del desarrollo del turismo masivo de sol y playa, que le tocó convivir con una región en la cual se dieron varias invasiones sangrientas, y se mantuvieron tres guerras fratricidas con gran número de bajas, en Guatemala, El Salvador y Nicaragua, lo que no alteró el turismo, aunque varias de ellas se dieron en zonas turísticas como República Dominicana, Granada y Panamá, además de que en Cuba ha existido una agresión intermitente.

En los últimos cuatro siglos, el Caribe se ha ido configurando, diversificando cultural y étnicamente y organizando sociedades que siempre han vivido en una polaridad que hasta hoy está vigente: amos y esclavos en la etapa de la primera plantación, capitalistas y campesinos semiesclavos en la segunda, campesinos pobres y transnacionales en la tercera y nuevamente campesinos reciclados y capitales transformados en la cuarta plantación: el turismo.

El paisaje ha ido cambiando, las agrestes selvas fueron destruidas y en su lugar quedaron los campos arados o con barbecho, los pueblos de madera ante el signo de los colonizadores hoy son el atractivo de los visitantes y están siendo operados por sus descendientes. La leyenda de las islas del Caribe como las del “infierno”, se ha superado y transformado en lo opuesto, las islas del paraíso, y eso incluye a la más negra de las historias, la de la prisión francesa de la Guayana, la isla del Diablo, hoy un atractivo turístico.

El turismo digiere las historias y a unas las hace leyendas y otras las hace cotidianidad, a todas las utiliza, recicla todo lo existente desde la vieja fábrica hoy un parque temático de la industria del azúcar hasta la pequeña parcela del campesino sobreviviente, hoy un lugar de visita para “ver cómo viven”, los descendientes de esclavos (Arnaiz y César, 2009).

El espacio es el mismo, la gente que quedó, los que no inmigraron son descendientes de estos duros hombres y mujeres que sobrevivieron a patrones y ciclones, al aislamiento y las invasiones, todo ello es parte de la nueva realidad que, vaciada y vacunada contra el miedo, hoy es historia alegre de estos pueblos y ciudades que cuentan la leyenda de este mar de los piratas, como si éstos hubieran desaparecido.

Luego del ocaso de la economía de plantación en sus diferentes versiones y del proceso de industrialización por invitación y a través de zonas libres, el turismo se ha transformado en la principal fuente de empleo e ingresos, así como el mayor motor de la mayoría de las economías de la región.

Pero el proceso ha sido complejo y doloroso para estos países porque ésta es la región que exporta un número mayor de personas en relación con su población, al extremo de ser superior a cualquier otra región en el mundo (Molina, 2005).

La producción de drogas en América del Sur, ya sea en la zona del este del Amazonas, área controlada por Perú y Bolivia o en la que controla el sur de Colombia, ambas tienen sus principales corredores en el mar Caribe. Esto ha incidido profundamente en la economía de esta región de pequeños estados con economías muy frágiles que se han visto inundados de inversiones que no se podían justificar, por lo que la región se ha transformado para el narcotráfico en una zona de paso y un área de inversiones y blanqueo de dinero.

Esta última es la función más importante que se da en el Caribe, lugar donde existe la mayor cantidad de “paraísos fiscales”, con un sistema muy difícil de controlar, de toda América y posiblemente del mundo. De los 16 paraísos fiscales que hay en el Caribe destaca por su importancia las islas Caimán, que es el paraíso fiscal más grande del mundo, el quinto centro financiero del planeta y tiene sólo una población de 40,000 habitantes y es territorio neocolonial, no autónomo de Inglaterra (Rahn, 2004).

En Caimán no está el dinero, generalmente se invierte en Estados Unidos y estamos hablando de más de 100,000 millones de dólares, que no ha entrado físicamente a los bancos de la isla y se ha movido electrónicamente. En las islas Caimán hay 600 bancos y de los 50 más importantes del mundo están 47, y en este sistema operan miles de fondos de inversión y varias decenas de miles de empresas extranjeras.

¿Cómo es posible esto?, hay varias razones que lo anteceden y que son parte fundamental de las políticas neoliberales que se implementaron en la

década de los noventa, como fue el fin de control de divisas por los estados, lo que llevó a que el volumen diario de intercambio de divisas ha pasado de 590 billones en 1989 a 1,880 billones en el 2004 (Naim, 2006).

Esta libre conversión produjo la apertura al extranjero de un número creciente de capitales locales, así la inversión internacional en cartera ha pasado de 5,000 millones anuales en 1990 a 50,000 millones de dólares en el año 2000.

La idea de alquilar los activos soberanos de un país, como su identidad en un registro internacional o su sello oficial para respaldar documentos financieros, no es algo nuevo, viene de las banderas de conveniencias en el transporte marítimo, y coincidentemente una vez más está el Caribe: Belice, Panamá y Curazao son los líderes en esta región.

Más del 70% de los pequeños estados caribeños son paraísos fiscales, y que además y “no por casualidad” están geográficamente en la ruta del narcotráfico a los dos grandes centros de consumo: Estados Unidos y Europa, la ruta a Estados Unidos va junto a Centroamérica y concluye en Belice o Quintana Roo; la que va a Europa llega a Puerto Rico o República Dominicana para reembarcarse a Europa (Maillard, 2002).

Pero a la vez, los fondos generados se orientan hacia el turismo una actividad difícil de controlar, lo cual hace de estos dineros, entre electrónicos y reales, un elemento fundamental para el desarrollo de esta actividad dominante en la región, y en la mayoría del mundo del turismo.

La existencia de dos grandes rutas implica la construcción de toda una infraestructura de apoyo desde navegantes a abastecedores en ambas rutas, pero el tráfico no es sólo marítimo también lo es aéreo y el problema viene siendo seguido desde los setenta, o sea, que hay cuatro décadas de experiencia.

Este tema junto con el lavado de dinero, el contrabando, la falsificación y el tráfico de personas que han ido creciendo, ha llevado a que el tema de las drogas vaya cambiando de perfil desde los cincuenta, ya que antes era un problema que afectaba a grupos marginales a los noventa que el problema ya es masivo y con un gran impacto económico, dada las grandes sumas que genera esta actividad (Del Olmo, 1992).

Esta es otra doble amenaza, por sus impactos y sus implicaciones, ya que por un lado ha sido el justificativo de una invasión a un país como Panamá y, por el otro, un motivo para promover alianzas que permitan a Estados Unidos militarizar regiones enteras en nombre de esta lucha.

El Caribe inglés

Inglaterra ha sido el país cuya colonización ha dejado una marca imborrable, por la continuidad de la presencia de la metrópoli en la cultura, la economía y la política de las excolonias, y donde la identidad se ha amoldado a la visión del mundo del colonizador. Con el exterminio de los pueblos originarios y la importación forzada de esclavos desde África, se logra borrar la cultura original y se empieza a construir otra desde la visión del vencido, el esclavo dominado, y la historia generalmente comienza en la plantación, quedan muy pocos rastros del pasado anterior.

El Caribe inglés pasó de ser de una zona de plantación con una negra historia por la gran explotación de los esclavos, que les aguardaba la muerte ante cualquier rebelión a transformarse en una de las mayores ofertas de turismo de sol y playa en la segunda parte del siglo xx, servida por los descendientes de los esclavos o peones de la plantación.

Pero el turismo en estas excolonias además de ser el nuevo eje económico de las mismas, hay un segundo eje que es más importante, aunque genere menos empleo y sea menos visible y es que todas estas islas son “paraísos fiscales”, y además todas están en la ruta de los principales carteles de la droga, que buscan lugares para “lavar el dinero negro”, lo cual contamina gran parte de la sociedad local.

Esto no es para sorprenderse ya que el mayor paraíso fiscal del mundo, para los británicos de Tax Justice Network (Red por la Justicia Fiscal) formado por ex altos empleados de la banca, responden que es la City de Londres, además de ser una de las ciudades turísticas más importantes del mundo, nuevamente la relación perversa turismo-paraísos fiscales.

En la capital de Inglaterra, la City es donde radica el centro financiero internacional el cual no es un distrito municipal del Gran Londres, sino que tiene su propio órgano político de gobierno que es la City of London Corporation; el cual además de disponer de algunas raras competencias como la organización de su propia policía, probablemente es el grupo de presión política más poderoso del mundo.

La llamada “milla cuadrada” de la City londinense alberga diariamente en torno a 450,000 personas, casi todas empleadas en los bancos, despachos y entidades; pero solamente tiene unos 7,800 residentes según el censo de 2006, porque los astronómicos precios inmobiliarios de la zona han adjudicado el suelo a los bloques de oficinas (Hernández, 2006).

La herencia colonial de estas bellas islas ha sido la pobreza generada por las explotaciones intensivas de los muy pocos recursos de que disponen. Es por ello con su “independencia”, que en la mayoría de los casos fue a medias, se dieron grandes migraciones hacia la metrópolis o Estados Unidos, porque estas economías no podían generar el empleo mínimo para la supervivencia, pero el turismo en manos de grandes corporaciones mundiales, emplea a muchas personas en la industria de la construcción, pero el empleo se reduce con la operación que requiere una formación específica del empleado, lo cual genera una economía totalmente dependiente del emisor y desarrollador extranjero.

El éxito de estas colonias como paraísos turísticos ha sido en gran parte por lo que ofrecen, sol y playa que están disponible todo el año, una población dócil y que habla el idioma colonial inglés que es el idioma del turismo mundial, lo cual reduce los problemas a grandes masas de turistas que sólo hablan esa lengua y desean viajar y recorrer el imaginario mundo de las plantaciones, sin recordar lo horrores de esa explotación.

Es así como estas islas vaciadas de contenido y sólo con la imagen de su cobertura natural mayormente transformada por el hombre para adecuarla a estos paraísos del placer y del dinero, vuelven a ser a través de los siglos lugares de recreo de los que se consideran poderosos, aunque en realidad sólo lo son la semana que visitan las islas y luego vuelven a su realidad cotidiana. Esa es la semana donde se da el “milagro del turismo”.

En 1941 se firma un acuerdo entre Estados Unidos y Gran Bretaña, donde esta última autoriza al primero a crear un sistema de bases e instalaciones militares en el Caribe inglés, esta delegación de poder ponía en evidencia lo ya conocido, la decadencia inglesa y el reconocimiento de éstos a la hegemonía de Estados Unidos en una zona que los norteamericanos la consideran su área de influencia y seguridad.

En 1946, en un memorando interno del ejército estadounidense se clasifica a la Base Roosevelt Road, ubicada en Puerto Rico, como el centro principal de acción, mientras que Trinidad, San Juan, Guantánamo y Bermudas se clasifican como “bases secundarias de acción”, en ese mismo nivel queda la base naval de San Tomas y las áreas con instalaciones ubicadas en Antigua, Santa Lucía, Bahamas y Guyana (García, 1988).

La descolonización gradual del Caribe inglés respondió a una manifiesta disposición de Gran Bretaña de ceder su influencia en la región a favor de su aliado norteamericano, como consecuencia de la crisis económica por la que

Paraísos insulares del Caribe inglés

País/ Territorios	Extensión km ²	Población	Turismo	Paraísos fiscales	Independencia	CW
Antigua y Barbuda	443	87,873	1°	Sí *	1981	1981
Anguilla	102	13,477	1°	Sí *	Territorio de Ultramar	–
Bahamas	13,940	368,000	1°	Sí *	1973	1973
Barbados	431	279,912	1°	Sí **	1966	1966
Caimán	260	69,000	1°	Sí *	Territorio de Ultramar	1962 se separó de Jamaica
Dominica	75	73,126	1°	Sí ***	1978	1978
San Cristóbal y Nevis	261	38,958	1°	Sí *	1983	1983
Santa Lucía	616	173,907	1°	Sí *	1979	1979
Trinidad y Tobago	5,128	1'299,953	Importante	Sí ***	1962	1962
Montserrat	102	5,879	1°	Sí **	Territorio de Ultramar	–
Turcas y Caicos	417	44,819	1°	Sí *	Territorio de Ultramar	–
Bermudas	53	67,837	1°	Sí *	Territorio de Ultramar	–
Granada	344	89,502	1°	Sí *	1974	1974
San Vicente y las Granadinas	389	100,369	1°	Sí *	1979	1979
Jamaica	10,991		1°	Dejó de ser	1962	1962

Paraísos fiscales: *según la OCDE; **según España; ***según Francia.

Fuente: Elaboración propia.

atravesaba en la posguerra y la progresiva pérdida de interés económico y estratégico en el área. Sin embargo, la descolonización siguió un ritmo gradual, que garantizó la consolidación en el poder político de los nuevos Estados emergentes de una élite fuertemente imbuida en los valores británicos y el establecimiento de culturas políticas y sistemas parlamentarios inspirados en el modelo de Westminster (Serbin, 1989).

No todo fue orden, Estados Unidos debió intervenir para evitar que Granada encuentre su propia vía de desarrollo, diferente a la de la metrópoli, lo mismo que en Jamaica, en Guyana, un recordatorio que los paraísos del turismo también pueden alojar luchas sociales, a veces disimuladas o tapadas por la fuerza de la represión.

Luego de cinco décadas de desarrollo del turismo los resultados son muy contradictorios, ya que las islas del Caribe inglés presentan una situación polarizada, por un lado la magia del turismo les da una fisonomía de ser grandes jardines en medio de un mar turquesa, lo que las lleva a denominar como los paraísos, pero por el otro lado, la sociedad no forma parte de esa fiesta, aunque sí del paisaje, ya que la pobreza y la negritud son recordatorios del mundo colonial y la plantación, algo que forma parte del imaginario impuesto por la propaganda al turista.

Con respecto a la economía de estos países y neocolonias, la gran mayoría tiene una economía muy frágil, dependiente del turismo, de la importación de combustible, salvo excepciones como Trinidad y Tobago, diferente al caso de Bahamas, una economía dominada por los inversionistas de Estados Unidos.

Existe una excolonia que ha intentado un camino diferente, lo que le valió intervenciones militares de Gran Bretaña y Estados Unidos, es la Guyana inglesa o República Cooperativa de Guyana, que analizaremos con el Caribe continental.

La falta de información del Caribe inglés se debe, entre otras cosas, que uno de cada dos excolonias no son países, son territorios de ultramar, por lo que no se evalúan como economías nacionales, y eso nos lleva a guiarnos por indicadores indirectos o mínimos, que poco aportan sobre su verdadera estructura económica.

Los índices de desarrollo humano, salvo Barbados, son bajos, y el ingreso per cápita más, aunque las economías isleñas aparezcan sobre dimensionadas por ser paraísos fiscales. Por ello estas islas tienen una doble lectura, en la macroeconomía representan por los movimientos financieros un resultado im-

Indicadores socioeconómicos del Caribe inglés

Países / Posesiones	Núm. IDH	Esperanza de vida (años)	Ingreso per cápita (dólares)
Antigua y Barbuda	60	72.6	15,521
Anguila		54.59	8,600
Bahamas	53	75.6	23,029
Barbados	47	76.8	17,966
Caimán		81.2	35,000
Dominica	81	77.5	7,889
San Cristóbal y Nieves	72	73.1	11,879
Santa Lucía	82	74.6	8,263
Trinidad y Tobago	62	70.1	23,439
Montserrat		73.41	8,500
Turcas y Caicos		79.26	11,500
Bermudas	65 (alto)	75.7	84,264
San Vicente y las Granadinas	85	72.3	8,013
Jamaica	79	73.1	6,484
Granada	67	76.0	6,982

Fuente: PNUD. Índices de Desarrollo Humano, 2011.

portante, pero al nivel micro la gran asimetría económica existente se refleja en la sociedad, que a su vez se divide entre el sector privilegiado que trabaja en el turismo y los campesinos o pescadores que mantienen sus economías locales.

El turismo se ha mantenido como la actividad principal pero no significa más empleos, ya que la tendencia es a reducir éstos en favor de lograr una mayor competitividad, por ello la inmigración y la “necesidad de mantenerse en área de la metrópoli”, nos dan cuenta de un modelo de desarrollo que es muy precario pese a las grandes inversiones; también porque hay grandes amenazas como el calentamiento global.

Así el turismo como la plantación en sus tres versiones diferentes por época, asentada en territorios coloniales macrocéfalos, que no se diversifican y sus

límites ya están llegando al colapso del capital natural, ante el consumo irracional por parte de los turistas y las demás empresas del clúster, que no tienen motivos para cuidar de éste.

Turismo del Caribe inglés

Territorio / País	Visitantes de crucero 2012	Turistas de avión 2012
Antigua y Barbuda	551,161	246-926
Anguila	56,413 (2010)	64,698
Bahamas	4'434,161	1'421,341
Barbado	517,436	536,303
Caimán	1'507,370	321,650
Dominica	266,169	78,119
San Cristóbal y Nieves	106,408 (2008)	273,393 (2008)
Santa Lucía	571,894	306,801
Trinidad y Tobago	101,798 (2010)	371,889 (2010)
Montserrat	No hay arribos	5,981 (2010)
Turcas y Caicos	Idem	264,887 (2009)
Bermudas	378,262	232,063
San Vicente y las Granadinas	76,996	74,364
Jamaica	1'320,099	1'986,084
Granada	242,454	112,307

Fuente: Caribbean Tourism Organization, 2013.

Los paraísos creados por el hombre, el Mill Reef Club:

Mill Reef was conceived over 60 years ago as a “community of blue waters, white beaches and sweeping vistas”. Mill Reef fue concebido hace más de 60 años como una “comunidad de las aguas azules, playas de arena blanca y vistas panorámicas”. Encompassing 5 miles of coastline and 3 islands, there are no crowds, no battles for beach chairs or scheduled tee times. Abarcando 5 millas de la costa y las 3 islas, no hay multitudes, sin batallas para las sillas de playa o programadas tee times.

We are a private club —elegant yet relaxed and casual. Somos un club privado —elegante y relajado y casual. We encourage members to invite family and friends to visit from November to April. Alentamos a los miembros a invitar a familiares y amigos a visitar de noviembre a abril. Leer un libro en nuestro club de playa, un largo tramo de ¾ de milla de arena blanca. Construir un castillo de arena con sus hijos. Lunch on freshly caught fish and homemade mozzarella at the Club Beach Bar. Almuerzo en pescado fresco y mozzarella casera en el bar de la playa Club.

We have a breathtaking 9 hole golf course, 6 tennis courts and a regulation croquet court. Contamos con un impresionante campo de golf de 9 hoyos, 6 pistas de tenis y una cancha de croquet regulación. Una cuenca de yate con todo el personal está repleto de barcos de vela, barcos de esquí acuático, kayaks, tablas de windsurf, paddleboards y más. Puedes conocer a personas agradables, con gustos similares... o simplemente disfrutar de alguna soledad.

Mill Reef fue fundada en 1947 por Robertson “Happy” Ward, un arquitecto visionario y promotor que previó que la demanda de viajes y de ocio en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial. Ward, tuvo como objetivo crear un complejo privado donde personas de ideas afines de diversos intereses podrían vacacionar. After lengthy investigation, he chose Antigua for its white sand beaches, turquoise waters and steady breezes. Después de una larga investigación, que eligió Antigua por sus playas de arena blanca, aguas turquesas y la brisa constante. Ward’s vision was to build a club full of interesting and diverse members, adventurous enough to travel to an unknown island with few amenities.

Visión de Ward era construir un club lleno de miembros de interesantes y diversos, lo suficientemente aventureros para viajar a una isla desconocida con pocas comodidades. He wanted a resort that respected the integrity of its natural beauty and avoided excessive displays of wealth (which he believed had spoiled other private clubs). Quería un complejo turístico que respete la integridad de su belleza natural y evitar excesivas demostraciones de la riqueza (que él creía que había echado a perder otros clubs privados). Original building rules stated that houses were to be simply designed, could have no more than two bedrooms and could cost no more than \$25,000 to build! Las reglas originales de construcción indica que las casas debían estar diseñadas sencillamente, no podían tener más de dos dormitorios y podrían costar más de \$25,000 para construir!

“Mill Reef remains a rare, shining tribute to a gentler, less commercial vision of paradise.” “Mill Reef sigue siendo una rara y brillante homenaje a una visión más suave, menos comercial del paraíso”.

Ward recruited members by word-of-mouth throughout US cities in the Northeast and Midwest, and across the British Commonwealth. Ward, reclutó miembros por palabra de boca en boca a lo largo de las ciudades de Estados Unidos en el noreste y el medio oeste, y en toda la Commonwealth británica. The initial 45 Proprietary members paid \$7,500 for their home lots. Los 45 miembros propietarios iniciales pagaron \$7,500 para sus lotes de viviendas. These funds financed construction of a clubhouse that opened for guests in 1949. Estos fondos financiarán la construcción de una casa club que se abrió para los clientes en 1949. A nine-hole golf course followed in 1953. Un campo de golf de nueve hoyos seguidos en 1953. Early Proprietary members included US industrialists such as DuPont, Mott, Gould, Watson, Cowles, Endicott and (from across the ‘pond’) Astor, as well as diplomats like Dean Acheson and the poet Archibald MacLeish. Consejeros Patrimoniales tempranas incluyeron los industriales estadounidenses como DuPont, Mott, Gould, Watson, Cowles, Endicott y (desde el otro lado de la “Balsa”) Astor, así como diplomáticos, como Dean Acheson y el poeta Archibald MacLeish. Non-resident members, who stayed in the clubhouse, were recruited by Proprietary members and high-end US travel agents. Los miembros no residentes, que se quedaron en la casa club, fueron reclutados por miembros propietarios y de gama alta los agentes de viajes de Estados Unidos. Early club rules reflected a formal British style.

Reglas del club, las primeras reflejan un estilo británico formal. Coats and ties were de rigueur at dinner, as were tennis whites on the courts. Abrigos y corbatas son de rigor en la cena, al igual que los blancos de tenis en las canchas. Originally, children were not allowed to stay at the club. Originalmente, los niños no se les permitió permanecer en el club (Vintage photos suggest early members may have feared the presence of little ones might spoil the adult fun!) By the mid-80’s, however, Mill Reef welcomed children and became increasingly family-friendly. (¡Fotos Antiguas sugieren los primeros miembros pueden haber temido la presencia de pequeños podría estropear la diversión para adultos!) A mediados de los años 80, sin embargo, Mill Reef dio la bienvenida a los niños y se hicieron cada vez más familiar. Today there are activities for guests of all ages and a strong tradition of multi-generational family holidays. Hoy en día hay actividades para huéspedes de todas las edades y una fuerte tradición de las vacaciones de la familia multi-generacionales. After more than 50 years, Mill Reef remains proudly true to Happy Ward’s vision of “a Caribbean community of blue waters, white beaches and sweeping vistas dedicated to good fellowship”. Después de más de 50 años,

Mill Reef permanece orgullosamente fiel a la visión de Ward feliz de “una comunidad del Caribe de aguas azules, playas blancas y las vistas panorámicas dedicadas a buen compañerismo” (millreefclub.ag).

El Caribe holandés

Está formado por un grupo de cinco islas y una sexta compartida con Francia, San Martín. Éstas están entre las más visitadas por turistas de avión y de crucero, siendo la actividad económica fundamental de las denominadas Antillas neerlandesas.

Holanda también tuvo una colonia en el continente una de las tres Guayanas, las otras dos son francesa e inglesa, ésta es la actual República de Surinam, un país emergente que ha tenido que luchar para mantener su independencia de Holanda y Estados Unidos; en este país el turismo es complementario e incipiente. Las islas neerlandesas han creado en la sociedad local, al igual que las inglesas y las francesas, la idea de la “imposibilidad” de formar estados

El Caribe holandés y sus paraísos

País / Territorio	Extensión km ²	Población	Turismo	Paraísos fiscales	Independencia
Aruba	193	106,113	1°	Sí **	País autónomo del Reino de Holanda
Curazao	444	141,766	1°	Sí **	País autónomo del Reino de Holanda
San Martín*	34	40,917	1°	Sí **	País autónomo del Reino de Holanda 201
San Eustaquio	21	3,300	1°		Municipio especial los Países Bajos
Bonaire	282	16,541	1°		Municipio especial de los Países Bajos
Saba	13	1,424	1°		Municipio especial de los Países Bajos

*Más de la mitad de la isla es francesa; **paraísos fiscales según la OCDE.

Fuente: Elaboración propia.

independientes de las metrópolis, y por ello y ante la toma de conciencia de lo frágiles que son sus economías, en 2010 se firmaron nuevos acuerdos que les mantienen su autogobierno, pero dejando al reino el control de la defensa y las relaciones exteriores.

Nunca han dejado de ser colonias, hoy son neocolonias cuya historia nace y muere en el país colonizador, de allí la facilidad al igual que los otros Caribes coloniales de adaptar su historia e imagen al mundo mágico del turismo, lo cual en este caso está fomentado por tener poblaciones de origen muy diversos lo que hace más difícil la unidad por encima de la nacionalidad de origen.

Los recursos naturales más importantes de las islas son los fosfatos en Curazao y la sal en Bonaire, ya que el desarrollo de su agricultura es escaso debido a la pobreza del suelo y el inadecuado abastecimiento de agua; en Aruba prácticamente no hay fuentes de agua dulce. Sus industrias principales son el turismo y los servicios que generan el 86% del PIB y el refinado de petróleo que se asienta en Curazao, siendo ésta una de las plantas de refinado más importantes de la región Caribe.

Estas islas, en su búsqueda de ingresos externos, al igual que Belice y Panamá, rentan la bandera de conveniencia por ello hay más de 120 buques extranjeros registrados bajo bandera de este pabellón. La imposibilidad de una agricultura o ganadería que les dé una mayor independencia alimentaria es nula debido a ello es que la totalidad de los productos de consumo son importados, siendo sus principales proveedores México y Estados Unidos, además de Holanda y la Unión Europea con la cual tienen preferencias arancelarias.

La renta per cápita en las antes denominadas Antillas Holandesas es superior a la media regional, aunque entre ellas hay diferencias y esto es gracias a la inversión extranjera, una desarrollada infraestructura y el soporte financiero externo, derivado de los grandes paraísos fiscales del Caribe.

El gran generador de empleos en estas islas es el turismo, la industria de la construcción, los servicios financieros y se expresan en las proporciones que representan cada uno dentro del PIB, el sector primario 1%, el secundario 13% y los servicios 86%, básicamente turismo y servicios financieros.

El establecimiento de bases militares de Estados Unidos en las islas caribeñas, Aruba y Curazao, compromete cada vez más al Reino de Holanda con la guerra contra las drogas de ese país. Las llamadas “Forward Operating Locations” (FOLS) respaldan el avance de la intervención estadounidense en el conflicto interno colombiano, sin que Holanda pueda influir en las decisiones

al respecto. Oficialmente, las bases servirán de apoyo al combate al narcotráfico en el Caribe, según declaraciones del ministro de relaciones exteriores Van Aartsen, sostiene que las bases no serán utilizadas para operaciones militares en la región, sin hacer mención del estrecho interrelacionamiento de los esfuerzos antidrogas de Estados Unidos y la lucha contrainsurgente en Colombia, actualmente el escenario principal de su lucha es al narcotráfico. Para los estrategas estadounidenses basta el hecho de que la guerrilla se financia mediante impuestos a la producción y el transporte de coca y sus derivados para legitimar una guerra contrainsurgente con recursos antidrogas (Blickman, 2005).

Funcionarios de Estados Unidos afirman que las FOLS tienen propósitos que trascienden los límites de la guerra contra las drogas. Ellos destacan el riesgo del conflicto colombiano para la seguridad continental y señalan que las nuevas bases antinarcóticos localizadas en Ecuador, Aruba y Curazao serán puntos estratégicos para vigilar muy de cerca los pasos de la guerrilla y sus continuas incursiones hacia Venezuela, Panamá, Brasil, Perú y Ecuador, además del control del Caribe, principal área de desplazamiento de la droga desde Colombia.

La convivencia de la economía criminal con el turismo no parece influir en este último, como siempre se ha sostenido ya que muchos de estos fondos financian infraestructura para el turismo desde estos paraísos fiscales, algo que se repite con frecuencia en la mayoría de los destinos de clase mundial.

Estamos frente a un modelo de desarrollo no diversificado como es el turismo acompañado del sistema financiero, que mantiene un cierto equilibrio,

Turismo en el Caribe holandés

Territorio / País	Turistas de avión	Visitantes de cruceros	Año
Aruba	903,924	582,309	2012
Carazao	419,621	431,555	2012
Bonaire	70,539	225,666	2010
San Martín*	456,720	1'753,215	2012
San Eustaquio	12,049	5,858	2009
Saba	12,327	10,178	2012

*Sólo la parte holandesa.

Fuente: Caribbean Tourism Organization.

aunque en la mayoría de estas neocolonias hay un apoyo de las metrópolis que mantienen así la hegemonía en estas zonas coloniales.

Paraísos del Caribe francés

El llamado Caribe francés está formado por cuatro grupos de islas que siguen bajo un estatus neocolonial, una isla que comparte soberanía con la República Dominicana y que fue independiente desde el siglo XIX, Haití y otra posición en la zona continental la Guayana Francesa, que al igual que las islas sigue siendo aún territorio colonial.

Francia, por su parte, mantiene un interés persistente por sus territorios, denominados Departamentos de ultramar y especialmente por los que posee caribeños. Este interés está asociado con sus objetivos de expansión e influencia naval a nivel global y sus aspiraciones talasocráticas. Como señala un ana-

Islas del Caribe francés

País / Territorio	Extensión km ²	Habitantes	Turismo	Paraísos fiscales	Independencia	Bases militares	Actividades
San Martín	53	32,925	1°	No	Colectividad de Ultramar		
San Bartolomé	25	8,450	1° exclusivo	No	Colectividad de Ultramar		
Martinica	1,128	402,000	1°	No	Departamento de Ultramar	2 bases militares de la OTAN	
Guadalupe-Desirade- -Les Saintes	1,704 20.64 12.8	425,700 1,595 2,868	Ecoturismo	No	Departamento de Ultramar Municipio	2 bases militares de la OTAN de Guadalupe	Agro Pesca
Haití	27,750	9'800,000	Inci- piente	No	República	Ocupada militarmente Cuerpos de Paz	Pesca

Fuente: Elaboración propia.

lista, con los DOM-TOM (Dominios territoriales fuera de Francia) este país ha adquirido y mantiene 10'802,125 km² de áreas marinas lo cual le da una presencia naval en casi todo el planeta.

Pero en el caso concreto del Caribe, los intereses franceses tienen un definido sesgo estratégico, relacionado con la base aeroespacial de Kourou en la Guayana Francesa, uno de los pocos cosmódromos del planeta. Si bien, la finalidad explícita de esta base está orientada al lanzamiento de satélites de telecomunicaciones para servir al conjunto de la Comunidad Europea, también tiene una utilidad militar manifiesta, y en 1991 en el marco del Programa Aeroespacial Europeo, se dio el lanzamiento del módulo de transmisiones militares Syracuse 2 y, en 1993, de un satélite de observación militar Helios.

El Caribe francés tiene sus paraísos turísticos y ellos están muy bien poseionados, con una infraestrura de apoyo de puertos y aeropuertos, que les permiten una buena ocupación durante todo el año, según se puede ver en el cuadro siguiente.

Turismo en el Caribe francés

Territorio / País	Turistas de aviones	Visitantes de cruceros
San Martín	456,720 *	1'248,323 *
San Bartolomé	s.d.	s.d.
Martinica	487,359 (2012)	71,072 (2012)
Guadalupe	623,134 (2010)	195,102 (2010)

*Compartido con la otra mitad.

Fuente: Elaboración propia.

El Caribe francés es menos masivo que el inglés y el hispano o el propio que controla Estados Unidos, derivado del tipo de economía que se dan en las islas, todas consideradas como territorios de ultramar y donde el costo de la vida en Francia se replica en éstas que deben importar casi todo desde la metrópoli, lo cual encarece la vida en estas neocolonias.

Por otro lado, el modelo no fue masivo, fue más exclusivo como lo es Tahití frente a la masividad de Hawái, es otra concepción del lujo y de la relación de los visitantes con el lugar, en síntesis, es un turismo menos agresivo que la masificación que plantea el modelo propuesto y desarrollado por Estados Unidos.

El Caribe español

El denominado Caribe español era mucho mayor que el actual, pero se ha ido reduciendo a partir de invasiones y luchas regionales. Los ingleses a mitad del siglo XVII con la toma de Jamaica ampliaron su influencia y ocupación en Centroamérica e islas del Caribe, marcando en principio del declive español en esta región de América.

La otra gran pérdida se dio a fines del siglo XIX como fruto de la guerra que desató Estados Unidos ante la decadente España tomando como pretexto Cuba, y fue allí donde los estadounidenses se apropiaron de Filipinas y en el Caribe de Puerto Rico y Cuba quedó en una situación de neocolonial.

El Caribe español y sus grandes paraísos

País	Extensión km ²	Población	Turismo	Paraísos fiscales	Independencia de
Cuba	110,860	11'242,628	1°	No	Estados Unidos 1902
República Dominicana	44,842	8'445,281	1°	Centro Financiero Offshore	España 1821 Haití 1844 España 1862 Estados Unidos 1924

Fuente: Elaboración propia.

Hoy es una zona turística por excelencia, aunque las dos islas debido a la gran superficie de sus territorios y las políticas de los estados, tienen una cierta diversificación, pero el turismo es dominante. Ambas islas son hoy una de las regiones de mayor atracción del turismo y de los más exitosos, pero no se refleja en la economía general, como se puede ver en el cuadro siguiente, lo cual es una constante en las economías caribeñas, excepto cuando cuentan los paraísos fiscales, pero que en la microeconomía esto se diluye.

Ambas economías al igual que el resto del Caribe están afectadas por la crisis que estalló en el 2008, y que por ser países con una economía que vive en los márgenes, la crisis lo ha golpeado, principalmente a República Dominicana, que depende en gran parte del turismo europeo.

En Cuba, el sector primario ha retrocedido a lo mínimo, al igual que en República Dominicana, pero el transporte y el turismo son los sectores más

Indicadores económicos de Cuba y República Dominicana

PIB / Sectores	Cuba	República Dominicana
	2011 (%)	2009 (%)
Agricultura y pesca	3.7	12.5
Minería	0.6	-51.5
Manufactura	13.7	-1.2
Construcción	5.3	-3.9
Comercio, restaurantes y hoteles	23.8	-3.1
Transporte y comunicaciones	8.8	10.6
Electricidad, agua y gas	1.4	3.0
Finanzas y servicios a empresas	5.9	5.2
Servicios comunales, sociales y personales	37.5	5.7
Derechos de importación	1.1	

Fuente: CEPAL, 2012.

Turismo en el Caribe español

Países	Turistas de avión	Visitantes de cruceros	Número de cuartos de hotel	Año
Cuba	3'426,902	s.d.	65,878	2011
República Dominicana	4'562,606	338,170	66,019	2012

Fuente: Elaboración propia.

fuertes de ambos países, aunque para el 2009, en plena crisis, en República Dominicana este se redujo a números negativos.

República Dominicana tuvo auge en el turismo desde el 2005 ya que éste aportó al PIB un 12.5%, el 2006 fue de 8.3%, en el 2007 llegó a 9.3% y en el 2008 comenzó la crisis cayendo a 4.4% (<http://www.eclac.org>).

Hoy con la recuperación de las relaciones diplomáticas de Cuba con Estados Unidos, la isla se verá relanzada y desbordada por un auge del turismo, principalmente del denominado de la diáspora. Esto le da una ventaja a Cuba

en relación con República Dominicana, pese a que ambas son zonas de turismo masivo donde la forma del todo incluido que se genera a partir de chárteres de bajo costo domina estos mercados, muy vulnerables a las crisis.

Cuba y República Dominicana junto al Caribe mexicano son las expresiones de la masividad extrema, la transformación del paisaje y construcción de realidades de cemento que no concuerdan con estas islas, pero son los que más reciben turistas porque las líneas aéreas del principal emisor, Estados Unidos, tiene una mejor conectividad con estos destinos.

Paraísos del Caribe de Estados Unidos

Estados Unidos, al igual que Inglaterra, mantiene el sistema colonial sin la intención de dejar libre autonomía a sus dos grandes colonias del Caribe: Puerto Rico y las Islas Vírgenes de Estados Unidos, ya que juegan un papel central en los mecanismos de defensa de este país en el Caribe y lo han jugado muy eficientemente durante la segunda parte del siglo xx.

Por ello, junto a los destinos turísticos de gran prestigio están los paraísos fiscales y las bases militares en el Caribe, que para el comienzo del proceso de descolonización estaban sólidamente afirmados en la región.

Los dos puntos centrales en la estrategia de defensa ubicados fuera del área continental de Estados Unidos son Puerto Rico, estado libre asociado y Panamá donde el país del norte tuvo el control del canal y la zona denominada “del canal” pero mantiene una serie de bases militares por ser un área geopolíticamente estratégica.

Junto a las playas están las bases militares, compartiendo la “naturaleza pura”, pero el ejemplo más violento se da en Cuba, uno de los grandes paraísos del Caribe, ya que a pocos kilómetros de zonas de turismo esta la base militar y prisión política de Estados Unidos en un territorio que viene de la época de la invasión de Norteamérica a Cuba, la base de Guantánamo.

El turismo puede convivir con estos infiernos, ya que el turista llega dominado por sus imaginarios y deja a un costado las cosas que normalmente no le serían gratas para concentrarse en disfrutar su tiempo excepcional, que le da la categoría de turista, un pasaporte a la “felicidad”.

El turismo del Caribe de Estados Unidos está centrado en dos grandes estrategias turísticas que luego de la crisis iniciada en el 2008 han comenzado a caerse por las razones propias de ésta y, al igual que en el terreno militar, en el turístico-transporte Estados Unidos busca el control.

**Personal militar de Estados Unidos en Puerto Rico, Panamá,
Guantánamo y otros territorios del Caribe en 1960**

Base	Personal militar	Número de efectivos
Puerto Rico	Ejército	2,329
	Marina en tierra	1,509
	Marina en el mar	1,064
	Infantería de Marina	1,998
	Fuerza aérea	3,501
	Subtotal	10,404
Panamá	Ejército	6,121
	Marina - Infantería de Marina	583
	Fuerza aérea	1,138
	Subtotal	7,842
Guantánamo	Marina en tierra	1,536
	Marina en mar	3,950
	Infantería de Marina	290
	Subtotal	5,776
Otras facilidades	Ejército	18
	Marina	699
	Infantería de Marina	226
	Fuerza aérea	3
	Subtotal	946
	Total	24,965

Fuente: García, 1988.

Puerto Rico y en especial su capital, San Juan, ha sido el gran centro de cruceros, distribuidor del Caribe, el cual sólo ha tenido la competencia de Cozumel, lo cual es “aceptado” por las empresas, debido a que allí pueden bajar la parte de la tripulación de menos nivel, que no tiene autorización para ingresar a Estados Unidos, sea Miami, Islas Vírgenes o el propio San Juan.

En la capital de Puerto Rico estaba el corazón del transporte aéreo del Caribe, con el “hubs” de American Airlines, el cual se cae con la empresa a finales de la primera década del siglo XXI, generando un grave problema de comunicaciones y empleos, lo cual fue subsidiado con nuevas empresas que empiezan a remplazar a ésta, la que fue la línea más grande del mundo y la que controló el transporte aéreo en las Antillas Menores.

La competencia de República Dominicana y Cuba ha sido grande para esta isla que mayoritariamente recibe turistas de Estados Unidos, lo que no ocurre con las Islas Vírgenes de Estados Unidos que es un puerto de cruceros muy importante del Caribe y además tiene un turismo de playa destacado.

En Islas Vírgenes de Estados Unidos, la renta per cápita anual es de 14,500 dólares y el 85% del PIB lo genera el turismo, con empleos mayoritariamente de nivel medio; éste está complementado con un sector financiero en auge y una de las refinerías de petróleo más grande del mundo ubicada en Saint Croix.

En Puerto Rico, el salario anual promedio de los residentes es de 27,190 dólares, el más bajo entre los territorios estadounidenses y esta diferencia en el ingreso es un nivel de salario mínimo legislado por el Estado Libre Asociado para muchas industrias de hasta un 70% inferior al mínimo federal. El ingreso familiar promedio para los puertorriqueños ascendió a 47,129 dólares en el 2010, esta cifra es aún inferior al promedio estadounidense que ascendió para el mismo año a 78,361 (Puerto Rico Community Survey, 2010).

Si bien Puerto Rico, como estado libre asociado, tiene un control del sistema financiero, hay una política fiscal que según la OCDE se puede clasificar al sistema isleño de un “centro financiero offshore”, algo muy cercano a un paraíso fiscal, del cual está rodeado en el Caribe.

El Caribe de Estados Unidos ha perdido el hub de San José, pero las empresas de este poderoso país ya controlan el hub alternativo del aeropuerto de Tuncuna en Panamá, país que es en términos reales una “neocolonia” de Estados Unidos, la cual se desarrolló desde su nacimiento como país a consecuencia de la ayuda de Norteamérica al comienzo del siglo lo cual le valió a Estados Unidos la concesión de la construcción y operación del canal, hasta 1999, pero mantiene una parte importante del control de esta vía.

Miami es la capital económica y “cultural” de este nuevo Caribe transformado como escenario del turismo, y es que Estados Unidos fue el que promueve el turismo como una respuesta a la falta de empleo, crisis en las economías isleñas y un movimiento social fuerte.

El Caribe de Estados Unidos y sus paraísos fiscales

Territorio / País	Extensión km ²	Población	Turismo	Paraísos fiscales	Independencia
Puerto Rico	9,104	3'994,259	1°	Centro Financiero Offshore	Estado Libre Asociado
Islas Vírgenes de Estados Unidos	352	124,778	1°	Sí	Área organizada no incorporada

Fuente: Elaboración propia.

Turismo en el Caribe de Estados Unidos

Territorio / País	Turistas de avión	Visitantes de crucero	Número de cuartos de hotel	Año
Puerto Rico	2'052,165 (2011/12)	835,640	15,987	2013
Islas Vírgenes de Estados Unidos	691,559 (2010)	1'858,946 (2010)	5,008	2010

Fuente: Elaboración propia.

De Norteamérica salieron las primeras inversiones y marcas hoteleras del turismo en el Caribe, luego del resto de Europa Occidental, y en el siglo XXI hay una invasión de inversiones españolas. Por ello, en Miami estaba el *home port* de los cruceros, el hub aéreo más importante de distribución regional y conectividad con los países europeos y el propio Estados Unidos, los grandes bancos y empresas que invertirán en el desarrollo del turismo. La crisis que estalla en 2008 afecta a Puerto Rico de varias maneras, no sólo al reducirse sus visitantes, sino con el cierre del hub de American Airlines que era el eje de la comunicación en todo el Caribe y la reducción del *home port* de San Juan, ambos movimientos impactan fuertemente el sector turístico boricua.

El Caribe continental y las “otras islas paraísos”

En 1942, el Presidente de Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, envió una carta a todos los presidentes de América, teniendo como marco la Segunda Guerra Mundial, situación que había derivado en un dominio naval alemán en

el Caribe, en el Atlántico sur y el golfo de México, con su flota de submarinos y, en el Pacífico, Japón que controlaba gran parte de este océano lo que podría ser una gran amenaza a futuro.

En la misiva, pedía a los gobiernos aliados que se ocupen y controlen las costas, que son zonas de frontera internacional, a partir de tener más población en esas regiones y, de ser posible, generar nuevos asentamientos, ya que la mayoría de los países vivían de espaldas al mar, incluido los países caribeños insulares.

México, con más de 11,000 km de costas y siendo un aliado directo de Estados Unidos, tomó esta “recomendación” como base para formular una estrategia para su gran litoral en dos océanos y un mar, que fue conocida como “la marcha al mar”, y que duró más de dos décadas después del fin de la guerra.

El auge del turismo en México y en la mayoría del Caribe continental deriva del auge de la economía de Estados Unidos que fomentaba una nueva sociedad de consumo y promovía los viajes en el interior del país y hacia el exterior lo más cercano era México, ya que la Europa de la posguerra estaba en reconstrucción y aún los viajes eran muy costosos. Esto le permitió a México avanzar y consolidar algunos destinos como Acapulco y Mazatlán en el Pacífico y, en el golfo, Veracruz.

En los años sesenta, el modelo de desarrollo mexicano empieza a entrar en crisis, y ésta va más allá de lo económico y llega a lo social, lo cual eclosiona en el 68 un evento trágico, que está marcado por la presencia del ejército mexicano que reprimió brutalmente con los antecedentes de varias luchas sociales frustradas.

A comienzos de los años sesenta, el Estado mexicano decide tener una participación más activa en el desarrollo del turismo, tomando como referente el éxito de Acapulco y, por otro lado, una situación internacional difícil derivada del triunfo de la Revolución cubana.

Para tal fin y desde el Banco de México se inician los estudios a cargo de arquitectos e ingenieros que escogerán las áreas de inversión por parte del Estado y para 1968, ya estaban seleccionados lo que luego serían los cinco Centros Integralmente Planeados (CIP): Los Cabos, Huatulco, Ixtapa y Cancún, sólo falta el último que fue Loreto, años después.

Cancún forma parte de un proyecto mayor orientado a poblar en la década de los sesenta, a consecuencia de la Revolución cubana que se transformó en un

factor de desestabilización regional para Estados Unidos, colocando en peligro el control del canal de Yucatán que era la yugular del imperio emergente (Arnaiz y César, 2009).

Se da la emergencia de los conflictos armados en Guatemala y los de Honduras y Nicaragua y a nivel nacional la crisis en Yucatán ante el agotamiento del henequén y del chicle, junto a la caída de la copra y el final de la gran explotación forestal de la caoba y a esto hay que sumarle otros recursos descubiertos como el petrolero e hidráulico de esta región, que en los setenta comenzara a ser explotado, generando “el auge petrolero del país”.

El proyecto Cancún formaba parte de un amplio abanico de programas que arrancaban con la creación de cooperativas pesqueras para poblar el litoral, que terminó en la existencia de 22 cooperativas pesqueras y sus puertos y una población ribereña que ya superaba los 5,000 habitantes, una zona libre de impuesto y dos programas del sector rural, uno forestal y otro ganadero.

El proyecto de desarrollo del turismo se orientaba al desarrollo de un modelo masivo de sol y playa, el cual iría avanzando en la medida en que respondiera el mercado al cual iba dirigido, la costa este de Estados Unidos y Canadá.

El proyecto estaría dirigido por un organismo del gobierno federal, INFRA-TUR (luego FONATUR), el cual realizaría una megainversión para terminar así la primera etapa y entregar el destino a los operadores de dos maneras diferentes: a unos hoteles “llave en mano” y, a la gran mayoría, terrenos para desarrollar hoteles, departamentos, centros comerciales y otros.

La ciudad fue construida en una combinación de zonas segregadas, en las cuales se divide la misma, y que son tres: una zona urbana para la población que se asienta y los servicios en la parte continental y una zona hotelera en la isla y un campamento para los trabajadores de Cancún.

En dos décadas y media, Cancún logró desarrollarse como un polo turístico llegando a 30,000 cuartos y, en paralelo, se comenzó a desarrollar el corredor de 110 km de extensión hasta Tulum, que aloja ciudades entre medias y pequeñas y duplica en número la capacidad hotelera de Cancún, además de tener la mayor concentración de parques temáticos de Latinoamérica, que incluyendo Cozumel e Isla Mujeres llegan a la docena. Hoy es el primer destino de playa de México y uno de los más grandes y exitosos de Latinoamérica.

Hay dos islas más en el Caribe mexicano, Isla Mujeres y Cozumel, esta última una pionera en el turismo y un ícono de la región, además de ser el más importante puerto de cruceros en el Caribe fuera de Estados Unidos.

A nivel regional, en 1960 la Revolución cubana había dejado al sureste de Estados Unidos sin una importante zona de turismo, mientras a nivel mundial los turistas de los países industrializados comenzaban a crecer de una manera geométrica.

México había comenzado su camino al mar, al redescubrir riquezas y potencialidades y al redefinir estrategias y políticas. Pero en la década de los sesenta se sientan las bases del éxito de lo que luego sería Cancún. Sin el auge turístico de Cozumel primero e Isla Mujeres posteriormente, Cancún no hubiera podido en tan corto plazo lograr el éxito que tuvo. Las islas crearon la fantasía, Cancún la capitalizó y México pasó así de una presencia ínfima a ser el gran centro del turismo en lo que sería el gran polo turístico, mundial: el Caribe.

La fantasía creada por las islas fue parte importante del éxito de Cancún, pues así nacen los lugares turísticos que van descubriendo los visitantes y los locales construyendo. En Cozumel, luego de la primera experiencia, se construyeron los hoteles El Caribe Isleño y Las Cabañas del Caribe en los cincuenta, y en la década siguiente se levantaron los hoteles pilares del turismo.

El auge no se hizo esperar y para 1967 llegaron 33,000 turistas de los cuales el 72% eran extranjeros y sólo un 28% nacionales. Para finales de los años sesenta, se había elevado el número a 50,000 turistas de los cuales el 67% eran extranjeros.

Pero, ¿qué hizo posible este boom, además de lo ya explicado? Primero, fue el hecho de que la isla contaba desde 1944 con un aeropuerto internacional, equipado inicialmente por Estados Unidos y que fue construido durante la Segunda Guerra Mundial para sus aviones de reconocimiento.

Segundo, la cercanía con Estados Unidos y los canales abiertos por los empresarios del chicle primero, de la pesca luego, una tradición de integración transnacional típica de una zona de frontera. Y, por último, la coyuntura mundial y nacional de la Revolución cubana a la búsqueda de nuevos espacios en el país, todo ello se unía a la existencia de una burguesía emergente muy modernizada que estaba en condiciones técnicas de asumir el proceso con apoyo y financiamiento externo y nacional (César y Arnaiz, 1998).

En Isla Mujeres, el visionario sobre el turismo fue sin lugar a dudas, José de Jesús Lima, quien estuvo vinculado al sector turismo desde la década de los cuarenta y quien se estima tuvo una influencia definitiva sobre su cuñado el presidente Luis Echeverría Álvarez en el desarrollo de Cancún. El primer hotel

Primeros hoteles de Cozumel, 1960-1970

Hotel	Apertura	Número de cuartos (1970)	Personal
Hotel Martín	1961	7	3
Playa Azul	1962	40	53
Hotel López	1963	14	6
Hotel Candela	1963	4	2
Yoly	1964	14	5
Cozumel Caribe	1964	84	107
Cantarell	1966	60	52
Coldwell	1966	4	3
Presidente	1969	91	150
B. El Dorado	1969	12	2
Candela Amueblados	1969	8	3
Flores	1970	9	3
Malibú	1970	6	2
Mara	1970	39	38

* Algunos empezaron con muy pocos cuartos.

Fuente: Banco de México.

formal de la isla, pues anteriormente había casas que alojaban y daban alimentos a turistas de aventura, fue el hotel Posada del Mar.

Los principales hoteles fueron abiertos en Isla Mujeres en la década de los sesenta y esta infraestructura alojaba unos 30,000 turistas al final de los sesenta y hasta finalizar esta etapa pionera en 1975 (César y Arnaiz, 1998).

Belice, antigua colonia inglesa, entra al mundo del turismo en los ochenta con San Pedro, una “seudo isla” que fue mexicana y por la presión de los ingleses se quedó en Belice, y terminó siendo uno de los grandes centros turísticos de la región, pero no masivos (César *et al.*, 1991).

Cayo Ambergris, la isla “simulada”, ya que era una extensa península que los pescadores cortaron con un canal para pasar a la bahía de Chetumal, paso de ser un centro coprero hasta que a mediados de los cincuenta comienza la pesca

de exportación de langosta y camarón hacia Estados Unidos, producción que se sacaba por avión, y que les permitió a los norteamericanos “descubrir” este paraíso tropical, y comenzar a comprarlo y transformarlo en un centro turístico de prestigio internacional (Arnaiz, 1996).

Honduras tiene una amplia franja de costa sobre el Caribe y una serie de islas que hoy son famosas por el desarrollo del turismo. Las Islas de la Bahía son una cadena de islas tropicales que se extienden entre 29 y 56 kilómetros de distancia de la costa hondureña.

Roatán, capital del buceo turístico en el Caribe, es la más conocida, Útila famosa por los avistamientos del tiburón ballena, y Guanaja con antiguas construcciones de pueblos originarios son las islas mayores de la cadena; Santa Helena, Barbareta y Morat son las tres islas menores, en total el archipiélago también posee 52 islotes menores. Las Islas de la Bahía están rodeadas por arrecifes que forman parte del Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM), considerado el segundo más grande del mundo (Afzal *et al.*, 2001).

Útila se ubica en el borde de la plataforma continental hondureña, en contraste a su pequeña superficie, la isla cuenta con un sistema arrecifal amplio y diversificado, más desarrollado al lado sudoeste, sobre la plataforma continental. Esta isla es la más pequeña y la más cercana a tierra firme, con una extensión de 42 km² más de dos terceras partes de la isla están cubiertas por humedal y zonas inundables. Posee dos elevaciones: Pumpkin Hill, con 76 metros de altura al este y Stuart Hill con 51 metros en la zona sur (Afzal *et al.*, 2001).

Estos son los “paraísos del Caribe hondureño” aunque hay más islas que están entrando al mundo del turismo en la región.

En *Nicaragua* destaca en la denominada Costa Atlántica, las Islas del Maíz (Corn Island) que forman parte de un archipiélago de 18 km², ubicadas frente a las costas de Bluefields. Las Islas del Maíz poseen playas de arena blanca y tienen una identidad muy propia dada por la originalidad de su música y la variedad de dialectos que se diferencian del resto del continente. Ya la Costa Atlántica o Caribe es diametralmente diferente a la costa Pacífico, por ser poblada por descendientes de esclavos y pueblos originarios que generan una cultura muy particular de esta región.

Las Islas del Maíz en el Caribe Sur de Nicaragua, fueron declaradas en el 2013 “Patrimonio Turístico Nacional” por la Asamblea Nacional, en una decla-

ración que fue aprobada de forma unánime por los legisladores nicaragüenses. Las Islas del Maíz, con una superficie de 10 km², es un archipiélago de aguas transparentes, playas vírgenes y arena blanca, y gran armonía con la naturaleza que se encuentra en antiguos mapas con el nombre de “Islas Esqueletos”, porque la habitaban los indios kukras, a los que se consideraba caníbales.

En el archipiélago, que está formado por Islas del Maíz y Little Corn Island tiene una población de 14,000 habitantes indígenas o de origen africano, además de nicaragüenses, se habla inglés, español y creole. Las Islas del Maíz están entre los principales destinos turísticos que Nicaragua promueve a nivel internacional.

El nuevo estatus “Patrimonio Turístico Nacional” contribuirá para que tenga la infraestructura adecuada para cubrir la demanda de turistas, que oscila alrededor de 30,000 anualmente y que tomará más fuerza luego de los profundos cambios que se dieron en esta región cuando el Tribunal Internacional de La Haya reconoce una gran parte del mar territorial que ocupaba Colombia.

La costa atlántica de *Costa Rica* ofrece hermosos bosques lluviosos, gran diversidad y abundante fauna silvestre, excelentes oportunidades de ecoturismo, pesca de categoría mundial de sábalo y róbalo, y esto la ha transformado en uno de los destinos de ecoturismo más emblemáticos de Costa Rica.

El Parque Nacional Tortuguero lleva ese nombre porque allí se produce uno de los espectáculos más asombrosos de la naturaleza, el desove de las tortugas verdes a lo largo de sus playas, que aunado a su abundante vegetación y una gran variedad de fauna le dan la riqueza para ser un verdadero reservorio de una gran biodiversidad.

La ciudad portuaria de Limón tiene el sabor caribeño, por lo que es la capital de la cultura afro-caribeña de Costa Rica y posee dialectos basados en el inglés que han sobrevivido gracias a las barreras naturales entre el Valle Central y el Caribe, y porque los “blancos” de los valles centrales habían prohibido pasar a éstos a los habitantes de la costa Atlántica hasta la mitad del siglo xx.

Al sur de Limón esta Cahuita, un encantador pueblo, que limita con el Parque Nacional Cahuita. Conocido por sus riquezas marinas, el arrecife de Cahuita sostiene una grandiosa variedad de coral vivo a lo largo de su costa de arena blanca y cerca de allí están las playas de Puerto Vargas, de las más bellas del país, y Puerto Viejo. Una historia viva liga a la inmigración de afrodescendientes de jamaquinos y otros isleños para la construcción del canal de Pana-

má y para las grandes empresas bananeras, la triste época de las plantaciones, el tiempo de la “Mamita Yunai”.

Panamá tiene la mayor cantidad de islas en esta vasta región del Caribe continental, con mayores atractivos turísticos, larga ocupación por pueblos originarios y equipadas para recibir visitantes.

Archipiélagos e islas del Caribe panameño

Archipiélago	Islas	Turismo	Conservación	Superficie km ²	Otras actividades
Boca del Toro	Bastimento	Baja intensidad	Parque Nacional	52	Aeropuerto
	Carneiro	Idem			Acuataxi
	Cayo de Agua	Idem		16	
	Colón	Idem		61	
	San Cristóbal	Idem		37	
	Popa	Idem		53	
	Solarte	Idem		8	
	Cayo Roldán	Idem			
	Pastores	Idem			
San Blas	Corazón de Jesús	Todo turismo			Kuna Yala (Pob.)
	Nargara	Idem			Guna Yala
	365 islas	Idem			80 habitadas
	Soledad Miria	Turismo		700 m/largo	1,014 hab.
Escudo Veraguas	Isla	Desolada		3	
Isla Galeta	Isla	Ocupada gobierno	Área protegida	2.99	
Isla Grande	Isla	Turismo surf			Afrodescendientes
Cayos Zapatilla	2 cayos	Desocupados		14 y 32 h	

Fuente: Elaboración propia.

En varias de estas islas los habitantes no permiten que los turistas duerman y por ello no hay hoteles, a fin de poder mantener sus tradiciones y su cultura en general, y a la vez frenar la ola modernizadora que traen los turistas.

El caso de *Colombia* es el más complejo ya que posee dos grandes archipiélagos frente a Nicaragua y la Corte Internacional de La Haya ha fallado a favor de Nicaragua, lo cual reduce por segunda vez en su historia su frente marítimo e isleño, primero fue la maniobra de Estados Unidos a comienzo del siglo XX que terminó en la erección de Panamá y ahora esta otra que es el motor para la recuperación de Nicaragua que plantea la construcción de un canal interoceánico.

Estas islas y sus archipiélagos sumados a las grandes áreas arrecifales son sitios realmente espectaculares, y de éstas destaca Providencia, con su baja densidad poblacional y pueblitos muy pequeños que no afectan a la isla y a su patrimonio natural insular, la barrera coralina.

Estas son unas islas turísticas, que han sido declaradas también Reserva de la Biosfera por la Unesco, y seguirán siendo colombianas pero el mar que las rodea será nicaragüense con el derecho de explotaciones de los recursos submarinos, las potenciales bolsas de petróleo y gas, que llegan hasta el golfo de Honduras, el cual está asignado hace varias décadas a grandes empresas de los Estados Unidos (González, 2013).

Hoy esta vasta región que sufrió la explotación intensiva de sus recursos incluido por el turismo está nuevamente amenazada por las explotaciones mineras, inicialmente de petróleo y gas, pero podría haber otros minerales atractivos para las grandes empresas.

Además, si se construye el nuevo canal con inversiones aportadas por China y a éste se le sumarían los otros tres canales secos de Honduras, Guatemala y en la propia Colombia, además del que plantea México en el istmo de Tehuantepec, la amenaza a la contaminación marina sería muy significativa, ya que el gran tráfico marítimo pasara de ser una gran fuente de riqueza a un destructor sistemático de este Caribe Sur (César y Arnaiz, 2014).

Principales islas turísticas del Caribe continental, 2012

Países / Territorios	País	Extensión km ²	Población	Turismo	Paraíso fiscal
Cancún***	México	3,000 h	680,000	1°	No
Isla Mujeres		6.8	12,642	1°	No
Isla de Cozumel		86	100,000	1°	No
Cayo Ambergris	Belice	8	2,500	1°	Sí
Livingston	Guatemala	108,430	15'500,000	1°	Sí **
Roatán	Honduras	112,492	Todas las isla	1°	
Guanaja		125	49,158	1°	
Útila		55.4		1°	
Isla del Maíz		12.9	7,429		
A. Bocas del Toro (10 islas)	Panamá	250	13,000		
A. San Blas (365 islas)			50,000		
A. San Bernardo	Colombia	213.3	1,300	T.	No
Corales del Rosario		20 h	5,140	T.	No
Isla Providencia		17	56,426	T.	No
San Andrés		26	671	T.	No
Santa Catalina (30 islas)		1		T.	No
Tierra Bomba		19.8	9,000		No
Isla de Margarita	Venezuela	1,020	491,610		No
Isla de Coche		61	8,756		No
A. Los Roque		40.61	3,100		No
Guayana Francesa	Francia	92,300	260,000	I*	No
Surinam	Holanda	163,820	543,000	I*	No
Guyana	Gran Bretaña	214,970	752,312	I*	No

*Según OCDE; **según Francia; ***isla de Cancún.

Fuente: Elaboración propia.

Venezuela combina su frente costero con dos mares, al norte se encuentra el Caribe y en el noreste el océano Atlántico, y en ese mar territorial tiene más de 300 islas, islotes y cayos con un atractivo turístico muy especial, que le han dado un posicionamiento importante en el Caribe.

Desde la perspectiva turística la isla más conocida es Margarita que junto al Archipiélago Los Roques, otro de los grandes atractivos turísticos de Venezuela, como parque marino y zona de conservación, la mayoría de las islas no están habitadas.

La posición excepcional de Venezuela en el mar Caribe, que es la puerta de salida de Suramérica, la ha posicionado como *home port* de los cruceros que recorren el Caribe, abriendo una nueva opción junto con Panamá a turistas que vienen del sur o no pretenden pasar por Estados Unidos.

El paraíso y las rutas del narcotráfico

El hecho de que el Caribe turístico concuerde con el productor y emisor más grande de Sudamérica, coloca a este paraíso en un lugar de tráfico, lavado e inversiones generalmente en el sector turismo.

De allí que la Conferencia de Naciones Unidas de 1994 sobre el Crimen Organizado Global estimó, por ejemplo, que los beneficios generales de toda clase de actividades ilícitas se situaron en una cifra tan elevada como 750,000 millones de dólares anuales, de los cuales, el tráfico global de drogas alcanza los 500,000 millones de dólares anuales, representando incluso una cifra superior a la del comercio global del petróleo (Castells, 2000).

El Gran Caribe, que es el conjunto de Estados insulares y territoriales pertenecientes a la Asociación de Estados del Caribe (AEC), se ve hoy fuertemente golpeado por el narcotráfico y sus delitos asociados, no sólo hablar del tráfico de drogas en un sentido estricto, sino a su vez, de altos niveles de delincuencia, criminalidad, tráfico de armas, lavado de dinero y corrupción de los sistemas políticos, entre otros.

Esto es posible por su posición geográfica y por la gran atomización que tiene la geografía política de esta gran región insular y continental y el turismo en expansión constante y el desarrollo de la banca externa, que facilitan el lavado de dinero y el tráfico indiscriminado de recursos asociados al crimen transnacional.

Lilian Bobsa considera que la globalización y la interconectividad facilitan oportunidades a la criminalidad organizada, sobre todo en economías altamen-

Archipiélagos e islas del Caribe venezolano

Nombre	Archipiélago	Islas	Turismo	Otra
Chimanas		7		Pesca
Borrachas		3		Deshabitadas
Píritu		2	Visitas	
Larga		1		Conservación
De Margarita		1	Turismo	
De Coche		1	Turismo	
De Cubagua		1		Pesca
Caracas		2		Deshabitadas
Los Monjes	X	3		Marina
Las Aves	X	11		Vigilancia
Los Testigos	X	8	Visitas	Vigilancia
Los Frailes	X	10		Deshabitadas
Los Hermanos		8		Federal
De Aves		1		Base
La Sola		1		Federal
La Tortuga		6	Visitas	Federal
La Orchila		4		Militar
La Blanquilla		1		Armada
Patos		1		Deshabitada
Los Roques	X	12		
San Carlos		1	Turismo	
Toas		1		Poblado
Zapara		1		Defensa
Los Pájaros		1		Deshabitada
Isla de Pescadores		1		Despoblada
De Providencia		1		Ex leproario

Fuente: Elaboración propia.

te externalizadas, como la caribeña, en donde la ventaja competitiva descansa en el turismo y a cuyos mercados acceden anualmente alrededor de veinte millones de personas, proveyendo cerca del 60% del PIB de varios de sus países. Este ingreso se complementaría además con el 20% y el 30% generado por el sector terciario, que es fundamentalmente financiero. Debido entonces a tales factores externos, estas economías son altamente vulnerables a los flujos ilícitos de personas y mercancías (Mantilla, 2011).

La otra cara de los “paraísos” es realmente tétrica, para el periodista Robin Wigglesworth, del Pulitzer Center on Crisis Reporting y del *Financial Times*, denuncia la creciente pobreza, adicciones a las drogas y violencia en islas como Trinidad y Tobago, Barbados y Jamaica. Los gobiernos de estas islas buscan renegociar su deuda externa ante el peligro de impago. Pero el Fondo Monetario Internacional impone recortes similares a los que ha impuesto a los gobiernos de países europeos. Esa “política de austeridad” resaltaría más la brecha social en paraísos para turistas y para evasores contruidos encima de una población local sin trabajo ante altos niveles de inflación. Miles de millones de dólares virtuales se manejan desde edificios blindados, a pocos metros de las calles donde deambulan personas sin hogar, enfermos mentales, drogo-dependientes y niños que no asisten al colegio. Ante esto el crimen organizado se ha instalado en un vacío de poder ante la degradación de las instituciones públicas. El secreto bancario constituye la esencia de los paraísos fiscales pero las economías de los países ricos dependen de estos centros *offshore*.

Jamaica tiene uno de los índices más elevados de crimen y de homicidios en el mundo. Sus cárceles hacinadas tienen un exceso de presos condenados por delitos menores relacionados con la marihuana, mientras se exige una despenalización similar a la de algunos estados en Estados Unidos, más cuando la marihuana forma parte de la cultura local.

Las poblaciones de estas islas están aún más expuestas que las europeas por la dependencia que tienen sus economías del turismo. También por la falta de infraestructuras, de inversiones para servicios públicos, por carencias en educación y por un pasado colonial y de esclavitud que aún arrastran.

El Gran Caribe tiene dos rutas del narcotráfico, una que va paralelo a la costa de Centroamérica apoyándose en los cayos, donde queda la gasolina para ese largo viaje hasta llegar a las costas de Quintana Roo, donde se tiran las pacas o se recogen según sea el esquema de trabajo de estos grupos de la economía criminal. La otra va por Puerto Rico hacia Europa, aunque a veces hay

desviaciones hacia La Florida, donde está el gran centro de consumo: Estados Unidos.

Pero las rutas son un corredor, el tema de fondo son las inversiones de economía criminal en el Caribe, la sintaxis entre este modelo que fácilmente supera las restricciones de los otros modelos más rígidos y el dinero de la economía criminal, un tema central en la lucha por el control de los paraísos del placer, del ocio y la corrupción.

EL PACÍFICO Y LAS HISTÓRICAS “ISLAS DE ENSUEÑO”

El Pacífico, el océano más grande del planeta, fue un gran escenario de la rapiña colonial, que originó guerras en el siglo XX y hoy es el territorio por excelencia del ocio y el lugar de los paraísos perdidos donde aún sobrevive “el buen salvaje”.

Este territorio marítimo lleno de islas del placer fueron antes islas estados gobernadas por pueblos originarios hoy extinguidos o integrados, con su pasado como folklore y no como historia, salvo la que inventan los mercaderes del mundo del turismo para vender aventuras imaginarias.

Debido a la imagen de los “paraísos” se ha dado una perspectiva muy limitada de las islas de este océano, ya que las limitan a Oceanía, región que tiene unas 20,000 a 30,000 islas, situadas al sur del trópico de Cáncer y que se agrupan en tres territorios: Melanesia, Micronesia y Polinesia.

La Melanesia también conocida como las “Islas Negras”, nombre que se les dio tomando como criterio el color de la piel de sus habitantes, lo cual no es correcto ya que sólo en Salomón septentrional son realmente de piel oscura, en las otras partes de la Melanesia son de piel más clara (Oliver, 2003).

La Melanesia incluye Nueva Guinea que es la mayor isla pacífica, la de mayor diversificación cultural en la región y posiblemente a nivel mundial, pero que está dividida entre Papúa Nueva Guinea e Indonesia, Nueva Caledonia, Zenadh Kes (Torres), Vanuatu, Fiyi e Islas Salomón.

Nueva Guinea está dentro del cinturón de fuego del Pacífico, con terremotos, erupciones y tsunamis. Una cadena montañosa recorre la isla de un extremo al otro y hay una selva muy densa, con una gran biodiversidad que ha llevado a la Unesco a crear amplias reservas y parques nacionales. Está habitada por mil pueblos que tienen diferentes lenguas, para el 2007 ya tenía 7'100,000 de habitantes.

El grupo de la Micronesia, cuyo significado es el de islas pequeñas, está formado por diferentes islas y archipiélagos como el de las Marianas, Guam, la Isla Wake, Palaos, Islas Marshall, Kiribati, Nauru y los Estados Federados de Micronesia. Estos últimos lo forman 607 islas que se extienden a lo largo del archipiélago de las islas Carolinas, colinda al norte con Papúa Nueva Guinea y al este con Filipinas.

Las islas son atolones y arrecifes coralinos asentados sobre cordilleras submarinas. Estos Estados Federados de Micronesia, tiene como capital a Palikir y la población total de la federación era de 11,542 en el 2011.

La Polinesia es un grupo de islas cuya denominación significa muchas islas, dentro de éstas se incluye a Nueva Zelandia, Hawái, Rotuma, Midway, Samoa, Samoa Americana, Tonga, Tuvalu, Islas Cook, Polinesia Francesa y la Isla de Pascua, esta última esta bajo control de Chile, país que no tiene una gran vinculación con estos pueblos.

Las islas suelen ser clasificadas en islas altas e islas bajas, las altas tienen respecto a su orogénesis, habitabilidad y fertilidad, los volcanes crean las primeras que suelen permitir más habitantes y su suelo es más feraz. Las islas bajas suelen ser arrecifes o atolones relativamente pequeños y estériles.

Melanesia, de las tres la más poblada, se compone sobre todo de islas altas, mientras Micronesia y Polinesia son islas bajas.

Además hay más archipiélagos e islas en este océano que no suelen ser consideradas parte de Oceanía: las Galápagos que pertenecen a Ecuador, las Aleutianas que están en Alaska, Sajalín y Kuriles en Rusia, también en disputa, y Taiwan que es reclamada por la República Popular China, Filipinas; Islas del Mar de la China Meridional (China); la mayoría de Indonesia y Japón, incluyendo las Islas Ryukyu. Los habitantes de estas islas no se consideran isleños del Pacífico, sino que se identifican con las naciones del continente más cercano.

Las islas del Pacífico han sido la cuna del imaginario del paraíso desde el siglo XVIII, y la construcción de éstos se realiza sobre la base de la colonización, la aculturación, la ruptura de las sociedades locales y sus lazos solidarios y al final una disneylización de la realidad, todo pasa a ser paisaje “emocionante”, “puro”, “natural”, nombres que ocultan una larga historia que construyó el colonialismo y terminó de ordenar el racismo y las ideologías que lo sustentaban.

Las islas del Pacífico pasan por una serie de procesos, que arrancan con la idealización del “modo de vida natural”, opuesto a un mundo de donde pro-

Principales paraísos insulares del Pacífico

Territorio	Superficie km ²	Población	Régimen legal	Turismo	Paraísos fiscales	Colonizador
Wallis y Fortuna	247	16,025	Colectividad de Ultramar	T	No	Francia
Islas Marianas del Norte	477	80,006	ELA * Estados Unidos	T	No	Estados Unidos
Archipiélago de Hawái			ELA * Estados Unidos	I°	No	Estados Unidos
Samoa Americana	199	57,881	ÁNOI**** Estados Unidos	T	No	Estados Unidos
Isla Guam	549	163,941	ÁNOI**** Estados Unidos	T	No	Estados Unidos
Isla Norfolk	34,6	2,128	Territorio Externo Australia	T	Financiero <i>Offshore</i>	Inglaterra
Islas Cook	240	10,900	ELA * Nueva Zelanda	I°	SI**	Inglaterra
Isla Niue	262	4,076	ELA * Nueva Zelanda	T	SI**	Inglaterra
Isla de Pascua	163,6	5,035	Provincia de Chile	T	No	
Fiyi	18,274	837,271	República Parlamentaria	I°	SI**	
Nueva Caledonia	19,060	232,258	CSG*** Francia	T	No	Francia
Islas Marquesas	997	8,712	Colectividad de Ultramar	I°	No	Francia
Isla Salomón	28,450	552,438	Monarquía Constitucional	T	SI**	
Tahití	1,045	138,133	Colectividad de Ultramar	I°	No	Francia
Tonga	747	103,036	Monarquía parlamentaria	I°	No	Inglaterra
Vanuatu	12,189	207,000	1970 República	T	SI**	Inglaterra-Francia

*ELA (Estado Libre Asociado); **clasificación española; ***CSG (Comunidad sui-generis); ****ÁNOI (Área no organizada incorporada).
Fuente: Elaboración propia.

venían los navegantes, oscuro como el Medioevo, dominado por la religión en forma fanática y donde todo era reprimido en nombre de la fe.

Pasan a ser controlados por una nueva religión, la de los colonizadores, que reduce la brecha e impone una fuerte represión a la sociedad local con base al modelo impuesto, el “buen salvaje” pasa a ser el dócil colono, y los que no lo aceptaban eran reclasificados como peligrosos, perversos y otros estigmas que definían al que no quería perder la libertad.

Luego viene una segunda idealización a partir de las novelas, los libros de viajes, que marcan un mundo diferente al de los lectores europeos, algo mágico y natural pero siempre inferior, los colonizadores eran la civilización y los colonizados eran los salvajes, luego dóciles aborígenes.

De allí pasa al turismo otra manera de ver estas realidades alejadas, y así los barcos que comerciaban comienzan a llevar viajeros a un nuevo turismo “el de aventura”, para encontrarse con pueblos que eran considerados antropófagos pero que en la realidad no existía peligro porque esos ritos formaban parte de una religión que se les había hecho olvidar.

El cine ratifica estos mundos mágicos y con ello le da más imágenes que logran socializarse y hacer correr la imaginación, todos aspiramos a una isla solitaria, como Robinson Crusoe, una playa de arena blanca, sol y aguas azules, el mito se va modernizando, pero la idea subsiste, ese mundo era diferente, y por ello el turista lo usa por un corto tiempo y luego regresa a la civilización.

Las islas del Pacífico y las culturas que se desarrollan en el continente no estaban aisladas unas de otras, las culturas malayas estaban en contacto desde muchos siglos atrás con China, India y Persia y habían recibido influencia de todos esos pueblos. Del otro lado del Pacífico, en América, la situación fue diferente, las cuatro grandes culturas: mayas, chibchas, aztecas e incas eran mundos aislados, por lo que conquista en esta zona no implicaba un golpe a toda la región, pero sí lo fue del lado de Asia.

Así para los malayos, la caída de Malaca a mano de las expediciones portuguesas, generó un gran descalabro guerrero, cultural, comercial y económico en esta vasta zona costera llena de grandes archipiélagos y se condena este hecho como la caída de Constantinopla para Occidente, lo cual no ocurrió con la caída de Tenochtitlan con el resto de América (Bernal, 2012).

Este gran océano y sus miles de islas, solamente Indonesia tiene 17,000 y sus grandes costas y riquezas no son ocupados por las potencias en forma inmediata, se deberá llegar al siglo XIX, cuando la independencia de las colonias

españolas saca a este país de su interés por América y desvía sus flotas hacia las Filipinas.

La ocupación de los archipiélagos y costas del Pacífico fue muy diferente a la conquista de América, ya que no tenía grandes riquezas y tampoco había mano de obra disponible, por lo que comenzó una nueva corriente de esclavos más moderna de malayos, chinos y otras regiones de Asia, para trabajar en las plantaciones que tenían los “hombres blancos”. La ocupación económica fue anterior de la política y por ello es que se notaba menos el proceso colonial, aunque sus resultados fueron muchas veces peores, como fue el caso del archipiélago de Hawái, anexado por Estados Unidos a fines del XIX.

El Pacífico fue así conociéndose por los barcos que negociaban expediciones que llegaban y tomaban puertos en el continente, plantaciones de europeos y norteamericanos y algunos misioneros, pero todos hicieron posible lograr una nueva colonización que en el siglo XX dará sus dividendos en muchos frentes incluido el turismo.

Principales íconos turísticos del Pacífico

El Pacífico tiene miles de islas, pero mundialmente son reconocidas las más promovidas a nivel mundial, y que se han transformado en verdaderos íconos del turismo. Aquí sólo analizaremos de manera sucinta algunos de los principales destinos insulares.

El Archipiélago de Hawái. Se encuentra en el medio del océano Pacífico en una región de gran actividad volcánica muy importante, a más de 4,000 km de la costa de California en Estados Unidos y 6,200 km de Japón. Su superficie es 17,600 kilómetros cuadrados.

La primera colonización de Hawái se produjo aproximadamente en el año 1000 d. C., por pueblos polinesios procedentes de islas situadas en el Pacífico Sur, muy probablemente de las Marquesas y durante aproximadamente 800 años, estos pueblos vivieron en ocasiones en paz y en otras en guerra entre ellos, a medida que iban ampliando sus territorios por las ocho islas principales.

Este pueblo desarrolló un complejo entramado social basado en un sistema de castas, regido por un amplio conjunto de tabúes de tipo religioso y social conocidos como sistema kap, también desarrolló tecnología con las construcciones para el riego, en la isla de Kauai, que los locales construyeron un acequia o acueducto local de piedra y arcilla, de seis metros de altura.

En 1778 los locales eran entre 200,000 a 250,000, divididos en distritos con sus gobiernos y una lengua común, pero el impacto de los cazadores de ballenas a fines del siglo XVIII y el XIX, se dio inicialmente más fuerte en Hawái, Tahití y las Marquesas, lo que afectó a la sociedad con enfermedades venereas, mestizaje y pérdida de hombres que se embarcaban con ellos, luego las bases se trasladaron a Nueva Zelandia. Pero la industria ballenera decae después de 1850, al remplazar el aceite de ballena por los derivados del petróleo y las barbas de éstas por el acero. Los comerciantes europeos se interesaban por la madera de sándalo, que los reyes entregaban a cambio de barcos equipados. El control de este archipiélago lo fue construyendo solapadamente Estados Unidos y debido a la Guerra de Secesión se frenó la expansión en el Pacífico que promovían los republicanos.

Los hacendados estadounidenses asentados en Hawái, logran firmar un tratado de reciprocidad con Estados Unidos en 1875, para comenzar a preparar el terreno para la futura anexión, que se da entre 1893-1894. Los hacendados deponen a los reyes del archipiélago, y en 1898, Estados Unidos absorben a Hawái como parte de éste.

La Primera Guerra Mundial incidió positivamente en el archipiélago al incrementarse el precio de la azúcar, pero en el período siguiente, el de entre-guerras, las islas del Pacífico se dividieron en cuatro zonas de influencia bien diferenciadas, siendo la de Estados Unidos este archipiélago, la isla de Guam y Samoa Occidental.

El dominio de los occidentales a comienzos del siglo XIX cambió la economía al desarrollar primero la caña de azúcar y sus agroindustrias y luego el cultivo de piña y su exportación enlatada. El crecimiento demográfico fue bajo, pese a las inmigraciones, nueva medicina y otros.

Para 1939, los bosques de sándalo habían desaparecido, inmensas zonas se habían abandonado y se dedicaban al ganado cabrío o vacuno; se había abandonado también la cría de peces en estanques, la pesca en estanque era ya un deporte de los trabajadores foráneos, la población había dejado el campo y se habían asentado en las ciudades, en Honolulu, vivían el 40% de la población.

La otra cara es que se había dado un cambio tecnológico en el campo y en los cultivos de caña de azúcar y piña que los hacían muy eficientes, además de usar riego. La población en 1939 era de 156,000 japoneses, 115,000 caucásicos, 100,000 filipinos, 50,000 parcialmente hawaianos, 28,000 chinos, 6,000 coreanos y 14,000 hawaianos puros, todos viviendo en una sociedad totalmen-

te occidentalizada y dominada por occidentales y el 75% de los asalariados trabajaban bajo el control de unos pocos empresarios.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el enclave de plantación evoluciona como el Caribe hacia el turismo, logrando en pocas décadas consolidarse. Así en la primera década del siglo XXI, la industria turística en Hawái representa el 26.3% del Producto Geográfico Bruto y el 32.1% de los empleos se relacionan a esta industria.

La zona turística masiva de Waikiki, cuyo territorio es solamente de 1 milla cuadrada (2.59 kilómetros cuadrados) contiene el 11% de todos los empleos en el estado y representa el 12% de los ingresos provenientes de los impuestos locales y estatales. Con aproximadamente el 30% de los visitantes anuales provenientes de Japón, Hawái funciona como la puerta del Pacífico entre Asia y Estados Unidos.

Esta área turística está situada en la costa sur de Honolulu, zona que fue un parque infantil para la realeza hawaiana y conocido como “aguas de vertido”, pero se integró al mundo cuando su primer hotel, el Moana Surfrider, fue construido en sus costas en 1901.

Waikiki es el paradigma perfecto del turismo masivo promovido por el modelo urbanístico norteamericano, para un turismo dócil y domado como son los propios norteamericanos y los japoneses, ambos igual de alienados y dominados por el consumismo.

Hay una excelente descripción de este fenómeno, que dice que en Waikiki no hay hoteles o grandes almacenes, todo es un gran hotel o almacén: el dentro y el fuera, la playa y el bar, la plaza y el baile, las calles no pierden su carácter, sino que simplemente desaparecen en su escala ciudadana para renacer en una escala mucho más adecuada dentro o entre los hoteles y grandes almacenes (Rubert de Ventós, 1976).

Acorralados entre un turismo masivo sin límites y una agricultura extensiva y altamente tecnificada, los locales no hacen más que defenderse y un ejemplo de ello son hacia los maizales de Monsanto, situados sólo a unos metros de sus casas en Molokai, uno de los últimos lugares que ha evitado el turismo y la urbanización, pero los campos de Monsanto son una de las pocas entidades corporativas que separan el terreno desprovisto de vegetación de las montañas y océanos.

La entusiasta marcha era la última de una serie de protestas en las cinco islas hawaianas que Monsanto y otras compañías de biotecnología han conver-

tido en la zona cero del mundo de ensayos químicos e ingeniería alimentaria. Hawái se encuentra actualmente en el epicentro del debate sobre los organismos genéticamente modificados, generalmente abreviados como OGM. Porque Hawái está geográficamente aislada del público en general, es un sitio ideal para la realización de experimentos químicos.

En los últimos 20 años, esas compañías químicas han realizado más de 5,000 experimentos a campo abierto de cultivos resistentes a los pesticidas en una superficie de entre 16,000 y 24,000 hectáreas de tierra hawaiana sin ninguna divulgación, convirtiendo el lugar y a su gente en conejillos de indias de la ingeniería biotecnológica. La presencia de esas corporaciones ha llevado a una de las mayores movilizaciones de Hawái en décadas. Similar a las protestas ecológicas y de la tierra en Canadá y en Estados Unidos continental, el movimiento está influenciado por la cultura indígena (Altemus, 2013).

Hawái a través del desarrollo de la economía del turismo se ha transformado en lo opuesto a lo que geopolíticamente pretendía ser, y mucho más después del fin de la Segunda Guerra Mundial, ya que en vez de ser una zona vetada para los intereses japoneses se transformó en un gran atractivo al extremo que hoy son poseedores de un alto porcentaje de torres de departamentos y hoteles en el archipiélago.

Un ejemplo de ello nos lo da el golf que, para el comienzo de la década de los noventa del siglo pasado de los 65 campos de golf existentes en las islas, el 74% pertenecían a inversionistas japoneses, y los campos restantes, nueve son militares, cinco públicos y tres privados. Esta es una tendencia que se continua en la parte continental de Estados Unidos, que en esa época ya eran propietarios los inversionistas japoneses de 500 de los mil campos más importantes, ya que para los noventa, en Estados Unidos había un total de 13,951 campos (Ortega Martínez, 1992).

El archipiélago y su destino masivo “insignia” Waikiki son considerados como un destino maduro, que en este siglo requería adecuarse para mantener la competitividad, para lo cual se desarrolló un Plan estratégico 2005-2015, el que está en aplicación (Dorta, 2012).

Pero además de su destino estrella, el archipiélago tiene islas con encanto propio como es el caso de Maui, la segunda isla por superficie, que tiene entre sus atractivos el único tren del archipiélago, el tren del azúcar y al pueblo de balleneros de Lahaina, hoy un lugar turístico, complementado por el parque nacional Haleakala (Findlay *et al.*, 2013).

Hawái, arribos de turistas y alojamiento

Año	Arribos total	Arribos domésticos	Arribos internacionales	Visitantes por día total	Visitantes por día domésticos	Visitantes por día internacionales	Acomodaciones total estado
2000	6'948,595	4'446,936	2'501,659	1'168,637	123,441	45,196	71,506
2001	6'303,791	4'224,321	2'079,470	158,247	118,106	40,141	72,204
2002	6'389,058	4'358,850	2'030,208	160,195	121,030	39,165	70,783
2003	6'380,439	4'531,289	1'849,150	161,048	123,389	37,659	70,579
2004	6'912,094	4'892,960	2'019,134	171,481	132,355	39,126	72,176
2005	7'416,574	5'313,281	2'103,293	185,445	144,396	41,049	72,307
2006	7'528,106	5'550,125	1'977,981	189,441	149,545	39,895	72,274
2007	7'496,820	5'582,530	1'914,290	189,412	150,960	38,452	73,220
2008	6'713,436	4'901,893	1'811,543	172,487	135,239	37,248	74,177
2009	6'420,448	4'672,001	1'748,447	165,082	129,100	35,983	75,188
2010	6'916,894	4'957,352	1'959,542	177,949	136,407	41,542	74,988
2011	7'174,397	5'127,291	2'047,106	185,824	142,027	43,797	77,731

Fuente: data.hawaii.gov

En el extremo norte del archipiélago esta la isla de Kauai, conocida como la isla jardín, que es de las menos alteradas por el turismo y la agricultura extensiva y mantiene grandes áreas verdes bajo reserva, pese a tener más de medio millón de habitantes a comienzo de este siglo. Esto es lo opuesto a la masividad desarrollado en Waikiki, y por ello se impuso un turismo de la naturaleza más amigable con ésta, siendo una de las opciones para mantener un modelo que tendrá, sin alteraciones, un éxito continuo.

Esta isla ha sido el escenario de las grandes películas donde emerge la naturaleza como escenario principal como *Parque Jurásico*, *la Isla de la Fantasía*, *En busca del arca perdida*, *King Kong*, primera versión. El parque estatal de la costa Na Pali se creó para proteger el valle de Kalalau con enormes desfiladeros y caídas verticales de más de 1,100 metros. Así el archipiélago conocido por su masividad tiene islas poco alteradas como contrapeso. El turismo logró

concluir el proceso que iniciaron los hacendados y los misioneros de Estados Unidos, que era borrar la historia de estos pueblos, lo cual se logró mayoritariamente; hoy hay una pantomima de cultura, bajo el control del colonizador, un proceso que es aparentemente irreversible.

Tahití, en la Polinesia Francesa abarca una superficie entre mar e islas de 4'000,000 de km², el cual se divide en cinco archipiélagos, base de un orden político posterior, y éstos son: Austral, las Marquesas, Tuamotu, Gambier y de la Sociedad (Tahití).

Desde el punto de vista geológico, en el océano Pacífico hay tres tipos de islas por su origen: las mayores son las Continentales: Nueva Guinea, Nueva Zelandia, Nueva Caledonia y Viti Levu, una de las islas Fiyi; las de origen volcánicas: Hawái, Tahití, Upolu, Ponape y muchas otras y, por último, las más débiles que son las coralinas: Marshall, Nauru, Makatea, Angaur, ya que por su suelo sin altura a nivel del mar son las más amenazadas por el cambio climático.

El oficial inglés Wallis fue el que aparentemente descubrió la isla porque lo desvió una tormenta a Tahití por lo que el Almirantazgo designa a Cook para una expedición a Tahití, cuyo primer viaje 1768-1771, fue un éxito y llega a Tahití; realiza un segundo viaje entre 1772-1775, y en el tercer viaje 1776-1779, Cook es asesinado en Hawái.

En 1767 arriba Wallis y pocos meses después Louis-Antoine de Bougainville, que desconoció el descubrimiento inglés y posiblemente el anterior, de un marino español y tomó posesión en nombre de Francia, rebautizándolo como Nueva Citerea (Otero, 2003).

Tahití, al igual que Hawái, estuvo entre los archipiélagos que más impactó la presencia de los balleneros y su efecto en la sociedad local, por su mestizaje, nuevas enfermedades y pérdida de navegantes que se iban tras las ballenas, pero en 1797, arriban a Tahití, un contingente diferente a los balleneros, eran un grupo de artesanos y evangelistas, que luego de 18 años de trabajar con los jefes lograron que su religión se impusiera como la religión oficial. Los misioneros católicos llegan a Tahití en tres oleadas, el último intento fue en 1827 y en 1836 Francia invade Tahití e impone un protectorado.

En 1847 termina el litigio entre Francia y Gran Bretaña a favor de los franceses y cuatro décadas después, en 1880, se termina el gobierno de la dinastía Pomares, y pasó a ser colonia.

Entre 1843 y 1900 se fueron integrando bajo el nombre y poder de Francia, la Polinesia Francesa, cuya capital era Papeete en la isla de Tahití. De este puerto salían las mercancías a todo el mundo: copra, vainilla y nácar, y allí legaban las mercancías de Europa que navegantes locales redistribuían en las otras islas.

A nivel de sistema económico no progresó la plantación porque los locales no se adecuaron y los chinos que llegaron crearon sus propios negocios, por lo que no pudieron tampoco hacerlos trabajar bajo su control. La copra se producía en fincas por locales los que la vendían a los chinos y ellos la vendían a los exportadores; en 1939, seguía siendo el modo de subsistencia de los locales.

Las islas de la Sociedad es la principal división de estas islas, están formadas por ocho islas volcánicas altas y dos atolones a lo largo de un eje de 300 millas, en 1767 eran habitados por aproximadamente unas 50,000 personas. Tahití es la mayor de las islas que tenía en esa época 35,000 habitantes en 1767, estaba dividido en varios distritos con sus jefes.

La sociedad de Tahití tenía en la parte superior una jerarquía de privilegios religiosos y ceremoniales, conferidos hereditariamente. La llegada de los franceses y otros extranjeros no alteró la sociedad local, que no era de clases, sino que cada grupo se reunían entre ellos, especialmente los chinos.

En la Segunda Guerra Mundial esa región estaba en una zona de conflicto entre las potencias enfrentadas, pero cuando se da la caída de Francia, el movimiento Francia libre, anti nazi, resulta victorioso en Nueva Caledonia y Tahití, y contó para sostenerse con el apoyo y defensa de las fuerzas armadas de Nueva Zelanda y Australia.

El gobernador francés, a fin de no generar roces con los enemigos de Francia y Estados Unidos restringió el uso turístico de Tahití por marines norteamericanos para evitar una invasión. Y al terminar la guerra, la isla tenía menos diversiones para los turistas que las que había acumulado al comenzar ésta, lo que se agravaba porque la sociedad tenía más dinero disponible, pero faltaban productos para poder consumir, lo cual era una gran limitación.

Los tahitianos habían tenido durante la guerra una cierta autonomía, por lo que al terminar intentan frenar el arribo de funcionarios para que sean reemplazados por población local, lo cual no fue aceptado por el gobierno y por ello responde enérgicamente.

En 1957, en pleno proceso de descolonización, Tahití pasó a ser catalogado como territorios franceses de ultramar, figura que aplicó también en las colo-

nias del Caribe. En 1984 logra obtener una amplia autonomía en asuntos internos. Tahití es el típico paraíso y lugar donde comenzó a forjarse la leyenda y construir este imaginario que llega hasta el día de hoy cada vez más fuerte, ante la necesidad de la gente de buscar espacios, lugares y cotidianidades diferentes.

En la construcción del imaginario de Tahití, impregnado de sexo, han aportado diferentes medios y formas de comunicación. Por ejemplo el cine, en un clásico de su época, *Rebelión a bordo* mostraba por primera vez un Tahití en tinte de color enfatizando la idea de la belleza de las tahitianas y el placer sexual, reproduciendo el proceso histórico de construcción de un Tahití paradisíaco, femenino y seductor en la filosofía imperialista europea y las políticas colonialistas francesas.

En septiembre de 1995, el imaginario del “paraíso” tahitiano fue cuestionado por los propios tahitianos durante los enfrentamientos con el gobierno francés a causa de las protestas por las pruebas nucleares francesas en el atolón de Mururoa, al sureste de Tahití, y allí cambió la imagen, se mostraba el Tahití pobre, del Tercer Mundo, el de las vidas reales de sus gentes, frente a la Francia rica; un Tahití como tierra ancestral, una imagen de postal y un lugar de pruebas nucleares, reflejaba, como muchos otros destinos turísticos, campos de experiencia, representación e intervención entrecruzados y yuxtapuestos, en el marco de un proceso generativo histórico, espacial, dinámico y complejo (Kahn, 2000).

Es necesario comprender cómo se construyen los estereotipos etnosexuales en relación al turismo sexual, Littlewood (2001) pone de manifiesto la estrecha vinculación entre viaje y sexo en la imaginación de los europeos desde los viajeros de élite de la Ilustración hasta el turismo sexual en la actualidad, señalando que la búsqueda de sexo más allá del mundo ordinario puede ser un cuestionamiento de la moral imperante en este último (Lagunas, 2010).

El escritor Henri Adams, en sus cartas de los mares del sur, escribe que Tahití es la belleza de un alma perdida, y arremete contra los que deformaron la realidad con que se encontró cuando llegó. Nos alimentamos de mitos y Tahití y las islas nos lo han proporcionado a través de libros, películas y pinturas.

Escritores como Pierre Loti, Herman Melville, Jack London y Robert Louis Stevenson acrecentaron ese mito, pero los mediocres escritores norteamericanos Charles Nordhoff y James Norman Hill, con sus tres libros sobre la famosa rebelión de la tripulación del *Bounty*, la cual fue llevada varias veces al cine, crearon una gran expectativa sobre Tahití y sus islas.

La isla está dividida en dos áreas: Tahití Nui, el área más poblada y más desarrollada con mayor infraestructura y es donde está la capital Papeete y la Tahití Iti, menos desarrollada y, por ende, con mejor infraestructura y menos carga de turistas.

Pero el ícono por el que se conoce hoy Tahití es Bora Bora, que ellos la definen como “la isla más bonita del mundo”, son islas de Sotavento a 230 km de Tahití, que realizó un cambio drástico en su economía abandonando la pesca y la copra por el turismo, con un apoyo de inversiones extranjeras.

La isla está rodeada de una barrera arrecifal que crea una laguna de un intenso color azul que rodea a una inmensa playa de arena suave y que tiene como fondo volcanes extinguidos como el monte Pahia y Otemanu y la población principal Vaitape se ubica en la costa occidental frente a la entrada de la laguna, allí está el famoso hotel Bora Bora construido sobre pilotes en la laguna, con madera y techos de palmera (Findlay *et al.*, 2013).

El turismo en Hawái se ha llevado parte de la historia, pero no toda, la magia lo ha transformado, pero tiene en común con Las Vegas, la cercanía de zonas donde se explotaron bombas nucleares, el paraíso también fue violado.

El Pacífico como el Caribe es una zona de guerra permanente, desde el inicio de la modernidad que los descubrió a hoy, zonas de influencia y colonización disfrazada, ya que los resabios coloniales no llegan a constituir países sino remedos de los mismos, al extremo que la población mayoritariamente es proclive a seguir siendo colonia.

El neocolonialismo hoy se ratifica con el turismo, se consolida con el nuevo idioma universal y se unifica en el mercado global, todo bajo una ideología global, el eurocentrismo oculto tras la globalización.

EL ATLÁNTICO: ISLAS CARBONERAS Y TURISMO

En el Atlántico hay una serie de paraísos turísticos por su belleza, pero que tras la misma ocultan, la cara más oscura del capitalismo global, la función de paraísos fiscales, una dupla que sigue vigente y la cual lidera Inglaterra, son los restos del eximperio, pero reciclados como modernas instalaciones para el turismo y el sistema financiero global.

En el Atlántico euro-africano hay un reducido grupo de archipiélagos que tienen una serie de las islas famosas por su belleza y que se les denomina como la Macaronesia, que es el nombre colectivo de cinco archipiélagos ubicados

frente a la península Ibérica y al continente africano y éstos son: el archipiélago de las Azores, las islas Canarias, Cabo Verde, Madeira e Islas Salvajes.

Estas islas, posiciones españolas y portuguesas, salvo Cabo Verde que fue colonizada por los portugueses y hoy es un país independiente, se vienen a sumar a los grandes corredores turísticos del Mediterráneo español y el sur de Portugal, con quienes compiten con mucho éxito, como es el caso de las islas Canarias, hoy amenazadas por la potencial explotación petrolera, que podría derivar en una tragedia para este paraíso turístico.

Cabo Verde, como país independiente, ha permitido la banca *offshore*, y hay varios bancos que operan de esa manera en esta isla, cuya economía transita cada vez más hacia el modelo turístico. Gibraltar, que no es isla sino enclave, es otro de la banca *offshore*, que combina muy bien con el turismo.

Más al norte hay tres islas que son propiedad de la corona británica y no del Reino Unido, lugares cercanos a Francia donde el turismo se funde con los bancos *offshore*, son lugares que están en el corazón de Europa por lo que sirven financieramente al gran montaje de la City en Londres.

Las islas no son colonias inglesas como se piensa, sino por oposición son propiedad de la corona británica, propietaria de isla, que mantiene una relación ahistórica, pero disfrazada por el turismo y operada por la banca *offshore*.

Hacia el centro del Atlántico, hay tres islas que sirven generalmente como bases militares inicialmente inglesas y a medida que este país comienza a perder su imperio las pasa a Estados Unidos, las tres islas más islotes son todos Territorios Británicos de Ultramar, que operados como enclaves no han desarrollado actividades como para aspirar a una autonomía.

En las costas de Europa y principalmente de Gran Bretaña hay muchas islas, lugares aislados pero que hoy han comenzado a integrarse al mundo europeo por las comunicaciones y el turismo. Las islas son uno de los imaginarios centrales en el turismo por ello su recuperación e integración a esta nueva geografía de la realidad global.

EL ÍNDICO Y SUS ISLAS TURÍSTICAS

El océano Índico es el tercero en superficie del mundo que cubre una extensa área de 73'556,000 km² y tiene por límites las costas de África del Este, Oriente Medio, Asia del Sur, Sureste Asiático y Australia. Como en el resto de los grandes océanos hay un sinnúmero de islas, muchas deshabitadas, otras míni-

Islas del Atlántico euro-africano (turísticas)

Territorios	Extensión km ²	Población	Régimen legal	Turismo	Núm. islas	Paraíso fiscal	Otros	Colonizador	Número de turistas
Islas Canarias	7,746,95	2'218,344	Comunidad Autónoma de España	1°	11	Zona franca especial	España	España	9'600,000
Azores	2,322	246,772	Portugal	1°	9	Alternativo			
Madeira	828	267,785	Region Autónoma de Portugal	1°	5		Portugal		
Islas Salvaje	2.73	2	Portugal		7	Conservación	Portugal		
Cabo Verde	4,033	491,875	Republica	1°	15	Sí	Agricultura	Portugal	

Fuente: Elaboración propia.

Islas del canal y del centro del Atlántico

Denominación	Sup. km ²	Función	Régimen legal	Turismo	Banca*	Otras actividades	Habitantes
Jersey	118.2	Geopolítica	DPB*	Sí	Sí	Comercio-web	84,082
Guernsey	81	Geopolítica	DPB	Sí	Sí	Agricultura	65,068
Isla de Man	572	Geopolítica	DPB	Sí	Sí	Pesca-agro	80,049
Santa Elena	121.7	Defensa	TBDU**	Sí	Sí	Pesca-artesanas	4,255
Ascensión	91	Defensa	TBDU			Comunicaciones	884
Tristán de Acuña	201	Pesca / ganadería	TBDU			Agricultura	271

Fuente: Elaboración propia. *DPB Dependencia de la corona británica; **TBDU Territorio Británico de Ultramar.

mamente que están bajo la tutela de algún país generalmente de los antiguos países coloniales del siglo XIX.

En éste, como en el resto, se han seleccionado los “paraísos” más representados a nivel del turismo mundial, dejando muchas islas que hoy serían verdaderos paraísos por no estar afectadas ni por el turismo ni por actividad humana.

Al igual que en el Caribe, la guerra fría y la descolonización se transformaron en los dos motores de la transformación de las islas del Índico de países o posesiones abandonadas o explotadas intensivamente por el sistema de plantación a paraísos turísticos, destinados a recibir millones de visitantes para poder apreciar el mundo natural, los pueblos olvidados o atrasados y las culturas desconocidas, en general, todo lo que tiene el “otro” frente al occidental eurocentrista y cree en que es la representación viviente de la “civilización”.

Hay varios ejemplos de “paraísos emblemáticos” como Bali, las islas Seychelles y Reunión, lugares de turismo mundial, donde los constructores de la realidad turística ocultan la realidad de estas sociedades tras los muros de los grandes hoteles y centros comerciales que hacen de barrera en los barrios pobres y las playas con muchos turistas que viven una realidad muy diferente.

El archipiélago de Seychelles es un país africano formado por aproximadamente 155 islas tropicales en el océano Índico, situadas al noreste de Madagascar y Mauricio, una extensión de tan sólo 455 km² y su número de habitantes asciende a poco más de 81,000. Debido a que el país no contaba originalmente con población indígena, los habitantes son descendientes de inmigrantes de ascendencia francesa, africana, india, china y británica, por ello conviven tres idiomas oficiales: el seychellense (lengua criolla), francés e inglés.

El motor de la economía de Seychelles es el sector turístico, generando en la actualidad alrededor del 70% del producto interno bruto del país, pese a las políticas del gobierno para diversificar la economía, sin embargo, ello ha propiciado el desarrollo de algunas actividades alternativas, como la pesca industrial y las actividades de manipulación y reexpedición de mercancías, relacionadas con su zona de libre comercio.

El sector *offshore* también ha tenido un gran auge durante los últimos años, siendo una de las pretensiones del Gobierno convertir a las islas en un importante centro financiero internacional, debido a ello es que Seychelles es el país de Africa con mayor renta per cápita. No obstante, su situación financiera es complicada debido a que es uno de los países más endeudados del mundo, ya que la deuda pública asciende a más del 90% del producto interno bruto.

Principales islas turísticas del océano Índico

Isla	Archipiélago	Superficie km ²	Población	Número de islas	Turismo	Poseción	Otros
Sri Lanka		65,610	20'743,000	1	Sí	República	Santuario de elefantes
Madagascar		587,041	20'653,556	1	Sí	República	2 parques nacionales
Andamán	Andamán	6,408	181,949 (2001)	204	Sí	India	
Islas Nicobar	Nicobar	1,841	42,026	22	Sí	India	
Islas Laquedivas	Laquedivas	32	60,595	17	Sí	India	
Maldivias		298	317,280	1,200	Sí	República	Amenaza por el cambio climático
Timor Oriental	Malayo	14.78	1'062,777	1	Sí	República	
Sumba	Islas M. de la Sonda	11,153	611,954	1	Sí	Indonesia	
Isla de Flores	Idem	13,540	1'831,000	1	Sí	Indonesia	
Bali	Idem	5,700	3'551,000	1	Sí	Indonesia	Capital turística
Sumbawa	Idem	15,448	1'130,000	1	Sí	Indonesia	
Sumatra	Idem	473,605	50'365,538	1	Sí	Indonesia	
Java	Idem	132,000	124'000,000	1	Sí	Indonesia	

continúa en la página siguiente...

Isla	Archipiélago	Superficie km ²	Población	Número de islas	Turismo	Posesión	Otros
Celebes	Idem	174,600	76,541 (2007)	1+9	Sí	Indonesia	
Socotra	Socotra	3,796	42,842			República	
Islas Seychelles	Seychelles	455	81,185	115	Sí	República	Centro mundial de turismo
Zanzibar	Zanzibar	3,067	1'022,555	2	Sí	Tanzania	Islas Melucas
Comoras	Comoras	2,170	651,901	3	Sí	República	Moheli, Anjouan
Mayotte	Comoras	374	186,452	1	Sí	Francia	
Reunión	Mascareñas	2,512	839,500	1	Sí	Francia	
Mauricio	Idem	2,040	1'233,000	5	Sí	República	
Rodriguez	Idem	109	35,000	1	Sí	República	Dep. de Mauricio
Islas Agalega	Islas Mascareñas	26	289	2	Sí	República	Idem
Isla de Bairen	Isla Bairen	760	1'248,348	33	Sí	Reino	
Qeshm		1,491	100,000	1	Sí	Irán	
Masira		649	12,000	1	Sí	Omán	
Isla de Phuket		543	249,446		Sí	Tailandia	
Singapur		697	5'353,494	63	Sí	República	

Fuente: Elaboración propia.

La ausencia de paludismo en las islas Seychelles es inexplicable ya que son raras las zonas que no se hayan visto afectadas en el mundo y además ese archipiélago es una excepción en África. Clima, ubicación, tráfico aéreo y marítimo intenso, todas las condiciones favorables para los Anopheles, los mosquitos vectores de la enfermedad, parecen sin embargo no lograr reunirse.

Un investigador del IRD y sus contrapartes acaban de comprobar por primera vez que esta ausencia de Anopheles endémicos es provocada por la de los mamíferos terrestres autóctonos, de hecho, el ganado y los animales domésticos llegaron con los blancos al final del siglo XVIII (Courcoux, 2011).

Si bien uno de los íconos regionales es el archipiélago de las islas Seychelles, hay otros emergentes que veremos, pero que no limitan a este gran número de islas turísticas, o sea, cuyo único modelo de desarrollo es a partir del turismo.

Isla Mauricio

Mauricio fue un país independiente integrado al Commonwealth desde 1968 y se declara República Parlamentaria recién en 1992. El país tiene una superficie de 2,040 km² y una población de 1'295,789 habitantes, según el censo de 2013.

La isla de Mauricio es una república insular que incluye las islas de San Brandón o Cargados Carajos, Rodrigues y las islas Agalega y forma parte de las Islas Mascareñas, juntamente con la isla francesa de La Reunión la cual se ubica a sólo 200 kilómetros al suroeste.

La explotación de la caña de azúcar constituye el 90% de los cultivos y representa el 25% de las exportaciones, pero una sequía histórica perjudicó gravemente la cosecha de 1999, lo cual los obligó a buscar salidas alternativas y diversificar sus ingresos.

La estrategia de desarrollo llevada a cabo por el gobierno se centra en la inversión extranjera, por ello ha atraído a unas 9,000 sociedades *offshore*, de las que la mayoría se dedican al comercio en la India y África del Sur, por lo que el sector bancario ha tenido inversiones por más de mil millones de dólares. Como en la mayoría de las ex colonias inglesas, el turismo va a acompañado de la banca *offshore*.

Mauricio es un destino muy alejado y, por ende, es caro y relativamente exclusivo, y la política oficial ha sido la segregación alejando a los centros hoteleros y de recreación de las poblaciones y sociedades de la isla. Un ejemplo de lo que es este tipo de turismo es el que da Sugar Beach, ubicado en amplios

terrenos cercanos a la playa de Flic-en-flac, lo cual los transforma en un enclave colonial del norte de la isla una gran burbuja de ocio. El edificio es todo de la época de las plantaciones de caña de azúcar de los ingleses, y tiene 520 empleados para cubrir 238 habitaciones que pueden albergar a 500 huéspedes.

El enclave está cerrado y controladas las entradas, lo cual le da un tono de mayor control en un mundo donde los viajeros están siempre alterados por los problemas de seguridad. El modelo de construcción de Sugar Beach, intenta darle un valor de autenticidad al lugar, pero en el fondo es la nostalgia de la época de la plantación y los esclavos, los cuales no existen en el relato que plantean, pero se dan por sobre entendido.

El hotel intenta mantener los niveles de servicio de esa época en atención a las necesidades y deseos de los huéspedes del hotel. En la fiesta de recepción se muestra un casamiento típico y todos los trabajadores son nativos de la isla, salvo el director un sudafricano blanco.

Los espacios turísticos en Sugar Beach están organizados para maximizar el tiempo y el dinero y presentan al mundo exterior, lo que está más allá de la valla como peligroso y caótico, lo que termina haciendo de los turistas prisioneros que durante toda la estadía no salen del enclave.

Las visitas al exterior guiadas y protegidas son a museos, parques naturales y centros comerciales y a la noche hay veladas temáticas en el enclave que representan los tiempos coloniales. La sensación de intimidad en este gran recinto privado hace posible la actuación familiar de formas de sociabilidad y comportamiento conjunto en el contexto de la comunidad, particularmente temporal que se asocia con el turismo.

El turismo forma parte de la redistribución de la experiencia sensorial, que se difunde más ampliamente a través del espacio, y Richard Sennett (1994) afirma que, en un contexto urbano, la disminución de la diversidad, la duda, la confrontación y la incomodidad, pueden conducir a un espacio público reducido, escasez de interacciones sociales e insensibilidad de la comunidad (Edensor y Kothari, 2006).

Isla de Reunión

Pertenece al grupo de las islas Mascareñas, en el suroeste del océano Índico, administrativamente constituye un departamento de ultramar o DOM francés.

Los árabes llegaron a la Reunión en algún momento del siglo X, y en principio la llamaron Al Maghribain (la más cercana de las dos islas del oeste). Una

flota de Chola desembarcó en la isla durante el siglo XI y llamaron Theemai Theevu (Isla de la Destrucción) debido a sus volcanes, siendo éste el nombre que aparece en la inscripción de Tanjore hacia 1050 y posteriormente recibió el nombre árabe de Dina Morgabin (Isla Occidental).

Cuando llegaron los portugueses en 1513, la encontraron deshabitada y le pusieron el nombre de “Santa Apolonia”, y un siglo después en 1638 fue ocupada por Francia, pasando a ser administrada desde Port Louis en Mauricio. La isla no sería oficialmente reclamada para Francia hasta 1642, que decreto del rey Luis XIII pasó a llamarse “Isla Borbón”. Ese mismo año fueron deportados a la isla doce amotinados franceses procedentes de Madagascar, y los convictos regresaron a Francia varios años después, ya que la colonización no comenzaría hasta 1665 cuando la Compañía Francesa de las Indias Orientales envió a los primeros veinte colonos.

Al estar despoblada hasta mediados del siglo XVII, la isla estuvo como escala en la ruta de las Indias, la entonces isla Borbón ya era visitada por marineros, comerciantes y exploradores, como es el caso del naturalista Jean-Baptiste Bory de Saint-Vincent, y por el joven Charles Baudelaire pasó allí algunas semanas en 1841.

A falta de camino era difícil transportarse en la isla, hasta la inauguración del tramo de ferrocarril entre Saint Denis y Saint Pierre en 1882, hacían falta casi dos días para atravesarla. Había caminantes intrépidos realizaban la excursión de varios días para llegar al único volcán activo, el Pitón de la Fournaise.

Los paisajes y vistas de Reunión que eran más populares en la segunda mitad del siglo XIX se pueden ver reflejados en el Album de l'île de la Réunion del pintor Antoine Roussin, publicado a partir de 1857 como una serie de fascículos.

Las aguas termales, época del turismo termal en el siglo XIX, dió lugar a un nuevo ocio entre los sectores acomodados de la sociedad reunionesa que se alojarán en el balneario de Hell-Bourg y, a partir de 1882, en Cilaos.

El nombre de la isla de la “Reunión” se adoptó en el año 1793 por decreto de la Convención de Francia, tras el derrocamiento de la dinastía de los Borbones, y en 1801 la isla fue temporalmente rebautizada como “Isla Bonaparte”, en homenaje a Napoleón Bonaparte. Pero la isla fue invadida por una flota británica dirigida por el comodoro Josias Rowley en 1810, que le devolvió el antiguo nombre de “Isla Borbón”. Cuando la isla fue devuelta a Francia por el Congreso de Viena de 1815, la isla mantuvo el nombre de Borbón hasta la

caída de los Borbones en la Revolución de 1848, cuando la isla recuperó definitivamente el nombre de Reunión.

En el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, la isla Reunión quedó bajo la autoridad del Régimen de Vichy, pro nazi, hasta el 30 de noviembre de 1942, cuando la isla fue liberada por el destructor *Léopard*, al concluir la guerra la isla Reunión se convirtió en Departamento de Ultramar, el 19 de marzo de 1946.

Hasta mediados del siglo xx, la economía de la isla se basará en la caña de azúcar, y tras el final de la Segunda Guerra Mundial, se establecieron líneas aéreas regulares que traían a los funcionarios coloniales y sacaban a los isleños que debían emigrar por falta de trabajo. Se utilizó el franco francés desde 1973, año en el cual la divisa del país galo sustituyó al franco de Reunión.

La Reunión depende de la importación de comida y de energía y su Producto Interno Bruto por habitante es considerablemente inferior al de Francia continental, lo que le permite beneficiarse de los fondos estructurales que otorga la Unión Europea a las zonas económicas menos favorecidas.

En el 2010 tenía la tasa de paro más alta de la Unión Europea, con el 28.9%, la isla tiene una población de unos 800,000 habitantes, integrados en grupos étnicos, se encuentran habitantes de origen europeo, africano, malgache, indio (hindú) y chino, así como personas de descendencia mixta.

Se desconoce con exactitud cuántas personas existen de cada etnia, porque los censos étnicos están prohibidos en Francia, y por extensión en Reunión, desde la aplicación de la Constitución francesa de 1958. Según las estimaciones, los habitantes de origen europeo constituyen aproximadamente un 25% de la población, los habitantes de origen indio aproximadamente un 25%, y las personas de origen chino un 3%.

La religión predominante en la isla de Reunión es el catolicismo romano, seguido del hinduismo pero como están prohibidos todos los censos religiosos, se estima que los cristianos de Reunión constituyen el 84.9% de la población, seguidos por los hindúes con un 6.7%, y los musulmanes con un 2.15%.

La lengua oficial es el francés y el criollo de Reunión que no es una lengua oficial, también es hablado habitualmente por la mayor parte de la población, incluso en el ámbito administrativo; pero la educación es exclusivamente en francés.

En 1963, la isla sólo disponía de cuatro hoteles para turistas y recibió 3,000 visitantes y aún en 1967, cuando el primer Boeing 707 aterriza en el Aeropuerto

de Gillot, transformándose en nuevo un destino monopolizado por Air France y Air Madagascar y, si bien Club Méditerranée (1970) y Novotel (1976) se adentraron en el mercado turístico. Reunión no fue hasta la desregulación del tráfico aéreo (1983-1986) y el fin del monopolio de Air France y la antigua UTA en que esta industria se empezó a desarrollar espontáneamente.

En 1989, la isla se dotó de una estructura específica, el Comité de Turismo de la isla Reunión (CTR), y fue a lo largo de la década de 1990 cuando tuvo un verdadero desarrollo y llegó a convertirse en uno de los principales recursos de Reunión.

El auge del turismo en los noventa fue movilizadado por el jumbo de Air France despegando de la pista del Aeropuerto Roland Garros construida en la década de 1990, ya que antes se desarrolló sin que la población lo supiera. En enero de 1998, a poco tiempo de que un segundo aeropuerto se abriera al tráfico aéreo en Saint-Pierre Pierrefonds, el Observatorio de Desarrollo de Reunión constataba que el grueso de la población era poco consciente del desarrollo del sector, en una época en que ya creaba un número significativo de puestos de trabajo y arrojaba una cifra de negocios anual de 1,700 millones de francos, basada en las más de 370,000 personas que visitaban anualmente “la isla intensa”, como se la llamó.

En el año 2000, la cifra de negocios del turismo supera a la de la industria azucarera local y las autoridades deben decidir cuestiones tan importantes como la gestión del suelo o la articulación del turismo con la cultura local.

Las propuestas de turismo empezaron a multiplicarse y, por ejemplo, en el oeste de la isla se abrieron varios apartoteles. También se lanzó, en 2001, la denominación de “pueblos criollos” por parte de varios municipios que pretendían realzar el patrimonio reunionés; así, de entre los quince pioneros de esta iniciativa, Bourg-Murat hablaba de su situación junto al volcán o Entre-Deux reivindicaba sus casas y cabañas criollas.

En 1995 se había puesto en marcha un sello “Reunión calidad turismo” para recompensar los mejores servicios de alojamiento y restauración, creando un palmarés que, en 2002, ya aglutinaba 70 establecimientos diferentes. El balance de diez años de desarrollo es positivo para el turismo: Reunión acogía ya 426,000 turistas en 2002 y se clasificaba en el quinto puesto del *ranking* de destinos lejanos elegidos por los franceses metropolitanos.

El turismo no se desarrolló de manera simétrica en toda la isla, estando muy dirigido hacia el norte y hacia las playas del oeste, lo que incentivó que

municipios que aún participaban poco de esta industria, como Saint-Louis o Sainte-Suzanne, emprendieran iniciativas para atraer a los turistas de fuera y dentro de la isla.

El gobierno francés también intervino para apoyar el turismo de ultramar, como en la campaña de 2003 “La Francia de los tres océanos”, mientras que el Instituto Nacional de Estadísticas y Estudios Económicos (INSEE, por sus siglas en francés) percibió un aumento de los ingresos por turismo en Reunión, pese a las tensiones internacionales en torno al tráfico aéreo, pero una nueva compañía aérea con parte de capital reunionés, Air Bourbon, efectuaba sus primeros vuelos entre la isla y su metrópoli.

La administración regional era optimista en 2004, y publica su Esquema del desarrollo turístico de Reunión: la isla había acogido 430,000 turistas exteriores, había generado 6,000 puestos de trabajo, y el 65% de la mano de obra.

La administración regional asumió el control del turismo desde enero de 2005, al serle transferida esta competencia que antes era departamental, y se propuso rebasar el millón de turistas para 2020, para lo cual se preveía una serie de medidas, en el sentido de adaptar las infraestructuras de acogida de la isla para las personas discapacitadas o aprovechar una oleada de nuevos visitantes, más adinerados; particularmente, pensionados. En octubre del mismo 2005, Reunión ocupaba el sexto puesto como destino turístico entre los DOM y se asoció con la isla Mauricio para promover el archipiélago de las Mascareñas como destino turístico, o los llamados “turistas de afinidad”, es decir, aquellos que visitan el país para ver a amigos o familiares que residen en él.

Los primeros indicios de la crisis aparecieron en el año 2005, con cifras que mostraban una caída en la actividad del turismo ya que debía hacer frente a una competencia cada vez mayor. La crisis global afectó también a otros departamentos de ultramar, sin embargo, la de Reunión se atribuyó a un fallo de la comunicación, y a finales de 2004, con el cierre de Air Bourbon, muchos turistas se quedaron bloqueados en la isla, mientras que otros 7,000 esperaban que les reembolsaran el dinero de sus billetes.

En agosto de 2005, Brigitte Bardot escribió al Prefecto de la isla para denunciar el escándalo de los “perros cebo” que tanta repercusión tuvo en los medios, y que giraba en torno al uso de perros (y gatos) vivos como cebo para la pesca de tiburones.

En enero de 2006, la crisis llegó al clímax de esta época negra con la máxima expansión de la fulminante epidemia chikungunya, fiebre viral reumática

que se contagia por la picadura del mosquito *Aedes aegypti*, lo que disuadió a los turistas de viajar a Reunión, por lo que los ingresos procedentes del turismo exterior disminuyeron en un 27%, provocando un duro golpe en el empleo del sector hotelero.

La crisis era coyuntural, por lo que el CTR volvió a lanzar una campaña informativa, mientras que los profesionales se dirigieron a la metrópoli para pedir ayuda. El gobierno De Villepin prometió 4.5 millones para la recuperación del turismo, un plan para rescatar Reunión como destino turístico, que se anunció para septiembre de 2006, fecha en la que, tras la invitación de Bertrand Delanoë —entonces alcalde de París. Esta campaña en la Francia metropolitana se pudo ver tanto en los medios escritos, como en la televisión, así como por Internet. También se dedicó un presupuesto de unos 800,000 euros para acercar la isla de la Reunión a Alemania, Bélgica y Suiza.

Al final de 2006, el periódico autóctono *Le Journal de l'île* publicó un artículo sobre los principales problemas circunstanciales que escondían los verdaderos problemas estructurales de este sector, una mala elección de la clientela, un enfoque erróneo del “producto Reunión” en el mercado, múltiples obstáculos naturales y estructurales que no ayudan a la hora de hacer frente a la creciente competencia en el océano Índico. En 2007 hubo una recuperación gracias al fin de la epidemia, sin embargo, los 380,500 visitantes y los 293 millones de euros que estos gastaron no bastaron para alcanzar el nivel anterior al 2006.

En marzo de 2007, el compromiso adoptado en los años anteriores sobre la protección y revalorización del patrimonio natural desembocó, concretamente, en la creación del Parque Nacional de la isla Reunión. A principios del mes de enero de 2008 se presentó, bajo el título de “Picos, circos y aceras verticales”, la solicitud a la Unesco para que la isla pasara a formar parte del patrimonio mundial. Las cifras del último trimestre de 2007 muestran una cierta mejora del sector turístico, pero no logran alcanzar las de 2005. Dado que las cifras de turismo doméstico, 150,000 turistas que han pasado una noche de media en un hostel, albergue u hotel, nos muestran un aumento de los ingresos, IRT lanza una campaña informativa destinada a los reunioneses entre junio y agosto de 2008 que incluyó una edición especial de la revista *Tourisme Réunion*, carteles, pegatinas, juegos y la inauguración de una página web interactiva.

En agosto 2008 aunque las cifras de los seis primeros meses muestran un aumento frente al mismo período de 2007, de más un 5.8% se está lejos de

obtener los resultados de 2005, por lo que parece que la isla aún no se ha recuperado. La isla sigue insistiendo en la necesidad de facilitar los trámites para conseguir las visas y el gobierno en crear un comité estratégico sobre el turismo.

El congreso de noviembre de 2008 sobre el turismo en las regiones de ultramar que tuvo lugar en París, se firmó una carta de destinación entre el Estado y Reunión. Además, se anunció la organización de un grupo de trabajo para el tema de las visas, labor que ha servido para otras regiones de ultramar; la puesta en marcha de una plataforma interactiva sobre el ultramar francés (para la promoción del mercado que, de hecho, es la misma que la que ya posee la Casa de Francia); y el desarrollo de los vuelos de bajo coste.

La isla de Reunión es uno de los ejemplos del desarrollo macrocefálico neocolonial que ante el agotamiento de la economía de plantación pasó al cuarto modelo que es el turismo, con lo cual se integra a la economía global con los costos que empieza a pagar a partir de la crisis, primero francesa y luego mundial.

La falta de diversificación en la economía y el alto costo de la vida por la importación desde la metrópoli de la mayoría de los insumos insidien en una economía inflacionaria que eleva el costo turístico y le quita competitividad, por lo que la isla no ha podido romper la gran dependencia de su principal emisor que es su Metrópolis: Francia continental.

Isla de Bali (Indonesia)

La República de Indonesia es un país insular, el archipiélago indonesio comprende cerca de 17,508 islas, donde habitan más de 237 millones de personas y está ubicado estratégicamente entre el sureste Asiático y Oceanía.

Allí está la isla de Bali que es una provincia de Indonesia, y por su posición geográfica es la más occidental de las islas menores de la Sonda, y se encuentra ubicada en una cadena, con Java al oeste y Timor al este.

Bali tiene 140 km de longitud este-oeste y 90 km de norte a sur, y una superficie de 5,636 km², con una población de 3'551,000 habitantes según las estadísticas del 2009. Tiene una cadena montañosa que se extiende de este a oeste y el monte Agung con 3,142 m de altura, un volcán en actividad, que entró en erupción por última vez en marzo de 1963 y es su punto más elevado.

Gran parte de la magia de esta isla “paraíso” deriva de su gente y cultura milenaria y de una naturaleza pródiga, ya que la isla se encuentra rodeada

por arrecifes de coral, aunque las playas en el sur son de arena blanca mientras que las del norte son de arena negra, lo que ayuda al turismo además del clima monzónico, con una estación lluviosa de octubre a marzo y una estación seca de junio a septiembre y la temperatura media es de 20 a 33 °C, en sus costas.

La población originaria es descendiente de pueblos que emigraron a través de Asia Central continental al archipiélago de Indonesia, luego se da la llegada del pueblo hindú, alrededor del 100 a. C., según lo determinan las inscripciones en letra *brahmi* sobre fragmentos de vasijas. El Imperio majapahit hindú (1293-1520) de Java Oriental fundó una colonia balinesa en 1343. El Imperio majapahit colapsó al final del siglo xv y pasó a estar primero bajo control de los príncipes de Kediri, de Java Central y en 1527, fue ocupado por las tropas del reino musulmán de Demak.

La expansión del islam en el archipiélago indonesio obligó a que buena parte de la aristocracia y de las élites intelectuales y artísticas de Java se refugiaran en Bali, lo que supuso un aporte aún mayor de las artes, la literatura y la religión hindú en la isla. Así Bali se erigió en reino independiente a finales del siglo xv o principios del xvi, y la dinastía de origen majapahit siguió gobernando Bali hasta que fue eliminada por la intervención holandesa, en 1908.

En 1597 arribó el explorador neerlandés Cornelis de Houtman, quien la reclamó para la corona holandesa, y establecieron una colonia comercial a partir del siglo xvii, por parte de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales comenzó a comerciar rivalizando con mercaderes británicos.

El comercio de los reyes de Bali con las compañías europeas se basaba en la venta de esclavos que vendían a cambio de opio. Los esclavos procedentes de Bali eran muy cotizados; eran prisioneros de guerra, criminales, deudores, huérfanos y viudas.

Con el pretexto de erradicar el comercio de esclavos y de opio, el control holandés de la isla se impuso tras una serie de guerras coloniales (1846-1849). En 1858 y 1868, dos revueltas balinesas fueron aplastadas por las tropas holandesas, y además se inicia una campaña de cristianización que fracasó debido a la resistencia de los habitantes de la isla.

En 1890, los holandeses aprovecharon un conflicto entre reinos balineses para incrementar su control sobre la isla. En 1894, se hicieron con la vecina isla de Lombok, y en 1906 y 1908, con el pretexto de impedir el saqueo de los buques naufragados en la región, Holanda lanzó dos intervenciones militares

que acabaron con el gobierno de la dinastía majapahit. Luego de una sangrienta represión los holandeses comenzaron un control indulgente de la isla, protegiendo y mostrando gran respeto por la religión y cultura locales.

Los antecedentes del turismo internacional se remontan al período de las entreguerras, época de los grandes cruceros, así en Bali los primeros visitantes extranjeros comienzan a llegar en los años 1920.

La guerra interrumpe este inicio del turismo, ya que la isla de Bali fue ocupada por el ejército japonés y liberada por las fuerzas aliadas en 1945, pero al año siguiente en 1946, los holandeses ocuparon de nuevo la isla con el propósito de restablecer su colonia y se enfrentan con el ejército de liberación del coronel Gusti Ngurah Rai al que derrotaron a finales del mismo año en la batalla de Marga.

Los holandeses crearon entonces el Estado de Indonesia Oriental que incluía Bali, las islas menores de la Sonda, las islas Célebes y el archipiélago de las Molucas, pero eso no frena los conflictos y resistencia de los indonesios y al cabo de cuatro años de conflictos con la recién creada República de Indonesia de Sukarno, los holandeses traspasaron finalmente sus dominios coloniales a Indonesia el 27 de diciembre de 1949.

El espectacular desarrollo del turismo internacional en Bali desde los años 1950 permitió un incremento sustancial del nivel de vida de los balineses, ya que las playas de Bali eran famosas en todo el mundo, al igual que su arte y trabajos de artesanía gozan también de un gran reconocimiento internacional.

El liberador y padre de la naciente Indonesia, Sukarno, realizó conferencias de los países no alineados en Bali, lo cual sirvió de promoción a esta isla, que entra así a la geografía del turismo mundial en la misma época que otras islas en el Caribe, Pacífico y Mediterráneo, entre otros. A consecuencia del turismo, Bali se convirtió también en un notable centro de intercambios comerciales.

Luego de los trágicos atentados a las torres gemelas en Nueva York, el famoso S-11, comienzan una serie de atentados en el mundo y en Bali esto significó un duro golpe a la industria del turismo en Indonesia, y en consecuencia, el número de turistas en Bali bajó un 31%.

Sin embargo, Bali se ha visto desbordada por una demanda turística excesiva que confronta la isla con problemas de contaminación, deterioro ambiental y escasez de suministro de agua potable. Todo apunta a que la gestión sostenible del turismo, su principal fuente de ingresos, será el gran reto de Bali en las primeras décadas del siglo XXI.

Arribo de visitantes

Mes	2008	2009	2010
Enero	147,799	174,541	179,237
Febrero	161,776	147,704	191,926
Marzo	160,708	168,205	192,579
Abril	154,911	188,776	184,907
Mayo	167,463	190,803	203,388
Junio	178,404	200,566	228,045
Julio	190,854	253,198	254,907
Agosto	195,549	232,255	243,154
Septiembre	189,346	218,443	240,947
Octubre	189,234	221,282	229,904
Noviembre	173,077	184,803	199,861
Diciembre	175,963	222,456	227,251
Totales	2'085,084	2'385,122	2'576,142

Fuente: Sekilas Bali, 2011.

La recuperación de Bali ha sido lenta pero constante, ya que hoy está en una región en pleno crecimiento, con una serie de emisores muy importantes desde Australia a Japón, desde Corea del Sur a Singapur, y China el mayor emisor del planeta a partir de 2013.

EL MEDITERRÁNEO: LAS ISLAS PIONERAS

El Mediterráneo es un mar interior, aunque comunicado al Atlántico, para algunos es un gran lago dedicado en gran parte al turismo, que ocupa sus costas, sus islas y utiliza para desplazarse su mar. Con 2'500,000 de km² de cuenca y 30,000 km de costas, el Mediterráneo es el mayor receptor de turismo en el mundo contemporáneo.

Según la OMT, arriban a esta cuenca un total de 260'000,000 de turistas extranjeros, el 30% del turismo mundial y 190'000,000 de turistas originarios de los países de la cuenca (OMT, 2007).

Sin embargo, también ostenta un récord que es lo opuesto al uso del turismo, pero que aparentemente no lo afecta, y es el hecho de ser el mar más contaminado del mundo en hidrocarburos (<http://www.elperiodico.com>).

Durante el *Grand Tour*, hubo viajeros que lo recorrieron junto a las ciudades cuna de la cultura griega y romana, principalmente en invierno, dado que junto al Mediterráneo no había los grandes fríos que caracterizan a la Europa Central y el norte.

El turismo, actividad que nace y se desarrolla con el capitalismo empieza a darse como un fenómeno a escala media a partir de la revolución en los transportes ya que los nuevos ferrocarriles y los barcos a vapor llevaban muchos pasajeros en amenas travesías, más rápidas y seguras que en la etapa anterior.

Este nuevo turismo era selectivo y los centros de atracción eran las ciudades monumentales con gran historia, Roma, Venecia, Estambul y Atenas, entre las principales, o espacios con un gran valor paisajístico como las islas de Mallorca, Corfú y otras que son redescubiertas por la aristocracia europea. Así el turismo litoral del Mediterráneo imita la estrategia desarrollada por las esta-

Principales islas turísticas del Mediterráneo español

Islas	Archipiélago	Sup. km ²	Nº islas	Población	Turismo	Otros
Mallorca	Baleares	3,640.11	1	873,414	Sí	
Menorca	Baleares	701.80	1	94,875	Sí	Reserva de la biosfera
Ibiza	Baleares	572.56	1	132,627	Sí	
Formentera	Baleares	83.24	1	10,757	Sí	
Cabrera	Cabrera	15.69	1+17	20	76,54 (2007) visitantes	Parque Nacional
Alhucemas	Alhucemas	0.046	3	mínima	Visitantes cruceros	Fortaleza militar Mínimamente ocupada
Isla de Port Lligat		0.084	1	s/p	Visitantes	Presente en la obra de Dalí

Fuente: Elaboración propia.

ciones tradicionales de esa época, Bath en Inglaterra, Baden-Baden Alemania y Vichy en Francia, que extendían su influencia a las aguas frías del Atlántico (Almeida, 2008).

El Mediterráneo español tiene como destinos bandera a las Islas Baleares, que son uno de los ejemplos de máxima masividad, y que ha llevado a la generación de políticas para reducir esta sobrecarga en ecosistemas tan frágiles.

Un ejemplo de ellos es el plan que se origina en la Agenda 21 para Calviá, y que entre sus medidas estaba el proceso de esponjamiento, o sea, la destrucción de lugares cuya sobrecarga amenazaba las costas y el entorno.

Las islas españolas son hoy parte fundamental en el gran desarrollo del turismo masivo principalmente de europeos del norte, por lo que hay un amplio sector del turismo residencial.

Islas Baleares

El archipiélago de las Baleares, destino emblemático del turismo español y, por ende, uno de los más exitosos, despega hacia el turismo antes que otros lugares del sur de España, ya que en 1905 se funda la Sociedad de Fomento de Turismo de Mallorca, la primera en España para la promoción del turismo, designando como presidente honorario al archiduque Luis Salvador, quien además había escrito *Die Balearen* (Sbert Barceló, 2002).

Si bien, hay antecedentes de hoteles “modernos”, en 1880, el hotel Mallorca, será en las primeras décadas del siglo xx, en 1903 el Gran Hotel como pionero del nuevo siglo, seguido de varios más en la segunda década: Victoria, Alhambra y Mediterráneo, entre otros. Cuando comienzan a instalarse los nuevos hospedajes, que van a coincidir con el ferrocarril, una dupla que era normal en la época en toda Europa (Sbert Barceló, 2002).

Con el turismo de masas las Islas Baleares se transformaron en un gran atractivo, que se hizo más accesible con la llegada de los aviones chárteres y más adelante con las líneas de bajo costo, principalmente para alemanes, ingleses y otros emigrantes del frío invierno europeo.

En los 1980, en los Ayuntamientos se llevaron a cabo una importante labor de redacción o revisión de sus planes municipales que, con muy pocas excepciones, seguían el mismo patrón de crecimiento de sus antecesores franquistas. La diferencia entre los planes franquistas y los que alumbraban los Ayuntamientos democráticos de la década de 1980 había que buscarla en aspectos cualitativos (equipamiento urbano y diseño urbano) más que en términos cuan-

tativos relativos a los horizontes de crecimiento que establecían. Éstos seguían ordenando el crecimiento sin cuestionarlo, se seguía con el patrón de la época del desarrollismo como puede comprobarse con el estudio que se hizo al respecto en 1981. El suelo urbano alcanzaba las 16,635 hectáreas y el urbanizable 18,066 hectáreas lo que suponía un crecimiento del 109% (Aguiló y Verger, 1982), contabilizado el crecimiento en número de plazas el incremento residencial potencial suponía multiplicar por 4 el parque existente (Rullán, 2010).

Arribo de turistas al archipiélago de las Baleares, 2014

Islas	Islas Baleares	Mallorca	Menorca	Formentera
Totales	13'526,552	9'650,261	1'141,447	2'734,843
España	2'174,896	1'074,965	405,898	694,033
Extranjeros	11'351,656	8'575,296	735,550	2'040,810

Fuente: IBESTAT, 2015.

Baleares tiene una población total de poco más de 1'100,000 personas y recibió en el 2014 más de 13'500,000 turistas de los cuales aproximadamente 1'500,000 eran cruceristas, es decir, un 11% de los turistas son cruceristas, lo que la convierte en la comunidad autónoma española donde los cruceros tienen una mayor intensidad (Luna Buades, 2015).

El puerto de Palma, el más importante del archipiélago siempre ha estado situado entre los diez principales puertos de cruceros del Mediterráneo, y fue en el año 2000 el primero de España en cruceristas. Hoy el archipiélago de las Baleares recibe casi un 6% del tráfico de cruceristas en el Mediterráneo y el 25% de los cruceristas que desembarcan en España (Luna Buades, 2015).

Para el 2015, la estancia media está en los ocho días, un décimo más para los turistas extranjeros que para los españoles. De las 100'746,816 de pernoctaciones acumuladas en los primeros nueve meses de 2015, la tendencia era que el 60% se alojaba en alojamientos formales y el resto rentaba departamentos o eran propios, casa de amigos y otras formas (www.ibestat.es).

El archipiélago es uno de los grandes atractivos de la costa Mediterránea de España, y sus destinos están entre los principales íconos del turismo de sol y playa del país, el más masificado a nivel insular y donde se experimentaron las nuevas propuestas de la Agenda 21 para el turismo, hoy ya fuera de vigencia.

Las islas del Mediterráneo francés tienen como respaldo o emisor, a la Costa Azul, uno de los corredores más famosos y llenos de *glamour* del Mediterráneo y referente mundial del turismo de alto nivel económico, lo cual juega un papel importante en la promoción y apoyo a estas islas.

De los cuatro destinos insulares analizaremos dos que son opuestos, uno, una isla privada Bendor y reducida pero un destino importante y la otra es la isla de Córcega un universo complejo y lleno de atractivos, pero también de grandes problemas derivados de sus luchas independentistas y de problemas de seguridad.

Principales islas turísticas del Mediterráneo francés

Islas	Archipiélago	Sup. km ²	Núm. islas	Población	Turismo	Otros
Porquerolles	D'Hyeres	1,254 h	3	200	1	Senderismo y buceo
Córcega		8,680		302,000	1	
Bendor		0.07	1		1	Paul Ricard propietario
Cavallo	Lavezi	1.20			1	

Fuente: Elaboración propia.

Córcega

La isla tiene una superficie de 8,680 km², que alberga una población de 302,000 habitantes (2010), y está situada a 299 km al sureste de la Costa Azul y a sólo 12 km al norte de Cerdeña, con amplias áreas boscosas y montañosas y en la costa sur predominan los grandes acantilados.

Córcega es una montaña en el mar, con cumbres que superan los 2,000 m de altura, el más elevado está a 2,710 m, y junto a ello posee un patrimonio natural único, de hecho, muchas de sus riquezas naturales han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Esto ha generado una estrategia de conservar una isla en estado “salvaje” promoviendo un turismo sostenible para evitar caer en el “depredador” turismo de masas, por ello en el litoral corso no existen esas grandes cadenas hoteleras ni esos enormes edificios de bloques que destruyen el paisaje. Córcega posee la topografía más variada de las islas del Mediterráneo, con una fauna y una flora

única y frágil, mucha de ellas especies endémicas, por lo que dos tercios de la superficie de la isla son Parque Natural Regional, en total 3,500 km², con cinco Reservas Naturales y un Parque Marino Internacional.

Por ello es que la isla de Córcega es un lugar ideal para hacer senderismo, y entre sus múltiples rutas puede observarse la variedad de paisajes y apreciarse la inmensa riqueza natural de la misma.

La isla se extiende a lo largo de un eje norte-sur: con 183 km de longitud y 85 de ancho y está dividida en dos departamentos, el de la alta Córcega y la Córcega del sur. El norte, menos turístico, por ello menos alterado, con una gran variedad de paisajes: montañas, playas, ciudades y pueblos pintorescos.

El sur es más conocido con una mayor afluencia de turistas, aunque también una gran variedad paisajística. Entre las ciudades más importantes, se encuentra Bonifacio, la más meridional de las urbes de la isla y también la más concurrida por su increíble belleza, ya que se encuentra situada en unos altos riscos de piedra blanca calcárea y granítica que forman acantilados espectaculares.

La isla de Córcega tiene una gran variedad de playas llegando a unas 200 que son de arena blanca y fina y de aguas azul turquesa. El archipiélago que incluye la Isla Rousse, con esos impresionantes roquedales y la playa de Marinella y la Isla de la Pietra, en la que destacan el faro y la torre genovesa, son parte de este patrimonio natural y cultural.

La isla tiene un rico patrimonio cultural que refleja su historia compleja por la que pasaron fenicios, griegos, etruscos, foceanos, cartagineses, romanos, bárbaros, bizantinos y sarracenos; desde ruinas prehistóricas como los menhires antropomorfos de Filitosa; la ciudad antigua de Aléria con sus murallas griegas, su necrópolis prerromana o su villa romana; iglesias románicas y barrocas, palacetes; o las ciudadelas, los bastiones y las torres genovesas que están en todo el territorio.

Las fiestas, festivales de música, de danza, de cine y de canto como la paghjella es el canto polifónico más antiguo, cantado a tres voces por grupos polifónicos, dan vida al mundo cultural que disfrutaban también los turistas, al igual que las artesanías y la gastronomía de Córcega.

La isla francesa de Córcega es ampliamente conocida por su turismo, pero ahora se ha ganado una nueva reputación por algo bastante más siniestro ya que su tasa de asesinatos per cápita es la más alta de Europa. Anteriormente fue la lucha por la independencia de la isla hoy es la mafia que opera en ésta. A ello

se le suma la agresión de la población nativa a los magrebíes, lo que aumenta la violencia en detrimento de los visitantes en esta isla.

Bendor

La isla de Bendor, con una superficie de 0.07 km², está ubicada en la costa del departamento de Var situada en la comuna de Bandol, y estaba deshabitada y desértica hasta la década de 1950, tiempo en que fue comprada y convertida, por el empresario Paul Ricard, en un destino turístico.

La isla posee hoteles, un centro de convenciones, restaurantes, tiendas, club de yates, un centro internacional de buceo y playas. El Hotel Delos está situado en la isla, frente a la costa de Bandol, es un establecimiento con 69 habitaciones y un restaurante gourmet que tiene dos terrazas con vista a la piscina y al puerto. Las habitaciones presentan una decoración individual con temáticas románticas o inspiradas en Andalucía y el imperio.

La isla tiene una serie de artesanos y creadores que sorprenden por su imaginación y creatividad, decoración, cerámica, joyas, accesorios de moda, que se ofrecen en las tiendas de la isla. Hay colecciones de camisas de vestir y ropa de marca. En la tienda azul, donde el arte de mimbre se ofrece con creatividad, muy moderno y sin límites, combinación de objetos de la vida cotidiana, la decoración y el arte. Hay diferentes tiendas y galerías que ofrecen cerigrafías, pinturas y otras obras de arte, incluido esculturas y joyas, muebles de época y una tienda verde de recicladores.

La combinación de hoteles, restaurantes, galerías, centros de deportes náuticos y puerto, hacen de esta pequeña isla privada sea un “paraíso artificial”, enclavado frente a la Costa Azul.

Italia fue de los primeros lugares que los viajeros del preturismo llegaron para poder ver las luminiscencias de la bahía de Nápoles, y pusieron a las costas entre los atractivos, antes de que comenzaran los baños de mar en las aguas frías del Atlántico. Cuando el Mediterráneo se redescubre y se inicia la Costa Azul francesa, ésta se continua en Italia en la Riviera dei Fiori italiana, que a su vez Génova la divide en dos sectores, la Riviera de Poniente y la Riviera de Levante, ambas con un clima similar, pero topografías diferentes.

En la Riviera de Poniente destacan San Remo, Alassio, Pietra Ligure, Savona y muchos más, y en la Levante: Portofino, Santa Margherita Ligure, Levanto y Porto Venere y muchos más. El corredor que les sigue es el de la costa toscana (Fernández, 1991a).

Principales islas turísticas del Mediterráneo italiano

Islas	Archipiélago	Extensión km ²	Población
Sicilia		25,460	5'010,000
Cerdeña		23,813	1'656,000
Capraia	Toscano	19	410
Elba	Toscano	224	31,084
Del Giglio	Toscano	23,8	1,458
Capri	Campano	10,4	12,200
Isquia	Campano	46	60,335
Magdalena	Magdalena	20,1	11,902
Sant Antíoco	Sulcis	109	11,730
San Pietro	Sulcis	51	6,444
Favignana	Egadas	19	4,383
Marettimo	Egadas	12	819
Lipari	Eolias	37	10,793
Salina	Eolias	26,8	2,300
Estromboli	Eolias	12,6	572
Vulcano	Eolias	20,9	715
Lampedusa	Pelagias	20,2	4,500
Pantelaria		83	7,729

Fuente: Elaboración propia.

Dado el gran desarrollo del turismo en Italia, para el estudio de las islas vamos a analizar dos casos emblemáticos: Cerdeña y Capri, no sin antes dejar especificado que los otros destinos insulares son muy significativos.

Cerdeña

Se encuentra al centro del Mediterráneo occidental, con Córcega al norte que la separa del estrecho de Bonifacio, la península italiana al este, Túnez al sur y las Islas Baleares al oeste, tiene una superficie de 23,813 km², una población de 1'656,000 habitantes, lo que da una densidad de 69.5 habitantes por km².

La economía de Cerdeña está mejor posicionada que las regiones medias del sur de Italia y el mayor desarrollo económico ha ocurrido en el interior, en las provincias de Cagliari y Sassari; el PBI 2007 era 33,823.2 millones de euros, lo que da un PBI per cápita de 20,444.1 euros. El sector primario es importante con la cría de la cabra y la oveja, ambas materias primas del famoso queso sardo, de una agricultura modernizada de verduras, cítricos, arroz y vinos, además de 200,000 quintales de corcho son tallados y la mayoría se exporta.

La industria minera próspera es todavía activa, aunque restringida al carbón, el antimonio, el oro, el plomo y zinc, a lo que suma la extracción de granito que representa uno de los mayores ingresos de esta industria floreciente en la isla en la zona norte. La pesca a lo largo de las costas es una actividad destacada en la isla, con los atunes que son exportados principalmente a Japón. El sector industrial es importante y las industrias principales son la química, petroquímica, el trabajo en metales, cemento, farmacéutica, construcción de barcos, de plataformas petroleras y alimentos, entre las principales.

Pero en la actualidad, la economía está enfocada en el sector terciario el que genera el 67.8% de empleo, con el comercio, servicios, tecnología de la información, y sobre todo el turismo que tiene 2,721 empresas activas y cuenta con 189,239 cuartos de alojamiento, y en los aeropuertos de la isla se registraron 11'896,674 pasajeros durante 2007.

Las dos zonas turísticas principales de esta isla son la Costa Smeralda y Gennargentu. La denominada Costa Smeralda es una zona costera en el norte de Cerdeña, de 55 km de largo y que abarca más de 30 km², con playas y un sistema de pueblos construidos de acuerdo con un plan urbanístico eficientemente trazado y controlado.

Esta zona es un destino turístico de lujo con playas de arena blanca, y club de golf famoso como el de Pervero, acceso privado de jets y servicio de helicóptero para visitantes de alto perfil. Las principales ciudades y pueblos de la zona son Arzachena, Olbia, Porto Cervo, Liscia di Vacca, Capriccioli y Romazzino.

En septiembre se celebra la regata de vela Sardinia Cup, usualmente con barcos famosos, partidos de polo entre abril y octubre, festival de cine italiano y un rali de coches clásicos entretiene a los entusiastas de los coches antiguos.

El desarrollo de la zona comenzó en el año 1961, y fue financiada por un consorcio de compañías. El presidente del consorcio y figura representativa fue el príncipe Karim Aga Khan, y los famosos arquitectos que estuvieron invo-

lucrados en el proyecto fueron Busiri Vici, Jacques Couëlle, Savin Couëlle y Vietti. Este es un reducto de los ricos y famosos de todo el mundo.

La Costa Smeralda se convirtió en un foco internacional de turismo de celebridades cuando el jeque Aga Khan tuvo que refugiarse de una tormenta con su yate, y al comprobar la extraordinaria belleza de su costa, el color increíblemente verde de sus cristalinas aguas, sus recónditas playas de arena blanquísima, decidió, en 1962, fundar un consorcio de empresarios para explotar turísticamente esta zona privilegiada, para un turismo de alto perfil económico.

La costa está dibujada por rías que encierran pequeños pueblos y bellísimas playas, y la población más grande de esta zona es Olbia, que asimismo cuenta con un aeropuerto muy usado por el jet set, así como por compañías de bajo coste. En las cercanías están las poblaciones más exclusivas de Cerdeña, Porto Cervo y Porto Rotondo, construidas en los años sesenta por importantes empresas, y son visitadas por un turismo de alto nivel económico.

En Porto Cervo está una marina y un moderno puerto turístico y siguiendo se encuentra el famosísimo Yacht Club, además de campos de golf, villas privadas, grandes hoteles, que forman parte de la infraestructura que sirve a este importante destino.

Antes de entrar a Porto Rotondo, hay un camino a la izquierda conduce a Punta Nughare donde está la playa del mismo nombre, un lugar paradisíaco donde el azul del mar parece más profundo aún, una de las tantas playas exclusivas de esta costa. La Costa Smeralda es una de las zonas costeras más conocidas del norte de Cerdeña y su fama trasciende Italia, abarca 55 km de largo y tiene una extensión de más de 30 km, y en medio siglo de existencia ha logrado mantener su modelo de desarrollo controlado a través de un master plan privado.

Junto a las famosas playas hay un patrimonio cultural importante como una ruta por los sitios arqueológico de Costa Smeralda, que incluye Li Muri, una “tomba dei Giganti”, necrópolis muy antigua y cuya excavación se inició en 1961, cuando comenzó el desarrollo de este corredor.

Al norte de la Costa Smeralda se encuentra el archipiélago de la Magdalena que es un parque nacional y además un santuario de cetáceos y magnífico punto para el submarinismo. La Reserva Marina de la Isla de Tavolara ha sido establecida para preservar su inmensa riqueza de flora y fauna de esta isla que, pese al desarrollo, aún mantiene zonas bajo conservación.

Capri

Capri es una isla de Italia localizada en el mar Tirreno, en el lado sur del golfo de Nápoles, frente a la península Sorrentina, y es un lugar de célebre belleza y un destino turístico insular de fama mundial. La isla pertenece a la región de Campania, provincia de Nápoles y tiene una superficie de 10.36 km² y una población 12,200 habitantes.

La isla es un destino turístico tanto para italianos como extranjeros, y en los años cincuenta, Capri se convirtió en un destino popular para el jet set internacional, y la *piazzetta* central de Capri, que aún conserva su modesta arquitectura urbana, está llena de tiendas lujosas, restaurantes caros y paparazzis a la caza de celebridades, como recordatorio de los visitantes.

En el verano hay una gran afluencia de turistas, a menudo de excursionistas de Nápoles y Sorrento, pero esta isla, al sur del golfo de Nápoles, frente a la península sorrentina sigue siendo uno de los destinos más conocidos de Italia, ya que su fama trasciende lo estético, por su legado histórico. Pese a tener una pequeña superficie y un perímetro costero de alrededor de 17 km, la isla durante los veranos llega a superar su capacidad de carga al extremo que satura sus calles, todas las del centro habilitadas como peatonales. La isla tiene cuatro poblaciones importantes, la propia Capri, Anacapri, Marina Grande que es el puerto donde se arriba por barco a la isla y Marina Piccola con su playa.

La diversidad de atractivos de la isla es muy amplia y destacan, el puerto de la Marina Piccola, el Belvedere de Tragara un paseo panorámico entre lujosas villas que se yerguen en los acantilados más escarpados, los farallones como colmillos saliendo del mar, Anacapri, la Gruta Azul y las ruinas de las villas romanas, muchas cosas diferentes que ver para un espacio tan pequeño.

El centro social de la isla de Capri es la famosa “Piazzetta” que es tanto para turistas como para los habitantes de Capri, por ello cualquier persona que llega a Capri debe pasar entre los estrechos espacios libres que quedan entre las mesas de las terrazas, donde la gente se encuentra para el desayuno o simplemente para charlar, protegidos a menudo por las sombrillas que mitigan la fuerza del fuerte sol.

A un lado de la Piazzeta, frente a la escalera, está el Ayuntamiento y cerca la Oficina de Turismo donde saquear los folletos y castigar a preguntas sobre las mejores rutas, las casas de los famosos, o las tiendas más “selectas” de Capri. Originalmente la Piazzetta era el centro de la vida local, el mercado de verduras y pescado, y en 1938, cuando Raffaele Vuotta tuvo la idea de colocar

algunas mesas para los pocos turistas que acudían y desde entonces y poco a poco, Capri y la Piazzetta empiezan a albergar inicialmente en casas privadas a los primeros turistas.

De los grandes atractivos de la isla hay uno que es un referente en el mundo del turismo, la famosa Gruta Azul, donde sus aguas imposibles de describir, verdes, turquesas, o ambas a la vez parecen salidas de la paleta de un pintor impresionista que inconscientemente ha encontrado un color inigualable.

En el otro extremo, el que da la historia, destaca la villa Damecuta que es una de las doce villas imperiales romanas, que se encuentra en Anacapri y los pocos vestigios dan idea de su estructura, con un largo pórtico, abierto hacia el golfo de Nápoles de 80 metros de largo, que termina con un gran mirador semicircular. Se piensa que en el 79 d. C., la villa Damecuta fue abandonado después de la explosión del Vesubio. Sobre las ruinas, durante la Edad Media, fue construida una torre de vigía y, a continuación, en el siglo XIX, se fortificó el área circundante. La isla de Capri es una síntesis de los destinos importantes de Italia, la gastronomía mediterránea, la historia romana, las bellezas naturales, un coctel que como Cerdeña tiene un alto costo por ser destinos masivos, pero sin perder su calidad.

Con una misma fórmula de bellezas naturales, historia y una gastronomía excepcional emergen en la geografía del turismo las islas *griegas*, pioneras y referente mundial.

Santorini

Este destino insular está ubicada en un pequeño archipiélago circular formado por islas volcánicas, localizado en el sur del mar Egeo, unos 200 km al sureste del territorio continental griego, con un área aproximada de 73 km² y una población de 13,402 habitantes en el 2001.

Santorini es un escenario dantesco lo que queda de una enorme explosión volcánica que destruyó los primeros asentamientos existentes, haciendo desaparecer gran parte del territorio de la antigua isla y provocando la creación de la caldera geológica actual, lo que se suma para generar una espectacular belleza, que atrae a un elevado número de turistas que lo han convertido en uno de los principales destinos turísticos de Europa.

Las tradicionales casas blancas con marcos de ventanas y puertas en azul, similares a las de las costas de Marruecos o Túnez, le dan un aire exótico, a este escenario de la gran erupción, hoy un gran atractivo, que amenaza el equilibrio

Principales islas turísticas de Grecia en el Mediterráneo

Isla	Archipiélago	Extensión km ²	Población	Turismo
Antíparos	Cicladas	35	1,037	T
Paros	Cicladas	196	12,853	T
Naxos	Cicladas	428	18,000	T
Síkinos	Cicladas	41	238	T
Milo	Cicladas	160	4,771	T
Kímolos	Cicladas	36	769	T
Folégandros	Cicladas	32	667	T
Santorini	Cicladas	76	13,402	1
Anafi	Cicladas	38	273	N
Eubea	No Disponible	3,655	218,000	N
Esciro	Espóradas	209	2,602	N
Skópelos	Espóradas	95.5	4,696	N
Sciathos	Espóradas	48	6,160	T
Alónnisos	Espóradas	64	2,700	N
Samotracia	Egeo Septentrional	178	2,723	1
Tasos	Egeo Septentrional	379	14,000	T
Lemnos	Egeo Septentrional	476	18,000	T
Agios Efstratios	Egeo Septentrional	43	371	N
Lesbos	Egeo Septentrional	1,630	90,000	T
Quíos	Egeo Septentrional	842	52,000	1
Psara	Egeo Septentrional	40	422	N
Oinousses	Egeo Septentrional	14.4	999	N
Samos	Egeo Septentrional	476	34,000	1
Icaria	Egeo Septentrional	255	8,312	T
Fourni Korseon	Egeo Septentrional	30	1,326	T
Patmos	Dodecaneso	35	2,984	T
Leipsoi (Lipsi)	Dodecaneso	16	698	T

Isla	Archipiélago	Extensión km ²	Población	Turismo
Agatonisi	Dodecaneso	13.6	158	T
Leros	Dodecaneso	53	8,207	1
Kálimnos	Dodecaneso	111	16,237	N
Kos	Dodecaneso	290	31,000	1
Astipalea	Dodecaneso	97	1.238	T
Nisiros	Dodecaneso	41	948	N
Tilos	Dodecaneso	63	533	N
Symi	Dodecaneso	58	2,606	T
Rodas	Dodecaneso	1,398	117,000	T
Karpatos	Dodecaneso	301	6,000	T
Kasos	Dodecaneso	66	990	1
Creta	No Disponible	8,312	624 ,000	T
Gavdos	No Disponible	29.6	98	N

Fuente: Elaboración propia.

de la isla por el carácter desordenado y excesivo de su desarrollo urbanístico reciente, característico del denominado “turismo inmobiliario”. El origen volcánico de la isla ha generado playas de arenas negras que contrastan con el azul del mar y el blanco de las casitas tradicionales de los pueblecitos situados sobre la ladera oeste, en el cual se dan los más bellos ocasos de esa zona.

Corfú

Esta es una isla griega del mar Jónico, situada frente a la costa noroeste del Epiro griego y al sur del Epiro albanés con una superficie de 582.97 km² y tenía para el 2011 una población de 98,794 habitantes. Es la segunda mayor de las islas jónicas y constituye un único municipio, que incluye la propia isla de Corfú y el pequeño archipiélago de Diapontia, su capital es la ciudad de Corfú.

Desde comienzos del siglo XXI, la principal actividad económica de la isla es el turismo, actividad que se dio en la isla de forma oscilante desde fines de siglo XIX, y un ejemplo de ello fue la emperatriz Elisabeth de Austria que poseía una villa de recreo llamada Ajílio en las proximidades de la ciudad de Corfú.

Las actividades directamente relacionadas con el turismo se encuentran hoy entre las principales actividades económicas como es la producción de la vid y la fabricación de vinos, la producción de aceitunas, limones, naranjas, quintoniles, todos estos elementos básicos de la gastronomía típica que resulta uno de los importantes atractivos turísticos.

Así mismo hay pequeñas y eficientes industrias que producen de manera casi artesanal textiles y cerámicas, que se han transformado en souvenirs de los turistas que visitan la isla. A nivel de patrimonio cultural, que es muy amplio, hay serie de edificios monumentales protegidos como las iglesias bizantinas y latinas, ruinas de templos griegos y romanos, las fortalezas venecianas, y muchos más (Olivier *et al.*, 2013).

La ciudad de Corfú posee toda la infraestructura de transporte para el turismo, un buen puerto de aguas profundas cotidianamente visitado por los transbordadores y ferris que la comunican a Brindisi y Bari en Italia y con Igumenitsa y Patras en la Grecia peninsular, hay un aeropuerto internacional con conexiones con toda Europa y una excelente infraestructura hotelera, que respalda el desarrollo del turismo.

Isla de Paxós

Esta isla está muy cercana a Corfú, la segunda más grande entre las islas Jónicas, a diferencia de esta isla de Paxós que es muy pequeña, menos conocida y promovida pero absolutamente maravillosa.

Paxoi es un pequeño archipiélago de las islas Jónicas, situado a unos 7 km al sur de Corfú. Está conformado por las islas de Paxós y Antípaxos, así como por una serie de pequeños islotes, constituyendo un archipiélago hoy un municipio, cuya ciudad principal y sede del municipio es Gáios.

La isla tiene una superficie de 30.12 km² con un largo de 10 km y un ancho promedio de 2 km y aloja una población de 2,359 habitantes lo que da una densidad de 81 habitantes por km².

La isla es un oasis de tranquilidad con espléndidas playas y restaurantes que sirven pescado fresco en Gáios, el centro principal, sólo alterado por los grupos de turistas desembarcados desde Corfú para una excursión diaria, pero al atardecer recobra la calma, que al anochecer reina en las tabernas.

Hay playas como Soulanena, Kloni Gouli, Gianna, Kipiadi, bahía de Sterna; en la mayoría de los casos asequibles por mar o a pie, lo que les da el encanto de la intimidad.

Paxós es una pequeña isla verde y boscosa y con tupidos olivares que son importantes en su economía, ya que su pequeño tamaño y la difícil comunicación para llegar a ella, no la ha hecho depender del turismo, permaneciendo desconocida y poco alterada en sus ecosistemas.

Su capital es Gáios, y está oculta en una especie de minifiordo, el pueblo ha respetado su arquitectura tradicional, basada en el neoclásico del siglo XIX, con persianas y balcones coloreados y de tipo veneciano. Hay dos pueblos tan pintorescos como la capital, Longos al noroeste, un antiguo pueblo pesquero y un lugar tranquilo y, Lakka, que se encuentra en una bahía en forma de herradura al norte de la isla y tiene sus playas y hermosos senderos (Olivier *et al.*, 2013).

Al sur está la isla de Antípaxos, deshabitada y de increíble belleza natural e intensos colores en sus aguas, por lo que en Gáios, hay pequeñas embarcaciones a motor para que, en los días buenos, los visitantes recorran sus costas.

Creta

Ésta es la isla más grande de Grecia y la quinta en tamaño del mar Mediterráneo. El archipiélago cretense conforma una de las 13 periferias y una de las siete administraciones descentralizadas de Grecia. Tiene una superficie de 8,300 km², una costa que se extiende por 1,040 kilómetros, y aloja a una población de unos 600,000 habitantes, siendo su capital la ciudad de Heraclión.

La isla tiene una espina dorsal que son imponentes montañas, siendo la más elevada Psiloritis con 2,456 metros, que contrastan con el suroeste que es árido e impenetrable y rocoso, y diferente con el este y el sur que son tierras fértiles que le permite a los isleños exportar productos agrícolas a las zonas continentales de Grecia (Olivier *et al.*, 2013).

Es que esta isla es cuna de la civilización más antigua de Europa, la llamada cretense o minoica que comienza su desarrollo 2,800 años antes de Cristo y que dejó el legado de sus enormes palacios y el florecimiento de las artes y el comercio. Tras la apocalíptica explosión del volcán de Santorini en 1,400 a. C., esta isla quedó arrasada y con ella la civilización Minoica. Ya con los romanos alcanza de nuevo cierta relevancia, más tarde tomada por los sarracenos, Bizancio, los venecianos, pero fue devastada por el pirata Barbarroja, luego fue tomada por los turcos y al final cedida a los egipcios, hasta que en 1912 por fin vuelve a formar parte de Grecia.

La gran extensión de la isla amortigua el gran impacto de un turismo masivo que se da generalmente en las zonas de playa en los veranos, y la diversi-

Principales islas turísticas del Mediterráneo croata

Nombre	Sup. km ²	Pobla.	T	Econo.	Nombre	Sup. km ²	Pobla.	T	Econo.
Krk	405.8	17,860	T	Astilleros	Drvenik Veliki	12.1	168	T	
Cres	406	3,184	T	Pesca	Čiovo	28.8	4,455	T	
Rab	93.6	9,480	T		Solta	59	1,479	T	
Losinj	75	7,771	T		Brac	395	14,031	T	
Isla Pag	285	8,398	T		Hvar	297.37	11,103	T	
Silba	15	265	T		Vis	90	3,617	T	
Olib	26.1	147	T		Korcula	279	17,038	T	
Vis	22.4	1,608	T		Lastovo	47	835	T	
Molat	22.8	207	T		Mljet	100	1,111	T	
Isla Dugi	114	1,772	T		Sipan	15.8	436	T	
Iz	17.6	557	T		Llovik	5.2	104	T	
Ugljan	50	6,182	T		Krapanj	0.36	237	T	
Pasman	63	2,711	T		Susak	3.8	188	T	Turismo
Murter	18.6	5,192	T						total
Zirje	15.1	124	T		Brijuni	8	Mínima	T	Reserva

Fuente: Elaboración propia.

dad de ecosistemas ha abierto una variedad de tipos de turismo desde el de la naturaleza, senderismo y escalamientos a los tradicionales, incluido el buceo.

Las ciudades importantes de Creta: Heraclión, Rétino y Chania tienen excelentes museos y mercados además de una buena oferta gastronómica y una atrayente vida nocturna.

Los profundos cambios que se dan en la denominada Europa del Este y que se profundizaron en los Balcanes ante el desmembramiento de la antigua Yugoslavia y una sucesión de guerras civiles, han abierto este mar con una gran historia, al turismo.

En el caso de Croacia, en este estudio hemos seleccionado como destinos insulares turísticos un promedio de veinte islas y de ellas analizaremos tres, que por su importancia tendrían un valor muy grande en esta actividad.

Croacia se caracteriza por sus más de 1,200 islas o islotes, sólo unas 66 de ellas habitadas. Si se conduce por la costa croata es difícil ver la grandeza del Adriático, ya que continuamente se divisan las islas cercanas a la costa, tanto que a veces da la sensación de estar frente a un lago más que frente a mar abierto.

Isla de Korcula

Ésta es una isla del mar Adriático, la sexta en tamaño, y está en el condado de Dubrovnik-Neretva en Croacia. La isla tiene una superficie de 279 km² y se encuentra a pocos kilómetros de la costa dálmata y pertenece al archipiélago dálmata central, separada de la península de Pelješac, de entre 900 y 3,000 metros de ancho. La isla tiene algunas elevaciones y los picos más altos son Klupca (568 m) y Kom (510 m). El clima es suave con una media de precipitaciones anuales de 1,100 mm, lo que ha mantenido a una flora típicamente mediterránea y en algunas zonas hay bosques de pinos.

La población de la isla es de 17,038 habitantes, con un 97% de la población que son étnicamente croatas que se distribuyen en las ciudades de Vela Luka y Blato y las poblaciones de Lumbarda y Račišće en la costa y hay cuatro en el interior. Estos núcleos urbanos fueron establecidos dentro de la isla para la seguridad, facilitar la defensa y permitir el desarrollo de la agricultura.

Entre los oficios tradicionales está la construcción naval en madera gracias a los bosques de la isla, que representaba la industria más importante de la misma en el período helénico, pero que en la actualidad ha sido reforzada por la construcción naval en “acero” y en material sintético.

La agricultura tiene su importancia, sobre todo el cultivo de la vid, olivo y melocotón, entre otros. Por lo que, es una de las regiones croatas más importantes de cultivo del olivo y de la producción de aceite prensado de manera tradicional; así el aceite de oliva es uno de los productos más conocidos de la isla.

Historicamente el vino siempre fue el símbolo de Korcula y hoy destacan los vinos tintos del viñedo “Plavac” y los vinos blancos “Posip” así como los famosos, “Rukatac” y “Grk”, y hay junto a estas empresas una gran producción de verduras y frutas comercializadas en el mercado local que provienen de jardines de la isla.

Es tradicional también la navegación y los marineros de Korcula son reconocidos navegantes tanto bajo el pabellón croata, como bajo el de otras naciones. La talla de piedra, que todavía ocupa cerca de cincuenta isleños, y la

explotación forestal, ambos son sectores que perdieron la importancia que tenían en otro tiempo.

El turismo también es un sector importante y en expansión, y tiene como antecedente los hoteles de comienzo del siglo XX, el más antiguo es de 1912 y los primeros turistas gozaron de cuartos de huéspedes entre los agricultores, una forma antigua del turismo verde, y así todos los habitantes de la isla pudieron sacar provecho de esta actividad.

La ciudad vieja fortificada, con calles distribuidas en forma de espina de pez que permiten la libre circulación del aire, pero protegen de los vientos fuertes, está firmemente construida en un promontorio que controla la estrecha zona entre la isla y tierra firme. Todas las estrechas calles de Korcula son peatonales, con la única excepción de la calle que va a lo largo de la muralla sudeste. La ciudad incluye varios monumentos históricos notables: la catedral católica de San Marcos iniciada en 1301 y reconstruida en 1806, un monasterio franciscano del 1400, la cámaras del consejo cívico de la ciudad, el palacio de los antiguos gobernadores venecianos, los palacios de la aristocracia mercantil local (de los siglos XV y XVI) y las grandes fortificaciones de la ciudad.

Matiene viejas ceremonias eclesiásticas populares y un juego de guerra, el moreška, que en la Edad Media se realizaba en todo el Mediterráneo.

Y preservaron otro baile tradicional: el “trganje narance” en el cual los bailarines acompañados por un cantante honran a las chicas más bellas y al jefe del pueblo. Otros bailes tradicionales de la isla muy pintorescos, acompañados por la gaita, el acordeón, el tambor, son: el Manfrina, el Dva pasa, el Cetiri pasa, el Pritilica, el Tanac y otros. La mayoría de los cantos folklóricos de la isla son cantos de pescadores o de marineros, y de sus amigas, unos son animados y alegres, otros, de tonos más nostálgicos, evocan eterna cuestión de la vuelta de los marineros. En Orebic, población vecina próxima sobre la península de Pelješac, se continúa bailando la Polka de los Capitanes, un antiguo baile de los capitanes con sus desposadas, en el decurso de las fiestas locales y durante la temporada estival.

Hay un deporte muy popular, el buce siempre es comentado por intenciones ruidosas y exclamaciones y acompañado por buen vino. En todas las ciudades y los pueblos de la isla, los hombres juegan al buce, en campos improvisados similares a los de la petanca de la Provenza francesa. La riqueza cultural, las tradiciones y las bellezas naturales y un cierto encanto porque las islas se mantienen poco alteradas, hacen de éstas un destino atractivo.

Hvar

Es una isla localizada en el mar Adriático, frente a la recortada costa de Croacia, en la región de Dalmacia central, rodeada de las rutas marítimas del Adriático y custodiada por el archipiélago de las Islas Pakleni. Tiene una superficie de 297.37 km² y una población de 11,459 habitantes, de los cuales un tercio 4,138 viven en la ciudad capital Hvar.

Los turistas disfrutan del clima suave y soleado de la isla, ya que se jacta de ser quién más horas de sol reúne al año en todo el Adriático y este entorno que huele a lavanda, romero y a pino, plagado de bosques vírgenes y playas de arena blanca, se ha convertido en el lugar al que todo el mundo quiere ir. Es una isla de moda, una especie de Costa Azul, dónde muchos pasean sus yates por las cristalinas aguas mediterráneas. Hvar es una de las islas favoritas de los turistas, primero por sus calas abrigadas entre rocas y después por su vegetación, especialmente lavanda y romero que perfuman el aire en primavera, recibiendo el nombre de la “Madeira del Adriático”.

El gran atractivo de la isla de Hvar reside en la mezcla de estilos arquitectónicos, gótico, renacentista y en el protagonismo que la aristocracia veneciana ha otorgado a este lugar, destacan sus calles plagadas de piedra color marfil y sus numerosos monumentos como la Catedral de San Esteban del siglo XVI, con su fabulosa fachada renacentista, el Convento de los Franciscanos, el Teatro Antiguo y la Fortaleza Española, este edificio se llama así ya que en la construcción del mismo colaboraron algunos ingenieros españoles. La fortaleza originaria se destruyó tras un incendio y posteriormente se reconstruyó con miras a la explotación turística.

Las carreteras de Hvar son bastante sinuosas, aunque la ruta principal que conecta a la ciudad con Stari Grad es de buena calidad y abre la puerta a una de las mejores opciones de *camping* naturista es el de Vrboska, rodeado de plena naturaleza, tiene una extensión de 1.7 km y capacidad para 500 personas.

El souvenir estrella de Hvar es la lavanda en cualquiera de sus formas, la isla es una de las mayores productoras de esta planta.

Čiovo

Es una pequeña isla situada frente a la costa del Adriático, en Croacia, con una superficie de 28.8 kilómetros cuadrados, 15.3 kilómetros de longitud, y un ancho de hasta 3.5 km, posee una población de 6,071 habitantes (2001) y su mayor elevación alcanza los 218 metros.

La isla de Čiovo se ubica en la Dalmacia central y está unida a la antigua ciudad medieval de Trogir a través de un puente elevadizo y prácticamente se puede considerar una extensión natural de Trogir, declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Čiovo es considerada la playa más bella de Croacia, y en el norte de Čiovo se encuentran frondosos bosques de pinos y cipreses, y en el sur, enormes acantilados con playas rocosas y calas de arena blanca que se esconden entre los precipicios de la ínsula.

El islote es considerado uno de los principales recursos de Trogir debido a su abundante riqueza natural, por ello es el principal destino vacacional de los lugareños, y del turismo internacional, mayoritariamente europeos.

En tiempo pasado esta isla se le conocía como el granero de Trogir, porque sus valles alimentaban la ciudad, hoy es la playa de Trogir, siempre vinculada a esta ciudad histórica.

Hay presencia humana en la isla desde la época prehistórica y en la Edad Media ésta fungió como leprosario, hasta el siglo xv en que la amenaza de los piratas turcos llevó a la población de Trogir a refugiarse en la isla y convertir el poblado en una ciudad (Olivier *et al.*, 2013).

Entre las joyas históricas, destaca la iglesia de Prizidnice, el famoso santuario ermitaño de casi cinco siglos, construido en la pared rocosa de un acantilado, que es un lugar de peregrinación. Hacia el interior de la isla destacan: los olivos, las higueras, los almendros y los viñedos entre medio de pequeños pueblos y aldeas.

La isla de Čiovo, es un destino emergente que enfrenta los cambios que generó la creación de la República de Croacia en 1991 y reconocida un año después, que luego de una larga postguerra empieza a entrar en el mundo y geografía del turismo.

La *República de Turquía* tiene en su zona costera, tanto del lado del mar de Mármara que es un mar interior que une las aguas del mar Negro y del mar Egeo y que separa, por lo tanto la parte asiática de Turquía de la parte europea, como del mar Egeo, un total de ocho islas, sin contar islotes de los cuales analizaremos los más significativos en la geografía del turismo.

Avsa

La isla de Avsa pertenece al Distrito de Mármara de la provincia de Balikesir, en el noroeste de Turquía, y tiene una superficie de 20.6 km². Esta isla es un

popular destino turístico nacional, que atrae a turistas, especialmente de Estambul. La población local es de alrededor de 2,000 habitantes, según el último censo, pero en la temporada de verano la población se eleva hasta llegar a ser entre 40,000 y 50,000 mayoritariamente turismo nacional.

En los años sesenta, Avsa era un lugar tranquilo y apartado, un desconocido, ya que los pocos visitantes lo apreciaban por sus playas, sus vinos locales, ya que la isla es una de las regiones vitivinícolas de Turquía, y por el pescado fresco que sacan los pescadores de la isla.

La isla tiene una sola población Avsa, que en el verano toma vida, con las casas de los residentes temporales, los hoteles, restaurantes, que están activos y una interesante vida nocturna. El mundo rural es atractivo por las vides, los olivares y las adelfas y flores de laurel que crecen en todos lados y dan un aroma a la campiña.

A nivel patrimonial histórico destaca el monasterio bizantino, y otro atractivo son las visitas a las bodegas locales a fin de degustar un buen vino de la zona (Olivier *et al.*, 2013).

Principales islas turísticas del Mediterráneo turco

Isla	Mar	Extensión km ²	Población	Turismo
Gökçeada (Imbros)	Egeo	279	8,894	Turismo y pesca
Bozcaada	Egeo	36	2,427	N
Isla Cunda		23.4	5,000	1
Avsa	Mar de Mármara	20.6	2,000	

Fuente: Elaboración propia.

Bozcaada

Es una isla cerca de la entrada al estrecho de los Dardanelos, al noreste del mar Egeo, situada entre la isla turca de Gökçeada (o Imbros) al norte y las islas griegas de Lemnos al noroeste, Agios Efstratios al sudoeste y Lesbos al sur, pertenece a la provincia de Çanakkale como un distrito y también forma un ayuntamiento, y las islitas o “roquerías” alrededor de la isla, todas deshabitadas, son consideradas parte del distrito y ayuntamiento de Bozcaada.

El centro del distrito es la pequeña ciudad homónima de Bozcaada, en la costa oriental, donde destaca un antiguo castillo veneciano. La máxima altitud

en la isla es el cerro de Göztepe (191 m). La isla tiene 36 km² y 2,427 habitantes, dedicados principalmente a la pesca y el turismo. La uva y el vino de Tenedos han sido famosos durante siglos, la población es de mayoría turca, pero aún quedan un centenar de ciudadanos turcos de origen griego en la isla.

El tema del origen de la población viene de lejos ya que la isla fue conquistada por los turcos otomanos a Venecia y anexada al Imperio otomano en 1455, y desde esa época, salvo una década de interrupción al comienzo del siglo pasado, fue territorio turco. En 1912 fue capturada por la armada griega, durante las guerras balcánicas pero en la Conferencia de Londres quedó restituida como parte del Estado otomano. El Tratado de Paz de Lausana (1923) reconoció la soberanía turca de la isla y la devolvió a la República de Turquía, sucesor del Imperio.

En esta isla hay un tercio de la misma ocupado por viñedos, que producen en cuatro bodegas las cuales son un atractivo para el turismo, que se combinan con las playas donde la característica es que el mar es más frío debido a los manantiales de agua dulce y fría alrededor de la isla.

Entre los elementos patrimoniales históricos de la isla, además del viejo faro, es una impresionante fortaleza veneciana, que combina con la arquitectura de las casas de la ciudad una mezcla de cultura turca y griega, muy diferenciadas. Asimismo, hay una mezquita, la de Aleybey, que fue construida en el siglo XVI y el monasterio Aya Paraskevi Ayazma, con una capilla donde se celebran todos los años en el mes de julio las fiestas patronales de la isla (Olivier *et al.*, 2013).

Este es un destino emergente que tiene las características para seguir creciendo en el turismo interior de Turquía, y en el regional, ya que el país se está reposicionando como un destino turístico internacional.

El acceso a la isla es muy variado, hay cuatro maneras de llegar al puerto de Yukyeri, de donde sale el transbordador hacia la isla, la primera forma es volar a Canakkale y allí hay conexiones al puerto, la otra es en autocar desde Estambul o en automóvil que plantea varias alternativas de embarque hacia la isla.

Las islas del Mediterráneo que son cercanas a las costas del norte de África son mayoritariamente estados, estables salvo el caso de Chipre, que fue dividida después de una guerra y hoy se presentan como dos estados diferenciados.

De las seis islas representativas de esta región una está dividida en dos países, dos son de *Malta* y tres de *Túnez*.

Principales islas turísticas del Mediterráneo sobre la costa Norafricana

Isla	Mar	Extension km ²	Población	País	Turismo
Chipre		9,240	1,116,564	Chipre	T
Malta		246	452,215	Malta	1°
Gozo		67	31,053	Malta	T
Djerba	Golfo de Gabes	523	60,000	Túnez	T
Gharbi	Golfo de Gabes	69		Túnez	T
Chergui	Golfo de Gabes	110		Túnez	T

Fuente: Elaboración propia.

Chipre

La República de Chipre es un estado miembro de la Unión Europea situado en la isla homónima, cuya forma de gobierno es la república presidencialista y su territorio está organizado en seis distritos administrativos, teniendo como capital a Nicosia.

La isla de Chipre está situada en el mar Mediterráneo, 113 km al sur de Turquía, 120 km al oeste de Siria, y 150 km al este de la isla griega de Kastello-rizo, y por su tamaño, Chipre es la tercera isla en superficie del Mediterráneo. Esta isla tiene una longitud de unos 160 km, a los que hay que añadir los 72 km de un estrecho brazo de tierra situado en su extremo nororiental, y el ancho máximo de Chipre es de 97 kilómetros. Su superficie es de 9,240 km² y una población de 1'116,564 habitantes según el censo del 2011.

Famagusta es una ciudad fantasma que, en la década de los setenta del siglo pasado, cuando las actrices Sofía Loren y Elizabeth Taylor se dejaban ver en los hoteles de la rívera más cosmopolita del Mediterráneo oriental, era un destino de gran presencia internacional.

Con la invasión turca a la isla hizo que más de 33,000 grecochipriotas de Varosha huyeron en julio de 1974 ante el avance de las tropas. La gente pensaba regresar en pocos días, pues se trataba de un distrito sin población turcochipriota que la ONU había prohibido ocupar, pero los invasores cerraron los accesos a la ciudad.

Desde entonces, los ocho kilómetros cuadrados de Varosha permanecen abandonados y la maleza se ha adueñado de los lujosos hoteles de la primera

línea de costa y en las urbanizaciones de chalés se han instalado las alimañas. Hoy en caso que se devuelva la zona a Chipre el 90% de los edificios tendrán que ser demolidos.

En los setenta había planes en marcha para duplicar sus 12,000 camas turísticas, pero el golpe de Estado de los anexionistas griegos desencadenó la intervención turca. En estos años han surgido reclamos para la reapertura de Varosha y esta reivindicación confluye en la llamada Incitativa por Famagusta, impulsada por grupos de la sociedad civil.

La Iniciativa propone una medida de confianza mutua basada en la propia declaración conjunta, a cambio de la reapertura del distrito de Varosha para su rehabilitación, el puerto de Famagusta pasaría a operar bajo regulación de la UE mientras se solicitará a la Unesco que el casco antiguo de la ciudad sea declarado Patrimonio la Humanidad.

A esto se le suma el hecho de que Chipre necesita estabilidad territorial para convertirse en centro de distribución de los grandes yacimientos de gas natural localizados en el Mediterráneo oriental.

La profesora de arquitectura turcochipriota Cercen Bogaç se suma a la corriente de la sociedad civil a favor del fin de la ciudad fantasma de Varosha, junto con la cineasta grecochipriota Vasia Markides, que ha puesto en Marcha el proyecto Eco City para que la rehabilitación del distrito abandonado sea también ambientalmente sostenible.

Geográficamente, Chipre pertenece al suroeste asiático más específicamente, en el Cercano Oriente, pero políticamente se considera como parte de Europa. Históricamente ha sido siempre un puente principal entre los tres continentes, África, Asia y Europa.

Hoy pareciera que el turismo es la única opción para reintegrar esta isla en forma efectiva a Europa y Asia, como lo fue históricamente de otras maneras muy diferentes.

Malta

La República de Malta es un país insular miembro de la Unión Europea, y uno de los más densamente poblados de Europa que lo integra un archipiélago. Está situado en el centro del Mediterráneo, al sur de Italia, al oriente de Túnez y al norte de Libia.

Su situación estratégica lo ha hecho presa del apetito colonial de las grandes potencias por lo que ha sido gobernado y disputado por diversas naciones

a lo largo de los siglos, y desde 1964 es independiente y en 2004 se adhirió a la Unión Europea.

Malta en 2011 tenía una población de 452,215 habitantes con una densidad de 1,431 hab/km², la más alta densidad de población entre los países de la Unión Europea. El archipiélago lo componen las islas habitadas de Malta, la mayor en tamaño e importancia, Gozo y Comino y en sus costas hay una gran cantidad de bahías que proveen buenos puertos, además de otras islas de menor tamaño entre las que destacan los islotes de Filfla y de Cominotto y las Islas de San Pablo.

Los mayores recursos de Malta son la piedra caliza, su estratégica ubicación geográfica y sus reducidas dimensiones, y Malta sólo produce el 20% de los alimentos que consume, limitaciones de agua dulce y no posee fuentes de energía propias.

La economía depende del comercio exterior, ya que sus infraestructuras portuarias sirven como puerto de transbordo para los buques, de las manufacturas especialmente electrónicas y textiles y en gran medida del turismo, el cual pese a la crisis se ha mantenido.

En el 2009, el número de turistas que arribaron a Malta fue de 1'182,000 y al año siguiente 2010, éste aumentó a 1'339,000, para incrementarse nuevamente en el 2011 que llegan a ser 1'415,000 y en 2012 ascendió una vez más el arribo de turistas hasta llegar a 1'444,000.

La isla de Gozo, una de las dos habitadas del archipiélago, es conocida por ser un tranquilo rincón en el que cambiar de aires y de ritmo. El encanto de la Malta se palpa nada más con pisarla; pero ésta es diferente, es una isla más verde, rural y pequeña que Malta, donde las estaciones, la pesca y la agricultura dictan el ritmo de la vida. Se cree que Gozo es la legendaria isla de Calipso que aparece en la *Odisea* de Homero, un paraíso perdido místico y apacible.

Las iglesias barrocas y las antiguas casas de campo construidas en piedra pueblan el campo y con su paisaje escarpado y su espectacular costa, Gozo es uno de los mejores lugares del Mediterráneo para bucear. La isla ofrece lugares históricos, fortalezas y vistas sobrecogedoras, así como el templo prehistórico mejor conservado del archipiélago, en Ggantija. A ello se le suma que en Gozo hay una vida nocturna y un programa cultural únicos, junto a una gran gastronomía.

Malta es la isla más grande y el centro cultural, comercial y administrativo, y además depositario de un gran patrimonio histórico con más de 7,000 años

de historia que todavía están muy vivos en el presente. Las Islas Maltesas han sido descritas como un gran museo al aire libre. Lo que las convierte en únicas es que una gran parte de su pasado está visible todavía en la actualidad, en el camino que recorrió San Pablo o contempla el lugar donde los Caballeros de San Juan defendieron la Cristiandad.

La producción cinematográfica es un factor de crecimiento de la economía maltesa, al rodarse anualmente varias películas extranjeras de gran presupuesto, y el país ha aumentado las exportaciones de muchos otros tipos de servicios como la banca y las finanzas.

El turismo es su principal fuente de ingresos, especialmente por los visitantes de cruceros. Malta se ha convertido en uno de los destinos favoritos para las personas retiradas, especialmente para los angloparlantes. Este interés provocó un *boom* en el mercado de bienes raíces. No obstante, el futuro a largo plazo de Malta dependerá de sus servicios financieros. Como el país cuenta con muy pocos recursos naturales, el gobierno ha discutido la creación de un sector de alta tecnología. Además, ha decidido ofrecer amplios incentivos a los inversores, con el objetivo de atraer más capital. La legislación de Malta para la banca, los fondos mutuos y los servicios fiduciarios tardó mucho en adoptarse y esta demora provocó que el país no se desarrollara tan rápido como otras jurisdicciones en el sector *offshore*. En Malta existen altos impuestos internos; sin embargo, esa jurisdicción ofrece un régimen tributario mínimo a las sociedades.

Malta y Túnez están discutiendo la explotación comercial de la plataforma continental entre ambos países, particularmente los recursos petrolíferos.

LA TRANSICIÓN DE LAS ECONOMÍAS INSULARES AL TURISMO

Las islas que fueron ocupadas o colonizadas por las potencias coloniales del siglo XIX y XX, dejan al concluir el proceso de descolonización, países subdesarrollados o estructuralmente inviables dominados por el monocultivo que había generado este modelo que se podría definir como la plantación, para el caso del Caribe y otras islas del Índico.

Otros países emergentes pasaban de la pesca o agricultura y algunos casos excepcionales en islas en la que ha habido minería, ésta se explotaba como una plantación dejando al concluir la misma su rastro de pobreza. El paso al turismo implica un doble propósito: primero, pensar que esta actividad les generaría un resultado que les permitirá reducir la pobreza y generar un desarrollo más

equilibrado y en ello viene la segunda propuesta o imaginario de la gente, y es que el turismo es también un puente hacia una modernización de la sociedad.

Analizaremos en este trabajo un ejemplo del Caribe, la isla de Ambergris Caye, modelo que se puede extrapolar al Pacífico y al Índico, los grandes sitios donde se alojan los paraísos tropicales, y donde la conquista dejó la huella en sus tres dimensiones: esclavitud, destrucción ambiental y aculturación, desde la pérdida de la lengua a la historia, pasando por la religión y demás elementos de una cultura.

Hasta la segunda mitad del siglo xx, los habitantes de las islas y costas del Caribe occidental desde Nicaragua hasta Isla Mujeres en Quintana Roo, México, basaban su economía en dos grandes actividades recolectoras, la pesca y la cosecha del coco para la copra que tenía mercado en varios lugares del sur de Estados Unidos y en los propios países (César y Arnaiz, 1994).

La tierra estaba bajo un modelo *sui generis*, una propiedad privada de hecho, lo cual ha sido trágico en el sur de Belice y Honduras para el pueblo garífuna, porque hoy les quieren quitar las tierras por no tener títulos de propiedad, y ellos están asentados en territorios turísticos, las islas y las costas, de allí la lucha de los especuladores por sacarlos y mandarlos al interior del país a la zona de selvas tropicales, dado el gran valor de las costas, para el uso turístico.

La población vivía en ranchos donde practicaban la pesca ribereña y la recolección de la copra que extraían de los cocales sembrados por ellos en las costas, esto generó una economía mercantil simple, que era complementada con la pesca que al comienzo fue de auto subsistencia y luego cuando aparecen los compradores de Estados Unidos, viene en los cincuenta el *boom* de la langosta, caracol y camarón.

La economía era complementada por los objetos playados en las costas, los cuales llegaron a formar un mercado informal durante la Segunda Guerra Mundial porque el hundimiento de barco con caucho hacía que éste arribara a las costas, y se “playaba” y se revendió, lo mismo que los otros elementos encontrados.

Si a esto le sumamos que Belice era una excolonia inglesa, con una legislación muy poco rígida para el uso del suelo, y además era un estado con mínima población ya que en 1970 eran poco más de 150,000 habitantes en todo el país, las condiciones se iban dando de manera que fue fácil el proceso de recolonización a través del turismo por inversionistas mayoritariamente de Estados Unidos, cuyas características eran:

- Originalmente habían sido ciudadanos de Estados Unidos con algo de capital, pero no excepcional, no eran desarrolladores, esto se repite en la costa de Guatemala y Honduras y en parte en México.
- Los verdaderos descubridores del potencial fueron los compradores de langosta que volaban de Miami a San Pedro en busca de langostas, y ellos y otros que se interesan en estos paraísos prístinos, son los primeros en llegar como visitantes y se alojaban en casas de la gente del lugar, que buenos latinos, la gran mayoría descendientes de mexicanos abrían su casa y generaban amistad.
- Se instalan temporadas y van integrándose a la comunidad que es bilingüe, pero ellos logran inicialmente imponer el inglés, y así comienzan a comprar lotes, primero para fincar y luego para hacer un “hotelito”.
- Así empiezan a extenderse y llegan otros atraídos por los primeros, y los mismos visitantes, y empieza a formarse un mercado inmobiliario, que eleva el nivel de la tierra hasta hacerla inaccesible a los sanpedranos.
- Los locales hacía una década que habían pasado de la copra a la pesca comercial y de allí al turismo, o sea, ya conocían el manejo del mercado, pero no lo suficiente para entender lo que vendría (Arnaiz y César, 1995).

Este proceso se fue consolidando y los locales pasaron de vivir frente al mar a vivir en el fondo frente a una laguna de aguas semiestancadas, sin viento, por ello estaban a merced de los mosquitos, y como el suelo urbanizable se agotó o estaba inaccesible por el costo muy elevado, se ven obligados a rellenar parte de esta laguna con basura y autos viejos y sobre este nuevo “suelo urbano” es que comienzan a construir.

Los cambios que se van dando durante la transición son acumulativos e irreversibles y coinciden con los impactos de cualquier destino que nace y se desarrolla junto a un pueblo de apoyo o acogida, pero la sociedad cuando los alcanza a entender ya son imposibles de volver atrás.

La sociedad isleña se había liberado de sus patrones los dueños de las tierras donde se sembraba y cosechaba el coco, y habían comenzado una aventura de libertad a través de la pesca, este primer cambio fue obra de los propios isleños. El segundo la transición de la pesca al turismo fue promovida desde afuera y contó con el apoyo de algunos que veían este negocio como la gran oportunidad y además de la población más joven que quería romper el “aislamiento” de esta isla, recibiendo turistas y pudiendo salir de ella.

La sociedad cambió, los nuevos propietarios remplazan a los antiguos terratenientes, el ciclo se cierra y la población queda a merced de este nuevo mercado de trabajo que los emplea por necesidad, pero sujetos a las reglas del mercado que hacen valer con la inmigración de otras zonas marginales del país y Centroamérica. Llegan muchos norteamericanos por otros negocios y se desarrolla un semanario, se instala un supermercado, van ocupando toda la gama de actividades económicas y además llegan trabajadores, la mayoría del sur de Belice, garífunas, que entran en conflicto con los descendientes de mexicanos que eran la mayoría de la isla (César *et al.*, 1991).

Así la última transición no sólo les costó perder el dominio de la sociedad, sino también quedar a merced del mercado y depender de los movimientos del turismo mundial y el paraíso sólo quedó para los visitantes, los locales deben asumir su papel al servicio del turismo, son los que les toca maquillar al paraíso para que luzca bien.

La mayoría de las islas en el Caribe fueron redescubiertas por la pesca comercial y luego por el turismo, que toma fuerza por un hecho no esperado: la Revolución cubana que les expropió hoteles, marinas y servicios y les quitó un lugar excepcional, que durante varias décadas habían invertido, los miembros de las grandes mafias que llegan a Cuba desde la época de la ley seca en Estados Unidos, por ser éste un lugar donde se fabricaban buenos ronnes.

Esto motivó a que se comenzaron a abrir nuevos “paraísos en estas islas”, además el fin de la Segunda Guerra Mundial dejó a muchos norteamericanos con la idea de seguir conociendo y más los que pelearon en el Pacífico, habían probado el mundo tropical y sus islas. Entre los nuevos actores que van a destacar en esta región se encuentran los pilotos de guerra que la paz los había dejado anclados en tierra y ellos han sido en su mayoría los fundadores de varias líneas aéreas locales que ha apoyado al turismo a redescubrir nuevas islas. En el caso de Belice tenemos a Air Tropic, que fue fundada en 1979 por Johnny Greif III, ex piloto de guerra, que inicia esta aventura con un solo avión y dos empleados, y hoy es la principal empresa beliceña de aviación comercial.

A nivel ambiental el tema es complejo, por varios motivos que se unen para permitir un abuso que realizan los desarrolladores sobre el capital natural el cual genera daños irreparables. Entre las causas que se dan para entender esta situación tenemos:

- El subdesarrollo de los países receptores los obliga a aceptar condiciones abusivas, ante la necesidad de obtener inversiones que puedan generar em-

pleos para una sociedad que no tenía grandes inversionistas para hacerlo. A esto se le suma:

- Mano de obra abundante en la región y la macrorregión, de bajo costo.
- Falta de una legislación que les ponga límites a los proyectos, ya que las leyes ambientales comienzan a dictarse en Latinoamérica en la década de los noventa y sus formas de aplicación siempre dejaban márgenes para poder evadir responsabilidades o no cumplirlas.
- Paisajes excepcionales y no hay temporalidad, año turístico total.
- La expansión casi geométrica de la industria del turismo vía terrestre, marítima y aérea los lleva a una expansión permanente y a la búsqueda de nuevos escenarios para el desarrollo de nuevos destinos.
- Falta de un modelo desde los años setenta a los noventa de desarrollo sustentable para islas, lo cual les permitió no evaluar como limitante las externalidades.
- Faltó planeación integral en las islas, un Master Plan, y cuando se dio se dejaron muchas ventanas por donde era posible evadirla.
- No se realizó a tiempo una reforma legislativa que pudiera adecuarse a los proyectos turísticos y sus costos ambientales.
- Falta de orden internacional que regule cada región, hoy tenemos la Zona de Turismo Sustentable del Caribe para toda la cuenca, el arrecife Mesoamericano, para el Caribe continental occidental y otros ordenamientos en los diferentes archipiélagos de la cuenca del Caribe (César y Arnaiz, 1996).

El turismo se ha ido desplazando por el mundo del subdesarrollo, como una de las “últimas opciones” para poder generar por un lado esperanzas para la población y, por el otro, nuevos empleos, sin tomar en cuenta las limitaciones de las zonas costeras y más de las islas, como ecosistemas frágiles.

Pero además de frágiles ambientalmente también lo son económicamente, para Read (2004), una economía pequeña presenta dificultades en el proceso de crecimiento debido a la imposibilidad de conseguir economías de escala en un número importante de actividades económicas básicas. Manera y Garau (2004) resumen el coste y características de la insularidad en cuatro puntos:

1. Mayor especialización de la estructura económica.
2. Elevado tiempo y coste de acceso al mercado.
3. Recursos naturales limitados y, finalmente.
4. Menor acceso a los servicios públicos.

Para el profesor maltés Briguglio (1995), los pequeños países insulares presentan una vulnerabilidad mayor que el resto de economías, debido a factores como su fragilidad ambiental y la lejanía respecto a los territorios que han sido anteriormente sus metrópolis y que son con quienes mantienen mayores relaciones económicas (Gray, 2006).

Muchos territorios insulares del mundo se han orientado hacia el turismo, ya que su reducido tamaño los ha forzado más la falta de unas condiciones mejores para el desarrollo de actividades alternativas, incluido el reducido mercado interno.

El desarrollo del turismo ha propiciado crecimiento económico, creación de empleos, ya que la abundancia relativa de recursos como el clima o el paisaje, ha impulsado su desarrollo como destinos turísticos conocidos.

Esto ha favorecido una cultura y percepción de las islas como lugares paradisíacos, Hernández (2004), pero el crecimiento generado por el turismo no se ha limitado sólo a los pequeños territorios insulares en vías de desarrollo, sino que se hacen extensivos a todos los países.

El éxito de unos y el fracaso de otros se van compensando, ya que el mercado turístico está en continua expansión, y lo que inicia como exclusivo al triunfar crece y comienza a expandirse, el negocio inmobiliario está en la base económica del turismo y eso genera un cambio que hoy se ve en la mayoría de éstos, que para sobrevivir deben ser masivos.

EL IDIOMA “DEL TURISMO” Y EL NEOCOLONIALISMO

El 18 de agosto de 1492, pocos días después de que Cristóbal Colón partiese en su viaje histórico a buscar “nuevas tierras”, Elio Antonio de Nebrija imprime en Salamanca la gramática castellana.

Es con esta “arma” en la mano es que Nebrija urge a la reina Isabel a invadir un nuevo dominio en los territorios integrados al reino, después de la larga lucha por la recuperación de éstos en manos de los moros. A esta nueva “unidad”, le ofrece una “herramienta para recolonizar” ya que la legua hablada por sus súbditos no era homogénea, y por ello plantea que se imponga al pueblo el remplazo de dialectos y otras lenguas, por la lengua de la reina: el castellano.

En la introducción a la gramática escribe, “Mi ilustre Reina. Cada vez que medito sobre el testimonio del pasado que la escritura ha conservado, la misma conclusión se me impone. La lengua ha sido siempre el conjunto del Imperio,

y así permanecerá para siempre. Juntos nacen, juntos crecen y florecen y juntos declinan” (Illich, 2008: 72).

Esa lengua que logró imponer Nebrija en el reino de Castilla y Aragón, luego reino de España, es el que se trasladó como lengua colonial a lo que se denomina América Latina y está vigente, como un recuerdo de un pasado imborrable no sólo en la lengua sino en los significados de la misma como interpretación de la realidad de una época.

Lo mismo ocurre con otras lenguas coloniales como el francés, el alemán o el inglés y este último hoy operado por el país hegemónico a nivel mundial se impone como lengua franca comercial, en el transporte, en el ocio, en la tecnología, en todo lo que es global; es una recolonización posmoderna del lenguaje que expresa todo lo demás que viene atrás, como lo fue hace cinco siglos con las primeras potencias conquistadoras luego transformadas en coloniales.

El idioma inglés operado como lengua franca en el turismo es uno de los principales agentes del proceso de recolonización no sólo de sus antiguas colonias sino de los nuevos territorios que se integran al mundo del turismo, ya que por un lado se requiere para trabajar y, por el otro, éste se transforma en una herramienta para acceder al mundo mágico que los países centrales venden como antes fueron las cuentas de colores durante la colonia.

El idioma además de ser un mecanismo de comunicación es también un instrumento de sometimiento, ya que su manejo implica el ceder la lengua propia y entrar en un mundo diferente, donde el servidor del turismo se debe adecuar al turista. Lo opuesto se da en los países desarrollados como Francia, donde su lengua es prioritaria para todos, no hay necesidad de cartelera en inglés, el mayor receptor de turismo mundial, la gente se acostumbra a esta posición de un país que es orgulloso de su lengua, lo mismo ocurre en el Canadá francés.

La lengua nueva es la del poderoso, con lo cual la aceptación es doble primero de ser inferior a la del que llega para que le sirvan y segundo se transforma en el modelo a seguir del nuevo conquistador, que reproduce sus referentes culturales y los publicita o socializa a través del efecto demostración que el servidor lleva a su casa y a sus pueblos.

La comida, la moda, el trato, las formas de hacer negocio, la visión del mundo, la imposibilidad de que estos “se transformen” y cambien, es parte de esa visión ideológica que el turista impone en los paraísos reproduciendo la dicotomía de superiores e inferiores que fue el sustento de la colonización y

esclavitud, que el operador exige para que los paraísos sigan cumpliendo con su función ideológica de ser tiempos de “felicidad del turista” y que la sociedad local lo acata como algo “natural”.

El inglés es exigido desde los sistemas de transporte a los de alojamiento, desde los folletos de información a las páginas web, de los carteles en las calles a los internos en aviones o cruceros, en todo está el idioma del nuevo conquistador del cual el turismo es un verdadero caballo de Troya.

El lenguaje local y su historia se simplifican y transforman en una especie de cuento, donde ambos pierden el alma la cual es remplazada por un montaje donde se reproduce la asimetría generada, y por ello es que estos pueblos terminan olvidando u ocultando su pasado, para poder acceder sin “trabas” a la modernidad.

Así el idioma impuesto, el inglés, no sólo se comienza a transformar en la lengua de los recolonizados, si no que se usa a ésta para explicar lo que ellos son, lo que sienten, lo que aspiran, les reconstruyen el pasado, el presente y hasta el futuro, porque el turismo es un proceso continuo que crece geométricamente y va ocupando los lugares más aislados, integrándolos al sistema y a la ideología dominante.

Ciencia, tecnología y sociedad

En los últimos cinco siglos, desde el comienzo de la modernidad, los avances científicos se han podido revertir hacia la sociedad a diferentes velocidades, acelerando el ritmo de estas aportaciones desde fines del siglo XVIII y esto se incrementa más en el XIX hasta llegar a ser difícil de asimilar por la sociedad y en el siglo XX y XXI el ritmo de estos cambios es muy fuerte, que hasta es difícil seguir lo nuevo y lo que está llegando.

Hay correlación entre estos avances y la sociedad que los absorbe, ya que esos la transforman y les cambian sus ritmos y sus dos variables fundamentales, el tiempo y el espacio, los cuales se aceleraron desde la revolución de los transportes especialmente el ferrocarril, la fotografía, el fonógrafo, el teléfono, la electricidad, saltos gigantes para una sociedad que les cuesta poderlos asimilar a todos.

En esta etapa en donde la sociedad del consumo se impone, emerge un nuevo modelo de producción que genera productos con tiempos de uso limita-

do, o sea, planificados para usar un corto tiempo y remplazarlos. Esto va desde las cosas mínimas al automóvil, aunque este último es más costoso, pero el sistema de créditos de “toda la vida” ancla al consumidor, ansioso de tener auto nuevo a un crédito eterno, que le permite cambiarlo cada dos años aumentando la cuota mensual.

En el siglo xx, el avión reduce la distancia a horas, ya lo lejos o cerca cambia de criterios y ello ha permitido redescubrir el mundo y hacerlo accesible a grandes mayorías a través del turismo, ese negocio que transforma sueños en realidades y que es funcional al sistema porque sirve de aliciente en el amplio mundo del consumo que permite cambiar imaginarios por experiencias.

Los medios de comunicación, montados en una gigante red de comunicaciones fruto de las nuevas tecnologías, las famosas TIC, aceleran el proceso de manipulación de la sociedad, haciéndolos consumidores compulsivos, mediante un proceso que durante la Guerra Fría se le denominaba “lavado de cerebro”, y éstas son nuevas formas de abordar el consumo desde un nuevo modelo de *marketing* que abarca todas las dimensiones del hombre.

LA SOCIEDAD DEL CONSUMO MASIVO Y LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

La ciencia se adecua a través de la tecnología que la transforma en instrumentos o mercancías que sirven al hombre para mejorar su calidad de vida, aunque ahora hay quiénes dudan de esto ante el avance de los medios de comunicación y el control de la sociedad, que ha logrado revertir el proceso consolidado en el siglo xix de lo público y lo privado haciendo público todo hasta lo más íntimo: vivimos en un largo y prolongado *reality show*.

Una vez más el tiempo domina a la sociedad, y todo se da en tiempo real, más allá de las distancias, vivimos comunicados porque estamos separados y cada vez somos más individualistas.

Al final de la era industrial, en 1971, había 270'000,000 teléfonos entre Estados Unidos y Europa y una década después, la cifra se había duplicado en los países centrales alcanzando los 540'000,000 teléfonos. En el 2012, el número de usuarios de celulares en todo el mundo alcanzó los 6,000 millones, según el Informe de Datos del Tráfico y Desarrollo del Mercado Móvil de la compañía Ericsson, pero el número real de usuarios individuales de móvil se estima en aproximadamente de 4,000 millones, porque muchos de ellos son abonados de diferentes operadores telefónicos al mismo tiempo.

Actualmente la población mundial es de unos 7,000 millones de habitantes, el 60% de los cuales son usuarios de la red celular, hace una década atrás había cerca de la mitad de la población mundial que nunca había realizado una llamada telefónica (<http://actualidad.rt.com/ciencias>).

Para Ericsson, el número de abonados aumenta un 13% cada año, y los líderes del cuarto trimestre de 2011 en este sentido han sido India, China, Brasil, Indonesia y Bangladesh, tres de cuatro miembros del BRIC.

La expansión económica de la primera parte de esta etapa que se refleja en la vida cotidiana y hace referencia a la revolución tecnológica con el uso intensivo de los materiales sintéticos como el plástico y el polietileno que permiten bajar costos para invadir el mercado.

La gran capacidad industrial dirigida hacia la producción bélica se logró reciclar hacia la producción de los nuevos artículos y artefactos que formarían parte del nuevo estándar de vida, que es conocido como el American Way Life o modo de vida americano, el modelo de vida que sacó al mundo como el éxito del capitalismo emergente.

El modo de vida americano nació con su contraparte oscura que fue aceptada por toda la sociedad y dos décadas después comienzan a criticarla, se trata del “mito de la tecnología buena”, todo lo que se hace con máquinas era bueno: vestidos de nylon, comidas congeladas, la comida chatarra, los platos y los vasos desechables y miles de cosas más.

Se hizo campaña a favor de la tecnología y una de las voces más conocidas fue la del actor Ronald Reagan, luego presidente de Estados Unidos, y entre ellos, destacaba la tecnología siempre es buena, es beneficiosa para la salud, ahorra trabajo, eleva el nivel de vida y la innovación tecnológica fomenta: democracia, libertad y ocio (Mander, 1996).

El fanatismo hacia la tecnología no tenía límites, así durante los gobiernos de Truman y Eisenhower se sostenía que comprar una lavadora era darle un golpe al comunismo y el extremo fue la aplicación de la “caducidad planificada” que hacía que cada dos años se cambiaban los autos. En síntesis, el consumo tiene una historia corta pero ideológicamente profunda que luego deja la geopolítica para ingresar en el propio hombre haciéndolo un esclavo de esta nueva realidad: la sociedad del consumo.

Este es el denominado “estado del bienestar”, con mayor poder de consumo, vacaciones, horario laboral de ocho horas, situación que obliga a aumentar la productividad y el estado al cual no pueden acceder todos los ciudadanos.

Los afroamericanos en Estados Unidos en los cincuenta y sesenta eran pobres, poco educados y menos calificados.

Los sindicatos pactan con el gobierno y apoyan el desarrollo de este modelo basado en los grandes avances tecnológicos logrados durante la Segunda Guerra Mundial, lo cual generó nuevos productos que “mejoraban su calidad de vida” a la vez que generaban un gran despilfarro de riqueza de recursos y, con ello, una gran contaminación.

El auge de la producción orientada al consumo se movió sobre dos importantes rieles, el crédito al ciudadano y la publicidad que los llevaba a aumentar el consumo como símbolo de estatus, a través del cine, la naciente televisión y la radio.

Pero no toda la sociedad norteamericana tenía acceso al modo de vida americano y, junto a ello, nuevos grupos sociales tuvieron acceso a la educación y vivir en grandes ciudades, lo cual acelera los conflictos culturales internos y da lugar a la emergencia de una verdadera contracultura, que en los años sesenta tomará la forma de los hippies.

Wright Mills fue uno de los intelectuales más críticos del sistema y su época y su clásico libro sobre el análisis de las élites, el poder y el complejo militar industrial, da la otra cara de esta nueva ostentosa y emergente sociedad.

En 1951 publicó *El collar blanco*, sobre las clases medias emergentes donde sostenía que la burocracia ha sobrepasado al trabajador urbano quitándole toda independencia y transformándolo en una especie de robot que es oprimido, pero se siente feliz (Mills, 1951).

La guerra fría y la emergencia del macartismo, como expresión de una sociedad que no acepta las diferencias ideológicas y las trasmite a todo su cuerpo transformándolas en verdaderas amenazas, se vieron reforzados por los comics y el cine, además de estar apoyados por la religión que asumió el conflicto este-oeste como una cruzada propia.

La clase media, sostén del consumo y base del poder de las grandes corporaciones, se decide a aumentar la natalidad y aparece el fenómeno del *baby boom*, que entre 1945 y 1964 generaron un crecimiento de la población en Estados Unidos de 76'000,000 de habitantes, y en otros países mayoritariamente anglosajones, desde Inglaterra a Australia pasando por Canadá y Nueva Zelandia.

Así en los años cincuenta emerge el nuevo ciudadano americano medio, conservador, religioso, relativamente próspero, atado por créditos al sistema,

blanco y de tendencia racista y machista, profundamente orgulloso de su país y del poder del mismo en el mundo.

En 1947, el Informe Kinsey, un estudio nacional sobre la conducta sexual del varón dio una cara poco conocida de la sociedad machista emergente, un 10% de la población masculina había tenido una experiencia homosexual, un 70% de los hombres habían tenido encuentros con prostitutas y de los casados, un 50% había tenido encuentros extramaritales (McNair, 2004).

El auge del trabajo asalariado, en el cenit de era industrial incide en la reducción del trabajo independiente que, a comienzos del siglo xx, en Europa Occidental eran el 58% los campesinos, unidos a los comerciantes y artesanos y sin contar con las profesiones independientes; en 1954 éstos habían sido reducidos a un tercio y para 1982, sólo el 16% de la población activa eran trabajadores independientes (Prost, 2001).

La Revolución Industrial terminaba así, en dos décadas, reduciendo al mínimo a los campesinos, y esta nueva transformación incide en la sociedad y también se refleja en la reducción de las empresas familiares, que no pueden ofrecer las mejoras sociales que tienen los obreros asalariados de las grandes fábricas.

Estos cambios se reflejan en una separación entre lo público y lo privado, ya que el trabajador sale del hogar y disocia su territorio de trabajo del de la familia, que antes en las empresas familiares y en el campesino eran uno solo. La indiferenciación del trabajo implicaba la del tiempo, cuando el comprador llegaba y estaba cerrado el taller golpeaba al lado o atrás donde estaba la familia y lograba lo que estaba buscando; la separación de los espacios incide en la de los tiempos y la mayor privacidad de la familia (Prost, 2001).

La familia moderna urbana es privada y está separada del mundo del trabajo del padre, madre y a veces de los hijos que también trabajan; la familia ya reproduce los ritos de tiempos pasados no come junta, sólo se integra al final de las largas jornadas, es un nuevo tiempo y nuevas formas de socializar, el club, la escuela, la fábrica y el café. En estos cambios, el ocio cada vez ocupa un lugar más importante, ir al parque, salir de pesca, es remplazado por el cine, la televisión, los grandes espectáculos deportivos, la playa, la vida nocturna y las vacaciones cada vez más impuestas en los diferentes grupos sociales, lo cual hace eclosión en los cincuenta con el auge y abaratamiento del turismo masivo.

En esta época comienzan a darse grandes cambios en las viviendas, la posguerra en Europa, la nueva economía en América del Norte y los gobiernos

populistas en Sudamérica promueven la vivienda digna junto al descanso, las vacaciones como los nuevos derechos que se ganaron en una gran guerra y se ratificaron por las revoluciones al interior de la sociedad.

Los cincuenta o la “década dorada” para Estados Unidos, la gran potencia hegemónica y enfrentada a la URSS, esta década comienza en 1947 hasta los primeros años de los sesenta y en Europa, de la posguerra ésta comienza en 1952 hasta finales de los sesenta.

Es un período que entre las tantas características y avances logrados figura el matrimonio, época en donde éste florece en plena libertad, nunca anteriormente tanta gente había coincidido en definir el único tipo de familia como normal (Coontz, 2009).

En un sondeo realizado en Estados Unidos en 1957, cuatro de cada cinco personas entrevistadas sostenían que quién se quedaba soltero era: un enfermo, o un neurótico o un “inmoral”, y junto a ello la mayoría de la población opinaba que el hombre debía ser el proveedor y la mujer quedarse en el hogar. Dos décadas terribles, la primera fue de la crisis del 29 y la segunda de la Gran Guerra mundial, llevaban a que la gente que empezaba a despertar de la pesadilla, y se encontraban en el comienzo de la sociedad del consumo, que llevaba a que la gente considerara este “tiempo” como una especie de “milagro”, luego de lo pasado.

A comienzos de los cincuenta se construyen miles de casas en Estados Unidos con el nuevo confort de la época, inimaginable una década anterior y el número de ciudadanos que les sobra una cantidad de su sueldo luego de pagar sus cuentas se duplicó en 1950. A mediados de la década, la gente de clase media era del 60% de la población total de ese país. En los años 60, 66% de las familias tenían casa propia, el 87% de los hogares tenían televisor y el 75% su propio automóvil, mientras el progreso europeo iba más lento por la gran reconstrucción (Coontz, 2009).

Esta era la primera oportunidad para las grandes masas de la clase media de tener el hogar propio y ser independientes, algo que el sistema tomó para promover sus nuevos productos, una lavadora, permite que “tenga más tiempo con la familia”.

En la novela “Leave It to Beaver”, en un capítulo, en el cual ya la televisión daba consejos y formas de actuar, sale la idea del diálogo necesario entre el joven y el padre y para ello lo mejor es lavar el auto juntos. Otro ejemplo es la adolescente que esperaba que su madre actuara como Donna Reed, la actriz

de otra novela, y por ello pensaba que al llegar al hogar debía haber bizcochos recién horneados, como aparecía en la novela, imaginarios nuevos para una clase emergente, que los requiere para soñar por nuevas cosas.

El nuevo salto de la familia implica aceptar un tercer miembro en ésta, primero fue la radio y ahora la televisión que marcaba la pauta a seguir para ser una familia “ejemplar de clase media”, esa que había aprendido a consumir todo ya que, en 1950, el gasto en comida subió un 33%, en ropa un 20% pero en muebles y electrodomésticos un 240%.

Por ello, la mujer ama de casa duro muy poco porque sí querían duplicar el gasto y tener “más que el vecino” había que trabajar y en 1952 había dos millones más de mujeres trabajando, que en la etapa de mayor ocupación durante la Segunda Guerra Mundial y la mayoría de las mujeres empleadas en los cincuenta eran mayores de 45 años, ya “habían terminado con los deberes de madre”.

Pero no toda la década había sido un camino feliz ya que emergen grandes contradicciones que nacen y se desarrollan en los dorados 50. Los adolescentes se rebelan identificándose con la figura de James Dean y la gran población negra de Estados Unidos empieza su lucha por los derechos civiles. El enfrentamiento entre negros y blancos se daba a ambos lados del Atlántico; en Estados Unidos los sucesos de Little Rock y del otro lado, en el barrio londinense de Notting Hill.

En el terreno internacional, había estallado la guerra de Corea y enfrentamientos en el Tíbet, levantamientos en Hungría y Berlín oriental, todos estos operados por los servicios secretos estadounidenses en el marco de la Guerra Fría y guerras anticoloniales en Argelia y el Congo, Kenia y Chipre, entre otras.

Este nuevo tiempo había comenzado con dos bombas atómicas, arrojadas por Estados Unidos, país en el que se da una peculiar alianza entre el nihilismo y la euforia, el optimismo tecnológico y el poder militar excesivo, era también el lugar donde las esperanzas y deseos de algún tiempo comenzaban a resultar accesibles en cuestión de un momento; era el país del jazz y el alboroto, tiempo en el que comienza la historia de la contracultura.

En 1955, en la Galería Six de San Francisco, mientras se pasan las botellas de vino que proporcionaba el novelista Jack Kerouac, un poema es leído y atrae y golpea al público, la lectura de Aullido es un punto de partida para el comienzo de una contracultura que llegará a ser dominada por algunos hijos de la clase media blanca y de los hijos de los afroamericanos. Éstos, al final

del siglo XIX, habían podido sacar de la oscuridad sus blues, transformándolos en un elemento folclórico de la población rural negra que en 1910 logra un público más amplio, y es que los blues comunicaban a la cultura blanca una información que para ésta era muy molesta: “el sexo tenía algo que ver con el ritmo” (Goffman, 2005: 307).

Y es que la cultura de Norteamérica llevaba tiempo sometida al puritanismo heredado de los colonos rurales y el liberalismo de los fundadores revolucionarios urbanos y, un tercer factor, había millones de los descendientes de los antiguos esclavos cuya cultura comienza a tener impacto en esta sociedad.

Abre sus puertas Disneylandia, la ciudad de fantasía que se construyó en California, el estado más joven y exitoso de Estados Unidos en esta época de euforia y se sientan las bases de la comunidad del carbón y el acero, rumbo a la formación de la Comunidad Económica Europea futura base de la Unión Europea.

Los cincuenta fueron el parteaguas del siglo XX, todavía reinaban ciertas ideas del pasado, como el castigo corporal, el respeto al día domingo y fiestas, la homosexualidad era ilegal, los hijos fuera del matrimonio y el divorcio eran condenados, las ballenas eran masacradas, los bosques talados, se contaminaba sin importar los costos, pero al final de la década comienza el gran cambio (Yapp, 1998).

La educación es otro de los grandes avances de esa época y con ello el ocio de los niños y los jóvenes, que en la temporada de descanso van a las colonias de vacaciones, algo que en el siglo XIX habían iniciados los Boy Scouts, y que se fue desarrollando en gran cantidad de países occidentales.

En la entreguerras, empieza a liberarse el cuerpo a partir de la gimnasia en las mujeres, en los hombres viene del siglo XIX, y la moda desde del fin de la Primera Guerra Mundial, algo que seguirá tomando fuerza y en los cincuenta la liberación es total. El cuerpo constituye sin duda uno de los aspectos más importantes de la historia de la vida privada, ya que modifica la relación del individuo consigo mismo y con los demás.

El maquillaje, el hacer gimnasia, jugar al tenis, hacer esquí son síntomas de esa liberación, cuyas actividades corporales tienen como finalidad el cuerpo mismo, su apariencia, su bienestar, su realización, “sentirse bien en la propia piel” se convierte en un ideal (Prost, 2001: 89).

En 1960, el 36% de las mujeres mayores de 16 años, que eran 23 millones, tenían trabajo remunerado, aunque esto se debía manejar con gran precaución

por dos poderosas razones, sólo el 2% de las madres podían tener los niños en guardería por falta de éstas y además el salario que se le pagaba a la mujer era un tercio de lo que se pagaba al hombre, un síntoma de que pese a todo el esfuerzo laboral de la guerra aún no había reconocimiento.

Las mujeres profesionales blancas comienzan a hacerse sentir a través de libros o la participación directa en movimientos, como es el caso de Betty Friedan que publicó el libro *The Feminine Mystique*. En 1964 en Mississippi, en plena lucha por los derechos civiles de la población afroamericana, en el Freedom House, las casas de la libertad, las mujeres de color se rebelaron frente a los hombres de color que pretendían tenerlas como mucamas (Zinn, 1997).

En 1967, el presidente Johnson firmó una orden ejecutiva que prohibía la discriminación sexual en los empleos federales y la Organización Nacional de Mujeres (NOW, por sus siglas en inglés), generó más de mil demandas contra las grandes corporaciones por discriminación.

En 1969, en Estados Unidos las mujeres representaban el 40% de toda la fuerza laboral del país, pero la gran mayoría tenía empleos de baja remuneración, esto llevó a que las mujeres se organizaran y en 1968 hicieron un mitín pacifista y desfilaron con antorchas hasta el cementerio de Arlington donde representaron la obra de teatro “El entierro de la feminidad tradicional” (Zinn, 1997).

Los años sesenta, pese a ser la década de mayor auge en Estados Unidos, es un terreno histórico conflictivo, década que se asocia al gran cambio, desde el rock hasta los disturbios de Chicago de 1968, los movimientos antimilitaristas y la defensa de los derechos civiles.

Es una época en la que emerge una compleja contracultura, que se rebela contra un nuevo orden recién establecido, la “sociedad de masas”, fenómeno que se fue imponiendo en los cincuenta y que pasó por encima de las viejas tradiciones individualistas de los norteamericanos, que pasan a ser manejados por las grandes corporaciones mundiales.

El nuevo norteamericano vivía en casas prefabricadas iguales, era un consumidor nato de productos en serie, que los unificaba, homogenizaba haciéndolos piezas de esa gran máquina que dominaba todo. El American Way Life tenía como precio el “conformismo”, no cuestionar, no pensar, no contradecir. Hombres vestidos de traje todos los días iban rumbo a la oficina en su auto, tenían sus horas de almuerzo, y seguían hasta la tarde que regresaban a su hogar (Frank, 2011).

En 1956, William H. Whyte, etiquetó a un “nuevo norteamericano”, al que designó como “el hombre organización”, resultado perfecto de la creciente burocracia de la época y la sumisión del individuo y las ideas y prácticas de la empresa. Para este nuevo hombre, la moral protestante y la tradición ideológica individualista norteamericana, le eran obsoletas, por lo que reemplazó esto por una nueva ética social adecuada a esta situación y la creencia en el valor de la gran organización y la capacidad de la ciencia para resolver todos los problemas (Whyte, 1968).

La década de los sesenta tuvo en el mundo sus grandes problemas, que marcan la segunda parte del siglo xx y alguno de ellos fueron, en Sudáfrica se legalizó el régimen racista del apartheid y en marzo la policía masacra a 69 manifestantes en Sharpeville, en la Sudáfrica pobre; coincidencia la lucha por los derechos civiles de los negros en Estados Unidos y de sus hermanos en Sudáfrica.

En 1964, la mano negra de Estados Unidos está tras el golpe al presidente constitucional de Brasil, João Goulart, por parte del ejército e inmediatamente reconocido en el momento por el presidente Johnson, los mismos operaron la desestabilización de República Dominicana entre 1962-63, que terminó en una invasión de Estados Unidos ante la posibilidad del triunfo del coronel constitucionalista Francisco Caamaño.

En Argentina, en 1965, se da también un golpe militar y en 1966 comienzan los golpes seguido en Bolivia, en Perú en 1968 y así sigue la promoción de los gobiernos militares por Estados Unidos hasta el gran golpe a Salvador Allende que generó una de las más sangrientas dictaduras (Perrault *et al.*, 2001).

En los sesenta la libertad era la bandera, libertad que exigían los jóvenes en medio de la lucha de los negros por sus derechos sociales, libertad para terminar con las guerras, que los jóvenes condenaban porque eran “carne de cañón”.

En ese tiempo, el joven Kennedy reemplaza al conservador Eisenhower, pero el cambio era de forma y no de fondo, aumentó la guerra en Vietnam y el gasto en armamento nuclear. Una mujer joven, bonita y moderna era su cara más conocida, un matrimonio e hijos pequeños completaban el cuadro, de un presidente del sexo y las drogas, sus inyecciones de metanfetaminas, marihuana en la Casa Blanca y hasta viajes con LSD (Goffman, 2005).

En 1965, mientras los Beatles cantaban cancioncillas simples y los Rolling Stones imitaban los blues, el cantautor francés Bob Dylan publica un álbum con verdaderas canciones de protestas contra el sistema.

En 1968, fue el Mayo francés que se replicó en todo occidente en diferente medida, nació de una protesta estudiantil contra la guerra de Vietnam y mala actuación del Estado y llevó a que el conflicto se haga nacional y llegue a todos los sectores de la sociedad, lo cual dejó al gobierno en crisis.

Un año después de estos alzamientos juveniles, aparece el gran evento de Woodstock que ha sido de los mejores festivales de música y arte de la historia, y que congregó a 400,000 espectadores, mientras la organización esperaba 60,000, y unos 250,000 no pudieron llegar. Woodstock se convirtió en el ícono para una generación de estadounidenses que estaba hastiada de las guerras y pregonaba la paz y el amor como forma de vida y por ello mostraban su rechazo al sistema, por lo tanto, gran parte de la gente que concurrió a dicho festival era hippie. Éstos estaban en contra de la guerra de Vietnam, por lo que Jimi Hendrix tocó el himno estadounidense solamente con una guitarra eléctrica como protesta a los comportamientos bélicos del gobierno, y sus ideales eran el pacifismo, el amor libre, la vida en comunas, el ecologismo y el amor por la música y las artes (<http://www.well.com/woodstock>).

En la década de los sesenta, la juventud domina el panorama, es un nuevo sujeto histórico inestable y claramente moderno, que inicia profundos cambios en un mundo diferente. Desde el pensamiento marxista, Fredric Jameson (1989) consideró a los años sesenta el momento de rotación de la cultura occidental; ese giro cultural que desembocó en el posmodernismo (Pujol, 2002).

En los setenta, las mujeres de Estados Unidos plantean el tema de la legalidad del aborto, ya que en 1970 se estimó que se realizaron un millón de estos, de los cuales sólo el uno por ciento era legal, el resto lo realizaban las mujeres pobres de las cuales unas 300,000 tenían que ser hospitalizadas por complicaciones y no se tenía el número final de fallecidas.

En ese cambio profundo de la nueva década hasta la belleza como concepto cambió de referente y de función de la provocación al consumo. Las personas van vestidas con ropa de “marcas” y maquilladas según el modelo de belleza propuesto por las revistas de moda, por el cine, la televisión, en síntesis, el modelo que imponen los medios de comunicación.

En la publicidad de la época se nota la inspiración futurista cubista y surrealista, los tebeos de Little Nemo están inspirados en el Art Nouveau, mientras que el urbanismo de otros mundos que aparece en Flash Gordon recuerda las utopías de los arquitectos modernistas como Sant’ Elia, e incluso anticipan la forma de futuros misiles (ECO, 2004).

Los medios ya no utilizan un modelo único de belleza, sino que recuperan diferentes modelos, incluso del pasado y ellos tiene una corta vigencia y es que los medios de nuevo una iconografía decimonónica, así el mundo deberá rendirse a esta orgía de la tolerancia del sincretismo total y al absoluto e imparable politeísmo de la belleza.

Todas estas transformaciones tuvieron un fuerte impacto en la sociedad, en la primera etapa dominada por productos para la vida cotidiana, el uso masivo de éstos, desde lo mínimo al automóvil, a las máquinas de ayuda en la casa, generaron una lluvia de ofertas que obligaban al trabajador o al empleado a trabajar horas extras para tener más consumo.

Así se fue socavando la solidaridad sindical que fue destruida con las deslocalizaciones y la pugna por los empleos que se reducían en un mercado donde éstos eran cada vez más difíciles de lograr y menos mantener.

Se transformó completamente la vida cotidiana en los países desarrollados con mayores opciones de consumo, lo que la gente definió como una nueva “calidad de vida”, mientras que, en los países subdesarrollados esta situación era aún impensable, pero se amplió la frontera agraria con la revolución verde, y en la sociedad el consumo comenzaba a darse en menores proporciones dado las limitantes del mercado interior y su volumen.

La tecnología entró en la alimentación de los países centrales generando una gran distorsión que hoy tiene un elevado costo, a partir de alimentos congelados, transformados genéticamente, enriquecidos, alterados, grasas saturadas, bebidas con mucha azúcar, en síntesis, la comida chatarra y la bebida que les hacía de complemento en esta dieta poco saludable (Schlosser, 2007).

No sólo los medios de comunicación formaban parte del “frente de alienación” del capitalismo triunfante en la Segunda Guerra Mundial había un actor privilegiado, que primero dominó el país y luego exportó el producto, hoy en día reconocido como nocivo para la salud, al resto del mundo se trataba de la *Coca-Cola*. James Farley es designado como embajador de esta poderosa corporación camino a ser una de las mayores del planeta, fungía como embajador para promover inversiones en todos los países, lo que se logró y en 1948 se realiza la primera convención internacional en Atlanta. Allí comentó que cuando los “comunistas piensan en democracia, piensan en *Coca-Cola*” (Pendergrast, 1998: 401).

Un idioma, un modelo de comida rápida y una bebida hacían más en el proceso de recolonización de Estados Unidos como nueva potencia hegemónica

que otros mecanismos ya pasados de moda. Así el inglés, los hot-dog, pizzas, nachos y la *Coca-Cola*, fueron imprescindibles en la promoción del turismo en el Caribe para que los norteamericanos no se sientan que están lejos de su país.

Estados Unidos se recoloniza hacia adentro de sí, o adecua al nuevo modelo hegemónico unificando alimentación y bebidas y exporta el modelo como parte del American Way of Life, hoy todo esto está considerado altamente dañino a la salud, pero es el modelo que han tomado los más pobres, las grandes mayorías en Latinoamérica, para vivir.

La televisión y la música avanzaron a ritmos impensables, pasando de los discos de pasta al disco irrompible de vinilo en 1948, a los cassettes de los años sesenta, o de los relojes digitales de cuarzo a las calculadoras portátiles que pronto quedarán eclipsadas por las computadoras.

Pero estos cambios se reflejan en el mercado laboral, grandes empleos y miles de horas extras se fueron con la deslocalización industrial, dejando un gran espacio vacío que intenta remplazar los servicios, pero con un empleo menos remunerado y de más horas de trabajo. El gran atractivo son las nuevas tecnologías que requieren más capital que mano de obra, pero ésta será altamente remunerada. Por ello, la nueva sociedad que se termina consolidando al final de esta etapa, en los años noventa, es un raro modelo, perfecto para el neoliberalismo donde se necesita pocos trabajadores y muchos consumidores, en una sociedad asimétrica, por lo que su única salida es la autoexplotación.

En Estados Unidos, en los años treinta, posterior a la gran crisis, el 35% del ingreso se dedicaba a la comida, en los ochenta sólo el 13%, una reducción que privilegia el gasto superfluo innecesario que dan pequeñas satisfacciones al consumidor, que tiene en esta meta todas sus ilusiones y objetivo de vida.

El mundo globalizado incrementó la capacidad productiva a nivel mundial, al posibilitar una división internacional del trabajo más compleja, fruto de la deslocalización de muchas industrias, unas por problemas de salarios, otras de mercado y otras por causas ambientales.

El comercio internacional de mercancías se multiplicó por 10 entre 1953 y 1973, el crecimiento del PIB fue elevado creció a una media del 5%, mientras que las exportaciones crecieron a una media anual del 7%, lo cual cae en el período 1973-1990 donde el PIB creció a una media del 3% y las exportaciones a un 4.5% anual (Maddison, 2002).

En los años sesenta comenzó a emerger una economía más transnacional, es decir, un sistema de actividades económicas para las cuales los Estados y sus

fronteras no son la estructura básica, sino meras complicaciones, frente al nuevo poder emergente de la transnacionalización que presentaban tres aspectos visibles: las compañías trasnacionales conocidas como las “multinacionales”; una nueva división internacional del trabajo y el surgimiento de actividades *offshore* en los paraísos fiscal donde había grandes lagunas legales, como eran Curazao, Isla Vírgenes y Liechtenstein, lo cual hace de las empresas más exitosas, ante estas trampas legales y fiscales. Las compañías de Estados Unidos que se registraban en paraísos fiscales crecen de 7,500 en 1950 a 23,000 en 1966 (Hobsbawm, 2006).

En los años setenta comienza la década de decadencia de la hegemonía de Estados Unidos, a partir de una larga serie de conflictos y enfrentamientos que comienza con la repulsa general al sistema en 1968, a lo que suman muchos otros movimientos en favor de los derechos civiles, contra proliferación de las armas nucleares, la defensa de la ecología entre los principales.

Al comienzo de la década la situación del gobierno norteamericano era crítica con la guerra de Vietnam, un enfrentamiento militar en Tailandia, estaban los Panteras Negras, Ángela Davis, los luchadores por los derechos civiles, los antimilitaristas y la guerra, los defensores de la naturaleza, las mujeres luchando por sus derechos, entre otros frentes que se podrían agrupar entre la nueva generación y la vieja, una lucha contra un pasado que no se ajustaba a este nuevo capitalismo.

En 1971 se da el hundimiento del sistema financiero internacional Bretton Woods, que es eclipsado por un *boom* de las materias primas entre 1972-1973, aunque ese mismo año estalla la denominada crisis del petróleo, de la cual deriva la creación de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

En el período 1972-1973, el PIB de los países OCDE creció en un 7.5%, pero como consecuencia de estos problemas caen el PIB de los países desarrollados en 1974, dando inicio a un largo período de decadencia de la economía de los países centrales especialmente de Estados Unidos.

El colapso de la URSS, del muro de Berlín y la disolución de las llamadas democracias populares, cierran un ciclo de lo que se denominó el “socialismo real”, un capitalismo de Estado que logró hacer de un país medieval a comienzos del siglo XX, como era Rusia, en una potencia mundial en no más de cuatro décadas, con dos guerras mundiales y una regional con Japón.

El final de la URSS encontró a Estados Unidos camino a una crisis mayor que la del 29, la cual se da a partir del 2008, frente a un nuevo poder económi-

co: China, abriendo así un interrogante de tiempo respecto del futuro de estos dos poderosos países y con ellos, el del resto del mundo.

LA REVOLUCIÓN ECOLÓGICA Y EL TURISMO

Una de las revoluciones más importantes, después de la revolución femenina, que se desarrollan en la segunda parte del siglo xx y de manera pacífica, es la ecológica, que dará lugar a un movimiento de cobertura mundial que obligará al sistema a redefinir estrategias, ajustar sus leyes y normas y a los gobiernos a buscar un modelo alternativo, que tres décadas después se define como el desarrollo sustentable.

El origen de los nuevos movimientos ecologistas y ambientalistas está fraguado en una serie de circunstancias que se dieron en un momento complejo, la posguerra y la propia guerra fría y los grandes cambios de la segunda parte del siglo xx. Se da como fecha histórica el año 1969, período en el que se dio un proceso de unión entre los movimientos socioambientales y los movimientos ecologistas, hecho que ayudó a generar una conciencia ecológica generalizada (Morin, 1996).

Como antecedente no hay que olvidar las ideas del Nacional-socialismo (nazismo) que había desarrollado sobre lo que hoy es el ecologismo moderno, pero desde el Estado, y para ello debemos ver las ideas centrales que tenían sobre la naturaleza que había que protegerla contra los prejuicios de la cultura, transformada por el arte y por ello humanizada, ellos creen en la naturaleza prístina (Ferry, 1994).

La Alemania nazi racionalizó el uso del territorio, sirvió para ordenarlo y creo las normas y reglamentos para los ordenamientos territoriales y eso fue lo que más sorprendió al general Dwight Eisenhower cuando invadió Alemania, era la “Reichsautobahn”, la mayor red de autopistas del mundo (Schlosser, 2007).

Cuando el general fue elegido presidente de Estados Unidos, al terminar la Segunda Guerra Mundial, aplicó esta experiencia en la Ley de carreteras nacionales, que se convirtió en el mayor proyecto de obra pública de la historia moderna de Estados Unidos, ya que se lograron construir 74,000 km de carreteras, hecho que dio origen al modelo de ciudades lineales y el auge del automóvil en los cincuenta. Esto sirvió de detonante para el turismo del automóvil y de los motorhome, en una sociedad que lo termina considerando al automóvil algo

vital y los lugares, paisajes y atracciones eran muchas comenzando por la gran cantidad de parques nacionales y estatales de este país continente.

Pero el auge de la industrialización aceleró los grandes impactos en los ecosistemas, que en medio de un mundo cada vez más comunicado, no se podían ocultar. Así tenemos que, en 1956, en Londres mueren 1,000 personas por las trágicas inversiones térmicas, que para muchos es el comienzo o despertar de la conciencia ecológica a nivel mundial, ya que el hecho se repite al año siguiente con alto número de víctimas.

En Minamata, Japón hay más de 2,000 afectados y 600 muertos por envenenamiento con mercurio en el mar; mientras en el mismo tiempo W. L. Thomas publicaba un libro de denuncia de esta situación *El papel del hombre en el cambio de la faz de la tierra*.

En 1960 el príncipe Felipe de Edimburgo, esposo de la Reina Isabel de Gran Bretaña, funda el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF, por sus siglas en inglés), el 11 de septiembre en el pueblo suizo de Morges, en la sede de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN, por sus siglas en inglés), poniendo como ícono de la nueva institución a un panda gigante que llegó al zoológico de Londres, lo acompañaba sir Julián Huxley quién visitó África un año antes y vio como estaba destrozado el continente, fruto del colonialismo moderno.

A mitad de la década de los sesenta se funda la organización no gubernamental Environmental Defense Fund, cuyo origen vincula la pérdida de ciertas aves con el uso indiscriminado de agroquímicos en la agricultura algo que denunciara Rachel Carson en *La primavera silenciosa* (Russell y Franz, 1997).

En 1967, aparece otro indicador de la conflictividad de esta sociedad industrial sin límites y lo da el naufragio de Torrey Canyon, que dejó grandes áreas de las playas de Europa contaminadas y afectó a las aves y peces, generando una reacción social de condena.

En 1968 se crea el Club de Roma, que cuatro años después se hará conocer por el famoso estudio “Más allá de los límites del crecimiento” o informe del grupo del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), el que fue realizado por los grandes expertos en modelos mundiales de la época.

Los cambios que genera el tema ecológico se hacen notar rápidamente, la revista *Time* inicia su sección ambiental, mientras en la BBC, Frank Fraser Darling, da conferencias sobre el tema ecológico y define a la década de los setenta como el comienzo de la era ecológica, mientras en la universidad, la

American Bar Association propone introducir el tema del derecho ambiental en las escuelas de derecho (Russell y Franz, 1997).

El 22 de abril de 1970 se decreta y festeja el Día de la Tierra, un esfuerzo que fue coordinado por Denis Hayes y que se dio en muchas ciudades de Estados Unidos y que para muchos es el comienzo de la formación del movimiento ecologista moderno. La creación de la Agencia de Protección al Ambiente (NEPA, por sus siglas en inglés) fue un hecho trascendental en esta lucha, de allí que el discurso del presidente Nixon de 1970 sobre el estado de la nación, lo realizó luego de firmar la NEPA y los temas centrales de su exposición fueron los ambientales, en vez de hablar de Vietnam y Derechos Civiles, que estaban incendiando al país.

El 5 de marzo de 1970, el presidente Nixon solicita a CEQ preparar las regulaciones para implementar la NEPA, y es así como el 30 de abril se impuso Estudio de Impacto Ambiental y un año después en 1971 empiezan a llegar las regulaciones a las diferentes agencias, suelos, agricultura y forestal. Esto tendrá directamente incidencia en el desarrollo del turismo el cual había generado por falta de regulaciones y ética de los desarrolladores grandes impactos en los ecosistemas costeros.

Pero la batalla ambiental no es fácil ya que las asimetrías de los dos mundos en que está dividido este planeta tienen historia, que fue sintetizada por Gandhi hace más de medio siglo, al decir, "...alcanzar la prosperidad ha llevado a Gran Bretaña a consumir la mitad de los recursos del planeta. ¿Cuántos planetas necesitaría un país como la India?". Esta fue la respuesta del padre de la India al preguntarle luego de la independencia sobre cuando este país subcontinente llegaría tener los altos niveles de vida de Gran Bretaña (Goodland, 1992).

En este marco emerge el desarrollo sustentable, teoría que parte de la base de que el planeta ha estado afectado por un uso irracional de sus recursos y, lo que es peor, un abuso aún mayor de sus residuos, y para ello plantea en principio cinco temas, que veremos a continuación.

- La apropiación de la biomasa por el hombre y al duplicarse la población mundial en el 2020 se utilizaría el 80%, lo cual ya estaría cercano al límite, ésta era la primera generación que en forma consciente sufría las consecuencias del cambio global y también la última con herramientas para cambiar (Zamora, 2005).
- El calentamiento global es la segunda.

- La tercera es la rotura del escudo de ozono.
- La cuarta es la degradación del suelo, hay un descenso de productividad causado por la degradación del suelo, salinidad y desertificación; la degradación es diez veces mayor que la capacidad de regeneración del suelo y ello incide en la alimentación como prioridad.
- La quinta es la pérdida de la biodiversidad que se ha devastado en los ochenta en un 55% de la selva tropical y otros ecosistemas y se considera que anualmente se extinguen 150,000 especies.

Estas cinco pruebas fueron los fundamentos de la tesis que el mundo está llegando a sus límites y, que ésta a su vez, es la base en la que se asienta la propuesta del desarrollo sustentable. Esta teoría está en la base también del Informe del Club de Roma elaborado por el Instituto Tecnológico de Massachusetts en Estados Unidos, que plantean algo similar y que denomina el “crecimiento cero”, tesis que en los noventa fue ratificada, aunque menos drástica por sus principales formuladores (Meadows y Meadows, 1993).

La propuesta de desarrollo sustentable se construyó en términos reales en dos décadas y veinte años después, tomando como parteaguas 1990, el mismo está seriamente cuestionado y moralmente afectado, por ser una estrategia más del modelo hegemónico: el capitalismo global.

El futuro paradigma del desarrollo sustentable se plantea en la Conferencia de Estocolmo de 1972, donde se lograron los primeros dos grandes avances, por el lado ambiental, poner el tema en la agenda mundial de la ONU y la creación de un organismo de las Naciones Unidas sobre el mismo, el Programa de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente (PNUMA). Un segundo gran tema que es la contrapartida del ambiental es una condena a la carrera nuclear en plena guerra fría.

En la década de los setenta se dan una serie de reuniones que son verdaderos hitos en la construcción de la idea de un planeta afectado por el uso irracional de sus recursos, destacan entre otras, la reunión de Vancouver (Canadá) sobre el Hábitat, la de Mar del Plata (Argentina) sobre el agua, la de Cocoyoc en México, en la cual se crucificó la única propuesta humanista: el ecodesarrollo (Pierri, 2005).

En los ochenta comienza la década en la que se va a consolidar la propuesta de desarrollo sustentable; el 19 de diciembre de 1983 se plantea crear un comité intergubernamental preparatorio para presentar un informe sobre la cuestión

ambiental. A partir de ello, la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo constituida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1984, trabaja y define los principios básicos del desarrollo sustentable.

- Consumir recursos no renovables por debajo de la tasa de sustitución.
- Consumir recursos renovables por debajo de la tasa de renovación.
- Verter residuos en cantidades y calidades asimilables por parte de los sistemas naturales.
- Mantener la biodiversidad.
- Garantizar la equidad redistributiva de las plusvalías.

En este período se dan dos de las grandes tragedias a nivel mundial en 1984, en Bhopal, India y en 1986, Chernóbil en la ex URSS, ambos dejan un elevado número de víctimas y ratifican algunas predicciones y peligros que se venían anunciando respecto de la energía nuclear y las industrias químicas sin control.

Antecedentes a estos accidentes, acciones de presión internacional, como fue la Estrategia para la Conservación Mundial publicada en 1980 por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y de los Recursos Naturales (UICN), la UNEP y el Fondo Mundial para la Naturaleza a nivel internacional (WWF-I) (Reed, 1996).

Ésta intenta hacer un planteamiento global integral, pero desconoce los grandes conflictos a nivel internacional principalmente la contradicción norteamericana, por lo que sus recomendaciones aportaban nuevas ideas, pero no podían guiar nuevos acuerdos y estrategias.

En 1987, la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo Humano aprueban el documento base para definir y promover el desarrollo sustentable, el instrumento denominado Nuestro Futuro Común y que otros conocen como Informe Brundtland.

La definición de desarrollo sustentable es “aquel que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Informe Brundtland, 1987).

De esta definición se han ido redefiniendo una serie de nuevas definiciones que amplían o restringen la original, como la siguiente: “el desarrollo sustentable es un proceso que busca satisfacer las necesidades humanas, tanto de las generaciones actuales como futuras, sin que ello implique la destrucción de la base misma del desarrollo, es decir, los recursos naturales y los recursos ecológicos” (Winograd, 1995).

Hay expertos que sostienen que hay tres tipos de sostenibilidad: (Goñi y Goin, 2006)

- *Sostenibilidad ecológica*: se logra manteniendo la capacidad del sistema para conservar y reproducirse. Ésta ya existía en el mundo de la agronomía, la silvicultura y es el modelo de manejo de los pueblos originarios que vienen sosteniendo las grandes selvas, principalmente en América Latina.
- *Sostenibilidad económica*: vincula al capital natural no siempre reconocido con los procesos económicos, con lo cual lo racionaliza, pero la perspectiva económica a veces tiende desvirtuar el desarrollo sustentable, racionalizando lo externo y no todo el proceso y su posterior distribución.
- *Sostenibilidad de los procesos de desarrollo*: desarrollo sustentable es lo que más se acerca al ideal, al combinar justicia social con racionalidad de los recursos y de los procesos productivos.

Pero hay otras interpretaciones que se empezaron a dar antes de la Cumbre de Río y que intentan desviar lo que se planteó originalmente por una visión simplificada que permita la continuidad del modelo productivista, y así estos grupos comienzan a hablar de “crecimiento sostenido o desarrollo sostenido”, algo muy diferente a desarrollo sustentable, tal como se lo había planteado en la Comisión Brundtland (Riechmann, 2003).

Daly define al desarrollo como expandir o realizar las potencialidades con que se cuenta, acceder gradualmente a un estado más pleno, mayor o mejor y por crecimiento entiende: es un crecimiento cuantitativo de la escala física. Por lo que una economía puede crecer sin desarrollarse y viceversa (Daly, 1991).

De este artículo salen los criterios operativos para el desarrollo sustentable, que sintetizados y ordenados son seis: (Riechmann, 2003).

- Principio de irreversibilidad cero: reducir a cero las intervenciones acumulativas y los daños irreversibles.
- Principio de la recolección sustentable: la tasa de recolección de los recursos renovables deben ser iguales a la tasa de regeneración.
- Principio del vaciado sostenible: es cuasi-sostenible la explotación de recursos naturales no renovables, cuando su tasa de vaciado sea igual a la tasa de creación de sustitutos renovables.
- Principio de la emisión sostenible: las tasas de emisión de residuos deben ser iguales a las capacidades naturales de asimilación de los ecosistemas.
- Principio de selección sostenible de tecnologías: han de favorecerse las

tecnologías que aumenten la productividad de los recursos (eficiencia frente a crecimiento).

- Principio de precaución: ante la magnitud de los riesgos existentes se impone una actitud vigilante, para evitar catástrofes o impactos irreversibles.

El éxito alcanzado por el término desarrollo sustentable ha sido a costa de su propia inoperancia y, gracias a ello, su aceptación generalizada fue posible a base de vaciar el concepto de su contenido, hacerlo poco concreto, por ello fue aceptado por todos porque no suponía un problema para nadie y menos para el beneficio económico (Mendoza, 1996).

Turismo y desarrollo sustentable

El desarrollo sustentable como propuesta es la sumatoria de las mejores ideas en el momento preciso en que se encuentra el mundo, agotando sus recursos y agobiado por un mal mayor, el dominio de la pobreza en el planeta, y cuya contraparte es una reducida parte de la población no más de 1,200 millones de los 7,000 que hay en el mundo que tienen relativamente una buena calidad de vida y acceso a un consumo elevado.

Esto no es casual, ya que en el mundo en el 2012 hubo un total de 1,035 millones de turistas, similar a los que tienen acceso a todos los servicios, educación y demás elementos que se expresan en los indicadores de desarrollo humano (OMT, 2013).

El turismo en las últimas seis décadas se ha consolidado como modelo económico mundial, cuyos indicadores básicos son:

- Genera el 9% del PIB del planeta.
- Así, 1 de cada 11 empleos en el mundo lo genera el turismo.
- 1.3 billones de dólares en exportaciones, genera el turismo.
- 6% de las exportaciones mundiales, representa el turismo.

Estas cifras nos dan la idea de que no es coyuntural que hoy se considere al turismo como la principal actividad económica legal del planeta. Pero el problema está en la esencia del modelo dominante, el capitalismo global del cual el turismo es un modelo tributario.

Esa contracción entre la necesidad de racionalizar el modelo y la imposibilidad de hacerlo sin afectar al sistema dominante, contradicción que fue evidente en el caso del Protocolo de Kioto, hace que el desarrollo sustentable

sólo sea viable en ciertas partes de la propuesta, pero sin llegar al fondo del problema porque los países dominantes y los ascendentes no pueden frenar la irracionalidad del modelo sin correr el peligro de estancarse.

En el caso del turismo, las acciones vinculadas a la sustentabilidad se dan acciones que están reguladas por una serie de figuras jurídicas que tienen gran aplicabilidad. En Europa, la Unión Europea ha marcado las normas del subcontinente para su aplicación y control, es un caso excepcional, que recién empieza a decrecer debido a la crisis de la zona, lo que ha obligado a reducir la rigurosidad de sus leyes.

En el caso de México, que es uno de los países que tiene un alto número de desarrollos turísticos en sus costas, existe una importante legislación de protección, sin embargo están sujetas al arbitrio y manejo del poder en sus relaciones con otros actores e intereses, éstas son:

Ordenamientos ecológicos regionales. El ordenamiento ecológico (OE) se define jurídicamente como: el instrumento de política ambiental cuyo objeto es regular o inducir el uso del suelo y las actividades productivas, con el fin de lograr la protección del medio ambiente y la preservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, a partir del análisis de las tendencias de deterioro y las potencialidades de aprovechamiento de los mismos (LGEEPA, 1997).

Éste es un ordenamiento legal que genera un instrumento normativo básico, el cual permite orientar el emplazamiento y la distribución geográfica de las actividades productivas, así como las modalidades de uso de los recursos y servicios ambientales, lo cual le convierte en un cimiento de la política ecológica.

Los primeros ordenamientos que corresponden a la década de los noventa en México están vinculados al desarrollo del turismo:

- Bahía de Banderas, Nayarit (1992).
- Sistema lagunar Nichupté, Quintana Roo (1994).
- Corredor Cancún-Tulum, Quintana Roo (1994).

Los principios básicos que plantea el ordenamiento son: integral, articulador, participativo, prospectivo, distribución-competencia y de equilibrio territorial.

Los Programas de Ordenamiento Ecológico (POE) son instrumentos de política ambiental que el Estado impuso para mediar entre el capital y la naturaleza, ante los fuertes ritmos de explotación y apropiación de los recursos

naturales que estaban provocando graves desequilibrios en los ecosistemas. Los POE, al imponer lo que debe ser el orden “natural” para el consumo de la naturaleza por el turismo, homogenizan las formas de organización productiva y disponen los mecanismos necesarios para que se construyan complejos turísticos en las zonas, ya de por sí más ricas y complejas de interacciones naturales, máquinas que producen ilusiones y que profundizarán esta nueva relación, artificial, distante, entre el hombre y la naturaleza.

Los POE dan el orden debido a este proceso de producción y consumo, en el que los principales actores son el obrero y el capital que transformarán a la naturaleza para el consumo del turista (García, 2010).

Como instrumentos de política ambiental, han servido como los mecanismos necesarios para que se construyan complejos turísticos en las zonas costeras, áreas que producen ilusiones, a partir de los imaginarios del “paraíso” y que profundizarán esta nueva relación artificial entre el hombre y la naturaleza.

Manifestación de impacto ambiental (MIA). Este es un estudio técnico que se hace con base al proyecto a desarrollar y sobre el estudio del ecosistema a afectar a fin de determinar los impactos del mismo y ver las formas de mitigarlos.

Se entiende por mitigación al conjunto de acciones que deberá ejecutar el promovente para atenuar los impactos y restablecer o compensar las condiciones ambientales existentes antes de la perturbación que se cause con la realización de un proyecto en cualquiera de sus etapas.

La MIA puede ser de dos niveles, la regional para proyectos de desarrollo como son generalmente los grandes proyectos turísticos, un parque temático, un fraccionamiento náutico turístico, entre otros, y la MIA particular es para proyectos menores, como sería un pequeño hotel o un restaurante campestre.

Master Plan. Es una propuesta global de usos y espacios sobre una determinada área que generalmente suele ser grande, de cara a planificar su desarrollo de una forma coherente e integral. De este modo, se le confiere a la propuesta una singularidad y un marcado carácter identificativo de pertenencia a la misma a cada una de sus partes.

Los Master Planes coinciden con los planes de desarrollo urbano de los destinos, pero en general se aplican a los planes que tiene un proyecto de desarrollo turístico (en este caso) y muestra las diferentes etapas y ajustes que se dan para avanzar a la siguiente.

Las ciudades albergan numerosos usos interrelacionados entre sí (residencial, comercial, terciario, industrial, dotacional, ocio, comunicaciones, espacios libres, entre otros). Pero no hay que asimilarlos a los proyectos de urbanismo o de arquitectura, ya que éste se trata de un proyecto de desarrollo global en los que éstos se deberían basar.

Se puede hacer un Master Plan que puede servir para desarrollar una nueva área en una ciudad, para regenerar un núcleo urbano consolidado, para relacionar zonas urbanas inconexas o para integrar dos ciudades en conurbación.

Sistemas de certificación. La certificación, en este caso a empresas del turismo, sobre la sustentabilidad y sus actividades, es un proceso de educación a los diferentes niveles de trabajadores de la institución, que los lleva a la aplicabilidad de las mejores prácticas, para lograr un hotel, una marina, un parque temático u otro, tenga prácticas sustentables.

Un ejemplo de esto es el Certificado para la Sostenibilidad Turística (CST) que es un programa del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), diseñado para categorizar y diferenciar empresas turísticas de acuerdo al grado en que su operación se acerque a un modelo de sostenibilidad, en cuanto al manejo de los recursos naturales, culturales y sociales.

No hablamos de hoteles sustentables porque es el destino y no un hotel aislado el que hace a la sustentabilidad, ya que ésta incluye a la comunidad, los servicios, y las demás actividades integradas en este caso al clúster de turismo.

El CST abarca cuatro niveles que sintetizan esta concepción (www.turismo-sostenible.co.cr):

- *Entorno físico-biológico:* Evalúa la interacción entre la empresa y el medio natural circundante, interesando el tratamiento de aguas residuales, la protección de flora y fauna, entre otros.
- *Planta de servicio:* Se evalúan aspectos relacionados con los sistemas y procesos internos de la empresa, en cuanto al manejo de desechos y la utilización de tecnologías para el ahorro de luz y agua.
- *Cliente externo:* Se evalúan las acciones que realiza la gerencia para invitar al cliente a participar en la implementación de las políticas de sostenibilidad de la empresa.
- *Entorno socioeconómico:* Se evalúa la identificación e interacción del establecimiento con las comunidades adyacentes analizándose, por ejemplo, el grado en que los hoteles responden al crecimiento y desarrollo de la

región, mediante la generación de empleo o el logro de beneficios en pro de la colectividad.

Modelo de indicadores de sostenibilidad. Las diferentes definiciones de Desarrollo Sustentable se unifican en temas centrales en que todos están de acuerdo y la primera y más importante es que el desarrollo sustentable debería tender hacia un esquema de desarrollo que considere al ser humano como centro o eje de toda estrategia, en el cual el mejoramiento de la calidad de vida se dé con eficiencia productiva y de manera armónica con la preservación de los recursos naturales.

Así la Comisión de Desarrollo Sustentable y 22 países con el apoyo de varias instituciones a nivel mundial y regional y siguiendo la propuesta que planteó la Agenda 21 diseñaron una hoja metodológica básica, con sus indicadores, que se pueden observar en el cuadro siguiente.

Los indicadores son instrumentos que sirven para medir, pero por más que se den a todos los niveles difícilmente permiten ver los mecanismos internos que va asumiendo la desigualdad, la explotación y las diferentes enfermedades sociales que derivan de éstas.

De allí que el sistema intente siempre por medio de medidas comparativas medir el desarrollo o el bajo desarrollo en relación con el alto, y no con la sociedad, ya que los temas ambientales vienen en todos los países de la intensificación del uso de los recursos derivados del modelo capitalista.

Tomando los indicadores sociales, éstos se pueden dividir en tres grupos: los de presión, los de Estado y los de respuesta. Con respecto a los indicadores de presión-Estado, su aparición obedece a la necesidad de contar con instrumentos estandarizados para evaluar el desempeño ambiental de las acciones de gobierno en los países desarrollados.

Estos indicadores deben servir de base para comparar las condiciones y tendencias actuales de los sistemas socioecológicos con las que se esperarían con la implantación de acciones de gobierno. En el contexto del ordenamiento ecológico, los indicadores de presión-Estado deben por lo tanto permitir la evaluación de los conflictos ambientales, así como la estimación de cuál sería su evolución con el tiempo. De este modo, es posible afirmar que los indicadores de presión-Estado constituyen el vínculo lógico entre las etapas de caracterización-diagnóstico y las de pronóstico-propuesta del ordenamiento ecológico (<http://www.semarnat.gob.mx>).

Agenda 21 y sus indicadores

	Aspectos	Número de Indicadores
Sociales	Combate a la pobreza	6
	Dinámica demográfica y sustentabilidad	4
	Promoción de la educación, la concientización pública y la capacitación	11
	Protección y promoción de la salud humana	12
	Promoción del desarrollo de asentamientos humanos sustentables	8
	Subtotal	41
Económicos	Cooperación Internacional para acelerar el desarrollo sustentable en los países y en sus políticas internas	5
	Cambio de patrones de consumo	8
	Mecanismos y recursos financieros	6
	Transferencia de tecnologías	4
	Subtotal	23
Ambientales	Recursos de agua dulce	7
	Protección de océanos, todos los mares y áreas costeras	5
	Enfoque integrado	3
	Manejo de ecosistemas frágiles: combate a la diversificación y a la sequía	4
	Manejo de ecosistemas frágiles, desarrollo sustentable en áreas montañosas	3
	Promoción de la agricultura sustentable y el desarrollo rural	7
	Combate a la deforestación	4
	Conservación de la diversidad biológica	2
	Manejo ambientalmente limpio de biotecnología	2

continúa en la página siguiente...

	Aspectos	Número de Indicadores
Ambientales	Protección de la atmósfera	6
	Manejo ambientalmente limpio de desechos sólidos y aspectos relacionados con aguas servidas	5
	Manejo ambientalmente limpio de sustancias químicas tóxicas	2
	Manejo ambientalmente limpio de desechos peligrosos	4
	Manejo ambientalmente limpio y seguro de desechos radioactivos	1
	Subtotal	56
Institucionales	Integración del ambiente y el desarrollo en la toma de decisiones	4
	Ciencia para el Desarrollo Sustentable	3
	Instrumentos y mecanismos legales internacionales	2
	Información para la adopción de decisiones	3
	Fortalecimiento del papel de los grupos principales	3
	Subtotal	15
Total		134

Fuente: ONU (1996). Indicadores de Desarrollo Sustentable. Nueva York.

El desarrollo sustentable debería ser la norma que rige el desarrollo del modelo del turismo, pero se ha transformado en una utopía, ante la posibilidad de crecer los destinos exitosos, un crecimiento a un alto costo a mediano y largo plazos para la sociedad, pero que genera grandes ganancias, centro de la lógica del sistema.

Por ello, en el turismo como en otras actividades, la sustentabilidad es un nuevo lenguaje que en vez de aplicarse se declara, que en vez de seguirse se define y en vez de consolidarla, se diluye, ya que es incompatible con la lógica del modelo que exige incrementar las ganancias sin límite.

Los aspectos sociales del desarrollo sustentable

Capítulo de la Agenda 21	Indicadores de presión	Indicadores de estado	Indicadores de respuesta
Combate a la pobreza	Tasa de desempleo	Índice general de pobreza	
		Índice grado de pobreza	
		Índice grado de pobreza al cuadrado	
		Índice Gini desigualdad	
	Salarios H y M relación		
Dinámica demográfica y sostenibilidad	Tasa de crecimiento de la población	Densidad de población	
	Tasa de migración neta por lugar de residencia		
	Tasa de fecundidad total		
	Tasa de cambio de la población escolar	Niños llegan 5º EP	% del PIB para educación
Promoción a la educación pública y capacitación	Tasa bruta de matrícula primaria	Esperanza de vida escolar	
	Tasa neta de matrícula primaria	Diferencia matrícula escolar femenina y masculina	
	Tasa bruta escolar secundaria	Mujeres por c/100 hombres en fuerza de trabajo	
	Tasa neta escolar secundaria		
	Tasa alfabetización de adultos		

continúa en la página siguiente ...

Capítulo de la Agenda 21	Indicadores de presión	Indicadores de estado	Indicadores de respuesta
Protección y promoción de la salud humana	% población con drenaje	% de la población	% de la población
	% acceso a agua potable	infantil inmunizada	infantil inmunizada
	Esperanza de vida al nacer	Tasa de utilización de	Tasa de utilización de
	Peso suficiente al nacer	anticonceptivos	anticonceptivos
	Tasa de mortalidad infantil	% químicos peligrosos	% químicos peligrosos
	Tasa de mortalidad materna	en los alimentos	en los alimentos
	Estado nutricional niños	Gastos nacional de salud	Gastos nacional de salud
	% del PIB para salud	% del PIB para salud	
Promoción del desarrollo de asentamientos humanos sustentables	Tasa crecimiento población urbana	% población vive en zonas urbanas	Gasto en infraestructura
	Consumo de combustible fósil por habitante	% asentamientos urbanos formales e informales	por habitante
	Pérdidas humanas y económicas debido a desastres naturales	% habitantes por vivienda	
		Precio de la vivienda-ingreso	
Total de indicadores	13	21	7

Fuente: INEGI. Indicadores de sustentabilidad. México.

De la Agenda 21 a Smart City

Si tomamos como parteaguas 1992, cuando emerge la famosa Agenda 21 que también se aplica al turismo a la actualidad, que se plantea el Smart City, el cambio ha sido muy fuerte, ya que la visión de la Agenda 21 todavía se ajustaba al turismo como servicio, por más que se toma en cuenta la sociedad de acogida, pero en Smart City, el manejo sustentable es un presupuesto de buen gobierno al cual se suma el turismo como una actividad económica más.

La idea de ciudades eficientes, a partir de la aplicación del paradigma de Smart City, no tiene grandes experiencias por lo que es difícil plantear resultados, más bien se plantean objetivos, así tenemos:

Comenzamos por la importancia creciente de las ciudades debido a la tendencia que sigue la población a concentrarse en entornos urbanos, Edward Glaeser destaca en su libro *El triunfo de las ciudades*, que ello se debe, en gran parte, a tres virtudes que presentan las ciudades pre y postindustriales: la competencia, la comunicación y el capital humano. Por ello, la concepción de la ciudad como un conjunto de personas interconectadas es fundamental, por lo que no deberíamos identificar a la ciudad exclusivamente con sus edificios, su arquitectura o sus infraestructuras.

Hay megalópolis como Nueva York, Tokio, Shanghái, Nueva Delhi, Londres o México, pero también en grandes urbes como Madrid o Barcelona, por lo que el tamaño es un parámetro recurrente para establecer una primera clasificación de las mismas, pero si bien puede ser un criterio establecer mediante rangos de población.

Así mismo las ciudades presentan otras facetas que, bien por razones históricas, por su ubicación geográfica o por su actitud o experiencia comercial o industrial, les confieren unas características propias que aún con tamaños similares las hacen diferentes entre sí. Este hecho debería servir de elemento diferenciador de la estrategia y de los proyectos que desarrolla cada ciudad.

El proyecto “European Smart Cities” focaliza su estudio en ciudades europeas de tamaño medio, entre otras razones, porque están peor equipadas en términos de masa crítica, recursos y capacidad de organización, y supuestamente han de competir con las de mayor tamaño.

El proyecto concibe la ciudad inteligente o “Smart City” como el de una ciudad que integra, de una forma inteligente, la economía, la gente, la movilidad, el medio ambiente y el gobierno; e identifica factores para cada uno de esos bloques, de tal suerte que, mediante la puntuación de cada uno de ellos,

se puede establecer un *ranking* de ciudades europeas. Así, en la “Smart Economy” se incluyen como factores: el espíritu innovador, el emprendimiento, la productividad, la flexibilidad del mercado laboral, la internacionalización y la capacidad de transformación (Enerlis *et al.*, 2012).

“Smart People” implica que las personas tienen buenas cualificaciones, capacidad de aprendizaje y que cuentan, además, con atributos de pluralidad, diversidad, flexibilidad y creatividad. En el Buen Gobierno, se incluiría la participación en los procesos de decisión, el nivel y calidad de los servicios públicos, la transparencia y el contar con una estrategia para la ciudad.

En cuanto a la movilidad (Smart Mobility) y el medio ambiente (Smart Environment) son bastantes conocidas las ventajas y las oportunidades que se presentan para mejorar nuestras ciudades y para el desarrollo de empresas relacionadas con ambos conceptos.

En la actualidad hay ejemplos de Smart City, cuyas primeras fases se han orientado a resolver problemas reales de las ciudades y a dotarlas de inteligencia, a través del despliegue de infraestructuras de comunicación, ya que la gestión adecuada de la información es una de las piezas clave para el desarrollo de los servicios del futuro que tiene que ofrecer el modelo Smart City a costes competitivos.

Por ello, es que los Ayuntamientos deberán estar preparados para ofrecer servicios que son demandados por unos ciudadanos cada vez más interconectados y participativos, y por la compleja situación económica se requiere que éstos sean prestados al menor coste.

Los temas claves de las Smart City son: gobierno, movilidad, sostenibilidad, población y economía, por ello es que, en cada uno de ellos, se realiza un análisis sobre los diferentes elementos que los componen y se lleva a cabo una reflexión, a título informativo, de cómo se pueden aplicar en un contexto nacional.

Estos principios deberán aplicarse especialmente a aspectos como:

- La infraestructura tecnológica: redes de información como mecanismo de comunicación, plataformas inteligentes, infraestructuras y coeficientes, etc.
- La estrategia energética: uso de energías renovables, sistemas de almacenamiento y aprovechamiento de energía, etc.
- La gestión y protección de los recursos: ordenación del territorio y de los recursos basada en criterios de sostenibilidad, cooperación entre administraciones.

- La provisión de servicios: desarrollo de nuevos modelos colaborativos que permitan integrar lo público y lo privado, modelos de servicios mancomunados, etc.
- El Gobierno: accesibilidad de los datos, transparencia en la gestión, aplicación de políticas sostenibles, etc.

El éxito de este proyecto reside en la cooperación entre las autoridades y todos los agentes económicos y sociales, con una implicación crucial de los ciudadanos, así las teorías de la sostenibilidad se podrán convertir en realidades.

Por ello es que el objetivo de radicar el concepto de Smart City en los municipios de España, donde hay muchas ciudades turísticas, que es necesario transformar los espacios en los que residen los turistas, independientemente de la tipología de éstos, siguiendo los principios del desarrollo sostenible, aplicando una gestión eficiente a todas las escalas y tomando la innovación tecnológica como un importante punto de apoyo.

No es necesario planificar la creación de una Smart City como tal; bastará con incorporar y desarrollar, de forma progresiva, criterios de sostenibilidad y eficiencia en todos los ámbitos, así como implantar esta filosofía tanto en la Administración como en los agentes económicos y sociales.

Los Ayuntamientos deben impulsar la implicación de todos los integrantes de la sociedad, entre los que se encuentran: la ciudadanía, las empresas del sector TIC (consultoras, operadoras, proveedores de aplicaciones), las empresas del sector de la construcción, las empresas de servicios urbanos, las organizaciones no gubernamentales implicadas en los campos críticos de actuación (medio ambiente, transparencia política y económica, etc.), y el resto de Administraciones competentes en cada caso.

Una vez identificados e implicados los agentes necesarios, la estrategia a seguir para la implantación del concepto de Smart City en un municipio o entorno determinado dependerá del contexto de cada caso en particular. Para evaluar la viabilidad y la necesidad de desarrollo de cada uno de los parámetros de la Smart City en estos supuestos individuales, se recomienda, en primer lugar, analizar las siguientes tres variables para cada uno de los factores que se desee contemplar:

El grado de desarrollo, ya que es necesario conocer la situación actual de la ciudad o el entorno, en lo referente a cada uno de los factores a valorar. La viabilidad de desarrollo para determinar si es viable desarrollar un factor o

ámbito determinado, se deberá tener en cuenta los condicionantes existentes en el entorno que puedan limitar o potenciar el éxito. Entre estos factores se encuentran los económicos, geográficos, culturales y ambientales, entre otros.

La prioridad de desarrollo ya que las necesidades que se deben priorizar no serán las mismas en todos los casos, y los municipios menos poblados, difícilmente presentan problemas en ámbitos como la movilidad interna, como suelen soportar los grandes núcleos de población. Sin embargo, pueden estar aquejados de problemas comunes como la ineficiencia en el aprovechamiento energético, dificultades en la gestión ambiental, la transparencia o la movilidad supramunicipal.

En síntesis, Smart City es un modelo a aplicar para un manejo sustentable en una ciudad sea de los ciudadanos o turística, siempre es fundamental el que tenga un manejo sustentable, que en este caso parte de un manejo de la información y apoyos tecnológicos para lograrla y poderla aplicar.

El discurso ecologista en el siglo XXI pasa de ser testimonial para ser tecnológicamente operable, pero aún no logra superar las asimetrías del planeta por lo que su nuevo modelo de sustentabilidad es viable en los países desarrollados de pocos habitantes y siempre que el modelo económico lo permita.

Una nueva revolución en el transporte

En las primeras décadas del siglo XIX se dio la gran revolución en los transportes a partir del ferrocarril y los barcos, ambos operados por motores a vapor de agua, y esto generó una gran revolución ya que significó que el ciudadano pudiera moverse más allá de sus poblaciones y con ello se rompió una limitación histórica que los anclaba a sus pueblos, como una determinante histórica.

Ésta es una revolución que se da sobre la superficie de los mares o ríos y de las áreas terrestres; la segunda gran revolución es del siglo XX y se da cuando el hombre logra dominar el vuelo con motor, lo cual reduce más los tiempos de transportación hasta hacer impensable, lo que Julio Verne planteó como un gran reto: la vuelta al mundo en 80 días, hoy en la mitad de esas, pero en horas.

La revolución del automóvil, está en el medio de ambas revoluciones, la del XIX y la de mitad del XX, pero más que una transformación en el transporte, ésta es una revolución tecnológica y social, ya que por un lado logra consolidar un modelo de trabajo industrial que duró casi un siglo, el fordismo, y por el

otro, el automóvil es uno de los grandes transformadores de las ciudades y a la vez uno de los efectos de demostración más significativos del sistema hasta la actualidad.

La gran revolución de mitad del siglo xx es primero la de la aviación a reacción y la reducción de las distancias y los costos, la segunda es la de los cruceros mayor velocidad, seguridad y más bajos costos a partir de ser barcos de una gran capacidad, poniéndolos a la cabeza del turismo masivo. En medio de ellas está una constante, la del automóvil individual y el autocar colectivo.

LA ERA DEL JET Y EL TRANSPORTE GLOBAL

La revolución del transporte aéreo que se da en la segunda parte del siglo xx, tienen, entre otros dos importantes antecedentes, el primero son los hasta hoy famosos DC-3 (1935) bimotores de aluminio, que revolucionaron la navegación aérea de la época y en segundo lugar es que en esa etapa se consolidan las primeras grandes líneas internacionales, como United, American, Eastern y TWA, coincidente con la consolidación de la hegemonía de Estados Unidos, que se fortalece al terminar la Segunda Guerra Mundial.

El acta de la aviación civil de 1938, dada por el presidente de Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, dio lugar a la creación de la Autoridad de la Aviación Civil, que establece la importancia de los aeropuertos, seguridad en esta nueva empresa y la supervisión del gobierno federal, y por ello los aeropuertos municipales podrían recibir subvenciones y consolidarse y los privados se reducen a actividades deportivas o empresariales.

En 1936, el aeropuerto de mayor movimiento en el mundo era el Tempelhof de Berlín, era la época de la Alemania Nazi, con 200,000 viajeros al año y 25,000 vuelos, con un promedio de diez aterrizajes por hora. En ese mismo año Estocolmo, capital de Suecia tuvo el primer aeropuerto con pistas de hormigón.

En 1939 se abre el Aeropuerto LaGuardia en Nueva York y en 1941 en Washington, el National, distinguiéndose el de LaGuardia por tener separado los arribos de las salidas y una infraestructura de servicios a los viajeros con varios restaurantes, y en 1942 se comenzó a construir el segundo aeropuerto en Nueva York, que hoy se llama John F. Kennedy.

La segunda generación de aeropuertos se inicia en 1950 y dura una década, ante la presencia de nuevos aviones, cuatrimotores entre los que destacaban el Lookheed Constellation, con cabina presurizada y una autonomía de 8,700 km

lo que permitió en 1946 los primeros vuelos comerciales trasatlánticos entre París y Nueva York por parte de la línea TWA y en 1947 los famosos “Clipper América” de la Pan American, ya dan la vuelta al mundo en dos días con una docena de escalas.

El aeropuerto de Chicago junta todos estos nuevos enfoques y adelantos tecnológicos y se inicia en 1952, un aeropuerto con seis pistas de aterrizaje, de dos en paralelo, lo cual fue inicialmente rechazado por los pilotos por la posibilidad de que abortar un aterrizaje el elevamiento podría llevarlos a una colisión.

El primer avión comercial británico con motores de reacción fue el De Havilland Comet que en mayo de 1952 realizó el vuelo Londres-Johannesburgo en 24 horas y con cinco escalas provocando una verdadera revolución hasta la entrada en servicio del Concorde. Era un aparato extraordinariamente avanzado para su época y la presión en la cabina era el doble de cualquier otro, lo que permitía volar a una altitud de crucero de 12,192 m y, por tanto, verse muy poco afectado por las alteraciones meteorológicas.

En 1954, este avión lograba realizar la ruta Londres-Jartum sin escalas, que sumaban 4,930 km, pero varios accidentes en sus primeros dos años marcaron su fracaso, lo cual no amedrentó a la industria europea que seguirá luchando por competir con la norteamericana, situación que llega a la actualidad.

En 1958 aparece uno de los clásicos, aún en vuelo, pero con carga, el B-707 y los DC-8 ambos construidos en Norteamérica, y un año después Francia saca el Caravelle de la empresa Sud Aviation.

Pero sin duda el que logra el mayor éxito es el Boeing 707, con un máximo de 116 toneladas de despegue, que podía transportar de 110 a 179 pasajeros a una velocidad de crucero de 1,000 km/h, con un techo de 10,000 metros (30,000 pies) y una autonomía de 6,820 km, era una nueva estrella en la aviación comercial y especialmente en el mundo del turismo.

El auge de esta nueva tecnología, la mayor capacidad de pasajeros y carga, y la posibilidad de dos pistas en paralelo en la mejor ubicación, lleva a la extensión de las pistas de 2,000 a 2,200 metros, los cuales ya fueron tomados por los nuevos grandes aeropuertos John F. Kennedy, O’Hare de Chicago, en Londres Heathrow y Schiphol en Ámsterdam.

En 1959 aparecen las primeras pasarelas para acceso a los aviones que se les denominaba “fingers” (dedos), luego esto fue ampliado a largos muelles lo que hoy se denominan mangas en español, que unen el avión con la puerta de recepción de los turistas que bajan del vuelo.

La tercera generación de aeropuertos corresponde a la década de los setenta, y coinciden con los grandes cambios tecnológicos de los aviones y la infraestructura de apoyo. En 1969 nace otro ícono de aviación moderna el B-747, de fuselaje ancho con dos pasillos, éste conocido como el “Jumbo”, tiene una capacidad de despegue de 378 toneladas, podía transportar a 400 pasajeros a una velocidad de crucero de 910 km/h, con un techo de 11,000 y una autonomía de 12,200 km.

El auge del turismo, como de los viajeros por motivos diversos, obliga a redefinir áreas en los aeropuertos separando definitivamente los arribos de las salidas, se requieren por ello cada vez más puertas de embarque como mangas para puertas de recepción, con lo cual los nuevos aeropuertos se transforman en islas rodeadas de aviones entre salidas y arribos.

En esta década compleja de crisis y enfrentamientos regionales, emerge el terrorismo y ello introduce un nuevo elemento en los aeropuertos, la seguridad, lo cual lleva a construcción de filtros y mayor control policial. El primer aeropuerto que adsorbe todos estos cambios es el Charles de Gaulle inaugurado en 1974, junto a París, una de las grandes capitales del turismo masivo.

Las nuevas terminales áreas son centros redistribuidores de vuelos como eran Dallas-Fort Worth y Tampa, comienzan con terminales satélites y sistemas internos de interconexión de pasajeros y el primer aeropuerto remodelado a estos niveles fue el de Atlanta, el de Hartsfield, en 1982, y hoy un importante hub aeroportuario. Luego el sistema de trenes entre terminales y así estas centrales de vuelos comienzan cada vez más a complejizar la infraestructura y la logística del transporte de pasajeros al combinar diferentes sistemas de transportación, ajustados a horarios estrictos.

Esto es lo referente a los servicios de apoyo y en tierra, pero las propias aerolíneas más allá de estos cambios como corporaciones mundiales han tenido también grandes transformaciones, básicamente guiadas por la gran competición entre ellas, incluida la aparición de las líneas de bajo coste y demás regulaciones que se dan en este transporte incluido los temas de seguridad. En segundo lugar, está el cambio de visión de la sociedad de los vuelos, antes era un lujo hoy es una opción más en el mundo del consumo. Con base en estos crecientes retos es que los operadores en red se enfrentan a una serie de prioridades, que son:

- Mejora permanente de calidad y diferenciación de clientes como fuente de ventaja competitiva.

- Reducción de costes y mejoras de competitividad.
- Crecimiento y desarrollo competitivo de los hub.
- Consolidación del sector a través de acuerdos o alianzas entre líneas.
- Mejorar la coordinación entre los principales agentes de la cadena de valor: administración pública, aeropuertos, navegación aérea y líneas aéreas (Mochón, 2005).

En la modernización y transformación de este transporte el más usado para ampliar la geografía del turismo y el más ocupado para integrar este mundo globalizado hay una figura importante en el sector: los hub.

Hay dos formas de definir al hub, la primera es con base al territorio en el que opera un porcentaje relativamente elevado de la población respecto al total de los pasajeros del país, en este caso el hub puede ser de varios aeropuertos. La segunda forma de definirlo, que es la que hoy está más vigente en el mundo del turismo operado por aviación comercial, es cuando un aeropuerto con determinados servicios es operado por una o varias de las grandes líneas aéreas.

Así el hub es un centro de distribución que enlaza diferentes zonas del mundo, o sea, es el aeropuerto que ayuda y enlaza a otro en las diferentes conexiones y, a la vez, son instrumentos que permiten se den servicios globales, por ello son operados por grandes líneas o alianzas mundiales de líneas aéreas.

La idea surgió en Estados Unidos en 1978, a raíz de las líneas de bajo coste que actuaban de punto a punto, frente a ello las grandes compañías para ser competitivas necesitaban tener más concesiones sin contar con más aviones y American Airlines fue el primer gran operador desde su centro en Dallas y luego el hub del Caribe en San Juan de Puerto Rico, el cual cerró al fin de la primera década de este siglo, como parte de su crisis.

Una estrategia global y de alianzas reales es el que desarrolló la Unión Europea con Airbus, su complejo de construcción de aviones, que se fabrican por partes en diferentes países y además ha logrado unificar el sistema de seguridad aérea en una sola agencia en remplazo de 25 administraciones nacionales.

Esto ha repercutido en el incremento de compañías aéreas y de servicios en el sector aéreo con 150 compañías en el 2004, las rutas se multiplicaron por dos entre 1992 y 2002, los índices de productividad de estas empresas han subido en un 90%. El mayor éxito de esta alianza-integración es la creación por la empresa europea Airbus del A-380, de 560 toneladas de peso, que lleva de 550 a 800 pasajeros y con una autonomía de 15,000 km.

Este equipo no puede ser operado en todos los aeropuertos, por ello utilizará los grandes hubs como Tokio, Nueva York, Los Ángeles, Hong Kong, Dubai, Singapur, Sidney, París, Frankfurt, Londres, Bangkok, Kuala Lumpur, Seúl y otros. Esto abre una nueva etapa de los hubs, en el proceso de globalización.

Todos estos avances son aprovechados por el turismo mundial que crece a partir de los cincuenta en forma constante, pese a crisis y situaciones extremas en algunas regiones. Pero el mayor impacto lo generan en el turismo masivo los vuelos chárter, los cuales son manejados generalmente por touroperadores y otros mayoristas que hacen de esta fórmula más la del todo incluido un gran negocio porque logran bajar sustancialmente los costos.

El director de la IATA envió un documento al VI Coloquio Internacional del Institut du Transport Aerien (ITA), que se celebró en París en 1975, en el que analiza la “euforia del crecimiento” de las décadas anteriores y en el documento hace mención a los factores exógenos y su influencia sobre los mercados del transporte aéreo, y afirma que el rápido desarrollo del transporte aéreo en los sesenta ha sido fruto de circunstancias particulares que no volverán a repetirse. El crecimiento económico y el desarrollo tecnológico en paralelo crecieron y se retroalimentaron generaron ese verdadero auge.

El auge del chárter es alabado y a la vez criticado por diferentes actores según les beneficie a los mayoristas y hoteles de gran capacidad o les afecte a los destinos de mayor calidad y más pequeños. De allí que las razones de orden socioeconómico que motivaron el chárter, el cual emerge al finalizar la Segunda Guerra Mundial, fueron:

- La existencia de una flota importante de transporte que había quedado inactiva al terminar la guerra, especialmente los C-46 y los C-47, que permitió arriendos muy bajos e iniciar negocios a precios módicos.
- Las tripulaciones licenciadas de la guerra generan buenos pilotos de gran experiencia sin grandes exigencias.
- La imposibilidad de las grandes líneas de cubrir esta demanda, no habían podido crecer por la guerra y ahora operaban limitados destinos a precios muy elevados.
- Aumento progresivo de la demanda por motivaciones psicológicas de la situación de guerra: evasión y olvido la fórmula ideal para el turista.
- El desarrollo del comercio mundial frenado por la guerra requirió de charteras.

- Elevación del nivel de vida de la sociedad en los países centrales, punto de partida de la sociedad del consumo.
- La necesidad de equilibrar la balanza de pagos, llevó a la exportación de “productos invisibles”, el turismo, que le reportaba muchas divisas.
- El desarrollo cultural y un mejor nivel de vida les generaba nuevos gustos e imaginarios, antes no pensados: el turismo.
- El gran desarrollo tecnológico contribuyó a consolidar esta nueva “civilización del ocio” (Loustau, 1977).

El crecimiento espectacular del chárter se produjo a partir de 1963 en un índice medio del 35%. Un estudio del ITA de 1966, reporta en Europa en ese año la existencia de 90 compañías charteras. Un informe de la empresa McDonnell Douglas de 1970 nos muestra que el año anterior 1969, las 70 compañías charteras que había en Europa disponían de 240 aviones de los cuales 137 eran Jet.

Un estudio realizado por la OEA en 1972, hablaba de que había a nivel mundial unas 67 compañías charteras de las cuales 45 estaban en Europa, 10 en los Estados Unidos y Canadá y 5 en África, presumiblemente de chárter de carga y siete en otros países exceptuando Latinoamérica que no tenía de estas empresas.

En 1975, la revista *Flight International* publica una guía de líneas aéreas de transporte no regular que utilizan aeronaves de 12,500 libras a más y logran contabilizar un total de 94 compañías a nivel mundial (Loustau, 1977).

La aparición de las compañías de bajo coste en Europa fue en los años noventa y fue allí donde se inició a nivel de toda la Unión Europea debido al proceso de liberalización del transporte aéreo a nivel europeo, con lo cual se eliminan las restricciones para que compañías de un país puedan operar vuelos con origen y destino a un tercer país, lo que se le denomina “la quinta libertad”. En el 2007 se acelera la liberalización del Atlántico lo cual permitirá superar las restricciones de vuelos existentes entre Estados Unidos y Europa.

Pero el bajo coste se había iniciado antes en los Estados Unidos en los años setenta cuando se dio la desregularización de los vuelos entre estados con la primera línea de bajo costo, Southwest, en todo el continente. En Europa fue en Inglaterra donde comenzó este tipo de vuelos al interior del país con dos líneas Easyjet y Ryanair, esta última era, al terminar la primera década del siglo XXI, una de las compañías aéreas más grande del mundo de acuerdo con la capitalización bursátil.

El modelo de las líneas de bajo costo es simple, maximizar la ocupación de los aviones conociendo la demanda y optimizar la eficiencia operativa para reducir los costes al máximo, y los resultados se ven en la primera década del nuevo siglo como contundente, las empresas tradicionales tienen una ocupación media de plazas en vuelo del 60% y las compañías de bajo costo llegan a una media de ocupación del 85%.

Estas compañías evolucionan en algunos casos hacia nuevas formas, como se ha dado en Norteamérica con la Southwest, que ya incluye vuelos de conexión, pero en la mayoría de los casos mantiene el principio de vuelos sin escala con algunas excepciones como Air Berlín, vuelos en distancias medias de 1,000 a 2,000 km, y los vuelos transoceánicos no son viables, aunque hay excepciones hoy como es el caso de Zoom Airlines que une al Reino Unido con las costas de Canadá (Candela, 2008).

Los acuerdos de cielos abiertos son una fórmula de flexibilización del modelo de regulación existente en la aviación comercial desde finales de la Segunda Guerra Mundial y hasta los setenta que, permiten a cualquier compañía prestar servicios internacionales sin restricción alguna, salvo las puramente técnicas.

El origen de estas nuevas disposiciones está en replicar la desregulación doméstica en los Estados Unidos al ámbito internacional contra el modelo de acuerdos bilaterales surgidos de la Convención de Chicago (1944) que todavía constituyen hoy el marco jurídico de referencia para el transporte aéreo internacional.

El mercado aéreo de la Unión Europea se abrió a partir de tres etapas, la primera fue de 1988 a 1990, flexibilización en precios, capacidad y acceso al mercado intracomunitario y especifica la aplicación de las normas generales de la competencia al transporte aéreo. La segunda, va desde 1990 a 1992, es transitoria y amplía los márgenes anteriores estableciendo ciertas garantías para las obligaciones de servicio público y, finalmente, la tercera va desde 1993 a 1997, en que elimina todas las restricciones interiores y establece la apertura completa, incluyendo a Islandia y Noruega, el 1 de abril de 1997 (Martín y Martín, 2010).

En marzo del 2007 se firma el acuerdo de cielos abiertos entre los Estados Unidos y la Unión Europea (UE), en el que se acuerda:

- Operar vuelos directos desde cualquier aeropuerto de la Unión Europea hacia Estados Unidos.

- Posibilidad de explotar vuelos transitando por la UE y Estados Unidos a terceros países.
- Las compañías de la UE pueden explotar vuelos que transporten exclusivamente flete transitando por Estados Unidos a terceros países, sin que el servicio tenga que originarse en la UE. Las empresas de Estados Unidos mantienen los acuerdos existentes.
- Se suprimen las restricciones en cuanto a rutas y número de vuelos, frecuencias, tipos de aeronaves, debiéndose fijar el precio según el valor del mercado.
- Se facilitan las operaciones a compañías aéreas y aeropuerto y a reducir las molestias a pasajeros.
- Se incentiva la firma de acuerdos de cooperación para seguridad y ambiente (Martín y Martín, 2010).

En el siglo XXI cambian las tecnologías y ello incide en la reformulación de los grandes aeropuertos, que crecen y se transforman en ciudades especializadas o temáticas en el mundo aéreo.

EL NUEVO TURISMO DE CRUCEROS

En las décadas de los cincuenta y sesenta se da un cambio de paradigma en el transporte, que algunos consideran se inicia cuando la Pan American, comienza a operar los famosos Boeing 707 con 150 plazas, luego los DC-8 y en 1970, los jumbos de capacidad de transporte de 400 pasajeros terminan de dominar esta transformación.

El moderno turismo de cruceros, que emerge en medio de la masividad turística, en la segunda parte del siglo XX, tiene en general muchas características comunes a éste y propias del hecho de ser una “isla que navega” en un mar que controla y en destinos que tienen ya arreglados para poder satisfacer al turista.

Por ello es que el turismo es una paradoja, donde la búsqueda de autenticidad consustancial a la actividad turística MacCannel (1976) o en la dimensión iniciática y casi ritual de una experiencia que permite escaparse de la vida cotidiana Graburn (1977) son tan utópicas al extremo de que parecería que el turismo lleva en sí la negación de estos atributos que lo definen (Cunin, 2006).

Estas ideas han circulado en el complejo mundo de los cruceros turísticos, empresas con gran capital y un alto nivel de adaptabilidad al mercado, por ello

en esta nueva etapa de los viajes de cruceros hay un nuevo enfoque mercadológico debido a que hay una nueva sociedad emergente, flexible y maleable que acepta todos los retos del consumo, sin mucho análisis.

Entre 1960 y el nuevo siglo se da un complejo proceso de caída, reajustes, adaptaciones y renacimiento de una nueva industria de cruceros turísticos masiva, cada vez más orientada a un segmento muy diferente al que las originó a fines del XIX y que las encumbró en las primeras décadas del siglo XX.

Desde 1960 al 2001, tanto la oferta como la demanda se han multiplicado varias veces, el crecimiento medio de este sector fue del 8% anual, pero los que han viajado están muy por debajo del potencial de esta industria. En el 2000, el número de pasajeros superó los 10'500,000, siete millones son del mercado de Estados Unidos, sin embargo, estos representan el 2.9% del mercado norteamericano anual. Los pasajeros europeos han llegado a los 1'200,000 al comienzo del nuevo siglo, que representan el 0.9% del mercado europeo y el resto pertenece a diferentes nacionalidades.

En 1960, el inicio de una década de grandes cambios, la naviera británica White Star Line suspende de forma definitiva su servicio trasatlántico debido a la falta de pasajeros, encandilados por los vuelos trasatlánticos, de pocas horas y un costo menor.

Al año siguiente, la armadora griega Homes Lines comienza a operar un servicio regular de trasatlánticos de pasajeros, como una forma de retar al emergente poder de las líneas aéreas internacionales, pero en 1963 suspende el servicio por falta de demanda.

En 1962, la Compañía General Trasatlántica Francesa comienza un servicio regular de pasajeros en sus barcos desde el puerto francés de El Havre al puerto de Nueva York y al año siguiente la Cunard Line en un servicio de cruceros regulares, Nueva York-Bermudas-Indias Occidentales.

En 1965, la naviera Británica P&O adquiere a Orient Steamship Navigation Company, y operan en Australia; en 1967, Cunard Line retira del servicio trasatlántico a sus buques Queen Mary y Queen Elizabeth y en 1969 American Export Lines y Zim Lines retiran sus buques del servicio de pasajeros.

En la década siguiente se dan una serie de alianzas y nuevas líneas comienzan a operar; en 1981, Astor Cruises comienza su actividad, nuevas líneas emergen mientras otras cierran sus actividades en el transporte de pasajeros.

En 1989, el grupo Chandris crea la Celebrity Cruises en Miami, mientras los movimientos de cierre y apertura de líneas siguen en la industria.

En 1997, Carnival adquiere el resto de las acciones de Costa y compra Service Transport de Le Havre y su buque Club Med II, mientras Majestic Cruises cesa sus actividades.

Los viajes aéreos terminan por minar el transporte trasatlántico, dando lugar al nacimiento del crucerismo, cruceros para viajes de placer en circuitos que partían principalmente de Miami, el cual ha crecido geométricamente, aunque ahora hay nuevos *homeport* en otros puertos del Caribe como competencia a Miami.

El ejemplo de estos cambios es el turismo en la zona del Mediterráneo, Caribe, Alaska y Pacífico, cuya flota creció geométricamente en:

- 1988, cruceros 97, camas 68,474.
- 1998, cruceros 129, camas 127,943.
- 2002, se llega a las 160,000 camas.
- 2013, cruceros 100, líneas 14, camas 300,000.

Esta nueva perspectiva de producto redefinió el mercado de cruceros, ya no de transporte intercontinental, sino de turismo corto en el cual el 50% lo tiene el Caribe, el 15% es del Mediterráneo, el mercado del norte Alaska tiene un 8%, y el canal de Panamá tenía a mediados de la primera década de este siglo un 6%, el cual ha aumentado considerablemente ya que hoy Panamá es *homeport* de la región. El sofisticado y costoso turismo por islas del sur del Pacífico tiene un 2.2% del mercado.

El público de Estados Unidos, principal consumidor de cruceros, está formado por un pasajero que en 2011 ronda los 48 años, percibe un ingreso anual superior al promedio, con 97,000 dólares y ha alcanzado niveles educativos superiores (76% son graduados de educación al menos terciaria). Los pasajeros provienen de todos los estados, aunque predominan los de Florida, California, Texas, Massachusetts, Nueva York, Pensilvania, Nueva Jersey, Illinois, Arizona y Georgia. Siguiendo la encuesta más reciente de la Cruise Lines International Association (CLIA), los ciudadanos estadounidenses no sólo están más al tanto de lo que implica tomar las vacaciones en un crucero, sino que también están fuertemente interesados en tener la experiencia, o repetirla (Godoy y Abovich, s/f).

Las características de los cruceros de esta nueva etapa es diametralmente opuesta a la de las épocas de oro de los cruceros a comienzos del siglo xx.

El cambio de usuario, de las elites de antes a una clase media ansiosa de nuevas experiencias, lo que antes era el protocolo a seguir entre actores acostumbrados a cumplirlos, hoy es una pequeña obra de teatro para aprendices que pretenden vivir una semana a un nivel diferente al que viven normalmente en un hotel que se mueve y es un todo incluido, donde la cantidad reemplaza a la calidad, salvo excepciones.

El crucero de hoy es la síntesis de una sociedad global, se construye en un país, se opera con bandera de otro, la empresa operadora es de otro país, la tripulación es de diferentes regiones y países y en medio de ello la fantasía base de atracción de este producto, ayer viajes de alto costo hoy muy similares a un paquete en un destino, donde en vez de tener el avión está el crucero.

La otra cara de la fantasía del crucero son su personal, donde la gran mayoría tiene bajos sueldos, sin protección legal, incluso en muchos destinos sin poder bajar, generan un ambiente de conflicto, que se ha caracterizado por delitos sexuales y de agresión que, por falta de una legislación propia, el barco se rige por la de su bandera, los mismos se diluyen.

Una de las principales características del proceso de globalización es la desvinculación de las relaciones sociales respecto a su contexto local, un proceso que Sorkin (1992) ha denominado “des-espacialización” y otros “des-territorialización”. Esta tesis, desarrollada por Zukin (1992) y por otros, plantea que el lugar sufre una creciente separación respecto al espacio propio de las raíces históricas, sujeto cada vez más a fuerzas externas gobernadas por el mercado. Este es el significado del parque temático, el lugar que lo abarca todo, la “ageografía”, la vigilancia y control, las simulaciones sin fin. El parque temático presenta una visión feliz y regulada del placer —todas esas formas arteras y engañosas— como sustituto del dominio público democrático, y consigue hacerlo de una forma tan atrayente arrancándole el aguijón a la urbanidad más problemática, dejándola sin la presencia de los pobres, de la delincuencia, de la suciedad, del trabajo (Wood, 2000).

Una de las maneras de construir su propia realidad, diferente a la que existe en los destinos, es la compra o renta de islas privadas que los cruceros usan como parques temáticos para placer de los cruceristas. Un ejemplo de ello está en la costa norte de Haití, rodeada de hermosas laderas y exótico follaje, la bahía de Labadee, el paraíso privado de Royal Caribbean, un exclusivo destino de playas inmaculadas, paisajes y deportes acuáticos espectaculares, y que además tiene un nuevo parque acuático para los niños (Crucero Club, 2012).

De las compañías que navegan en la cuenca del Caribe, seis tienen islas privadas, aparte de la famosa Labadee, un paraíso en medio del infierno de hambre y miseria. Éstas otras son:

- Cayo Media Luna: simula un lugar del viejo Caribe, la plantación.
- Casanay Cay, Great Strup Cay, Princes Cay, Serena Cay y Coco Cay.
- En Belice se está armando un cayo como *homeport* e isla exclusiva para sus turistas.

Además de la contaminación social generada por un modelo de empresa donde el trabajador no está protegido, salvo los altos mandos de la embarcación, como fue el caso del Costa Concordia, hay un grave impacto de esta industria en el mar, en las costas y especialmente en las zonas arrecifales.

Un crucero con capacidad para 3,000 pasajeros, más los 1,000 tripulantes genera al día entre 200,000 y 400,000 metros cúbicos de residuos que en su mayoría van a parar directamente al mar. Estos residuos incluyen:

- 500 a 800 mil litros de aguas grises.
- 100 mil litros de aguas negras.
- 13 a 26 mil litros de aguas oleosas procedentes de las sentinas.
- 7 a 10,5 mil kilos de basura y residuos sólidos.
- 60 a 130 kilos de sustancias tóxicas.
- Cada pasajero genera al día 350 litros de desechos.

En el contexto de la contaminación de las aguas en el mundo, los datos sobre la incidencia de los cruceros son contundentes y se estima que el 24% del total de los desechos sólidos que hay en los mares son generados por los cruceros y que cada año alrededor de 17,767 millones de toneladas de basura son arrojadas al mar sólo por este tipo de embarcaciones (Fernández, 2012).

La iniciativa Alaska 2000, promovida por la ONG Bluewater Network, plantea las siguientes limitaciones:

- Regula los vertederos de aguas negras y basura en el mar.
- Limita la llegada de cruceros a poblaciones muy pequeñas que son afectadas por la sobrecarga y colapsan en sus servicios y provisiones.

Pero además de esta contaminación hay otra que aparece más oculta, aunque es el ícono de los cruceros, las famosas chimeneas, y es el consumo energético, que de un crucero es similar a 12,000 vehículos y que además usan un fuel

mínima calidad que es cincuenta veces más tóxico que la gasolina de los automóviles. Este consumo no es sólo para mover el crucero sino para mantener toda la vida dentro de él ya que todo depende de la energía, lo cual lo hacen consumidores mayores de ésta.

En sus emisiones, fruto de la combustión, los cruceros emiten grandes cantidades de humo, pero éste tiene muchas partículas en suspensión que lo hacen nocivo, como sulfuros, óxido de carbono y nitrógeno, además del que suman con la quema de basura cuando no pueden bajar todo en un puerto.

Otro impacto es el anclado que han generado aproximadamente 1'200,000 m² de destrucción de fondos con corales, ya que cada ancla destruye una media de 200 m² de fondos (Wood, 2000).

Uno de los impactos más percibidos por las sociedades de acogida son los económicos-sociales, algo que hemos podido constatar tanto en el Caribe como en el Pacífico, y éstos son:

- Hay una invasión de empresas que tienen vinculación con las navieras y que se dedican a la venta de joyería especialmente diamantes, de una calidad media a baja, que como tienen un mercado cautivo, rentan los locales mejor posicionados y generan una elevación de las rentas.
- Los servicios en los puertos colapsan cuando arriban varios cruceros, haciendo de la ciudad de acogida un caos total, que repercute en los servicios y la propia calidad de vida de la población.
- Hay prácticas desleales por parte de los operadores de turismo ya que la mayoría de los tours están precontratados, con altas comisiones, que no hacen competitivo a los locales.
- La masificación afecta las cargas máximas de los lugares históricos, lo cual genera impactos fuertes en estas edificaciones.

La encuesta sobre tendencias de Cruise Holidays correspondiente a 2013, que consulta a más de 500 expertos de la industria a nivel global en torno a estadísticas de precios y reservas, indican que el Caribe (incluido las Bahamas) permanece como principal destino para los cruceros.

Luego del Caribe, en los diez mejores destinos internacionales aparecen Europa, Alaska, Bermudas, Hawái, canal de Panamá, cruces trasatlánticos, Pacífico Sur (incluida Australia), Sudamérica, y Canadá y Nueva Inglaterra.

Los cinco principales destinos siguen en 2013 sin cambios en el orden respecto a 2012. No obstante, las tendencias de Cruise Holidays indican que

el dominio del Caribe ha sufrido una ligera caída, desde cerca de 60% de predominio en 2012 a menos del 55% del total de reservas para 2013 hasta el momento. La diferencia la hace el impulso que cobran las reservas a Europa, que escalan del 11% al 13% en la comparación interanual, mientras que Alaska asciende del 6.7% al 8.5%. También Hawái muestra una tendencia ascendente (Caribbean News Digital, 2013).

Hay una vuelta al pasado con el retorno de las travesías trasatlánticas que continúan ganando adeptos, y se colocan con el mismo nivel de reservas que los pasos por el canal de Panamá, ambos en el sexto lugar.

Los nuevos cruceros se han transformado de ser antes una copia de la realidad del lujo y el *glamour* a ser hoy un parque temático, siendo el pionero de este modelo en cruceros la empresa Disney. Disney Cruise Line tiene dos barcos saliendo desde Puerto Cañaveral, su puerto base, ubicado a una hora de Orlando, uno es el Disney Dream, estrenado en el 2011 y el Disney Fantasy, estrenado a fines del 2012.

Hay cruceros temáticos para segmentos muy particulares de turistas, y temáticos para gente que les gusta un tiempo, una moda o una forma de vivir, todo ello en un mercado que se reinventa a sí mismo para hacerse cada vez más competitivo.

Pero no todo es auge en los cruceros, una serie de accidentes algunos muy graves como el Costa Concordia o el crucero que se hundió en Corea del Sur con alto número de víctimas, han puesto en duda las nuevas tecnologías aplicadas a la navegación; sin embargo, aún mantiene un mercado importante este negocio de cruceros de turismo.

DEL AUTOMÓVIL AL AUTOCAR

En la década de los cincuenta, época de auge del capitalismo y del consumo, origen del famoso salto demográfico, con los *baby boom*, en Estados Unidos, los automóviles experimentaron tremendos cambios tecnológicos y de estilo, lo cual marcó el inicio desde la introducción del motor Ford V-8, un proceso evolutivo importante.

La mayoría de los fabricantes de autos de la primera década posterior al fin de la Segunda Guerra Mundial fabricaron autos con la tecnología de la preguerra y con carrocerías abultadas pero la Studebaker, con sus cupés de 1953 y los Flight Sweeps de Chrysler cambiaron la apariencia de los automóviles.

Los militares que regresaban de Europa al finalizar la Segunda Guerra Mundial trajeron de regreso a estos autos deportivos de dos asientos y baja altura, pero en Detroit se incorporó al ingeniero Zora Arkus-Duntov para crear el Corvette de 1953 y capturar el mercado de los autos deportivos, el cual fue impulsado inicialmente por un motor de seis cilindros en línea de 235 pulgadas cúbicas y en 1955 recibió el V-8 de 265 pulgadas cúbicas.

Hubo un auge en Estados Unidos y luego en Europa por los autos, los cuales no sólo le daban prestigio al propietario sino una mayor libertad para viajar y conocer.

La década que comenzó en 1950, es conocida como la década de la cultura automotriz, ya que la economía norteamericana creció velozmente debido a la industrialización y a la comercialización de muchos y nuevos productos que fueron inventados o desarrollados como consecuencia de las necesidades de la guerra.

Estados Unidos era el mayor productor industrial del mundo y su capacidad cubría todas las industrias imaginables, inclusive, la poderosa industria automotriz que quedó exhausta luego de fabricar todo tipo de insumos bélicos durante los últimos cuatro años de la guerra. Se estima que en esa década las fábricas norteamericanas produjeron 56.6 millones de carros familiares y 7.3 millones de vehículos con destino a la producción agrícola e industrial.

En los sesenta entran los autos japoneses encabezados por el Toyota, comienza una carrera, por tamaño, consumo y motores más seguros y eficientes. La crisis del petróleo incrementó la carrera por bajar los consumos algo que llevaba un gran avance la industria japonesa, que en los ochenta, ya competía por mercados con los Estados Unidos y Europa.

Pero el auto es más que un medio de transporte es un modelo de vida que transforma las ciudades y en Estados Unidos se crean las ciudades lineales y el transporte es el eje de la vida de los ciudadanos.

Si la mayor parte de las mujeres hicieran un balance de lo que les supone realmente vivir en una ciudad moderna, en una ciudad competitiva, seguramente el resultado de ese balance sería negativo, para muchas se ha ido resquebrajando su espacio vital, reduciéndose, aisladas en sus viviendas, para otras su día a día supone ir salvando obstáculos, ir saltando grietas, de pieza en pieza para cumplir con todos los cometidos del mundo público y privado. La pérdida de autonomía y movilidad de los niños, los ancianos y los discapacitados ha generado un incremento de dependencia de éstos hacia las personas que les

cuidan. Con ello, las mujeres se han convertido en transportistas, vigilantes permanentes, acompañantes y cuidadoras dedicando gran parte de su tiempo, que antes tenían para ellas, a esas tareas.

El recorte de libertad y autonomía que actualmente los niños tienen en las ciudades, no tiene precedente en la historia, mientras que los adultos tenemos recuerdos de nuestra infancia jugando en la calle, yendo solos al colegio, o bien reuniéndonos con los amigos, la mayor parte de los niños de las ciudades de hoy ya no pueden tener esas experiencias. En los últimos veinte años los niños han desaparecido de la escena pública.

En un estudio realizado en Inglaterra sobre la movilidad de los niños se muestra la pérdida de independencia que han sufrido los niños en los últimos veinte años, siendo aplicables estos resultados a este país con un pequeño desfase de tiempo. A la edad de nueve años, los niños tienen capacidad para muchas cosas, pero actualmente sólo a la mitad se les permite cruzar la calle solos, sólo a un tercio se les permite salir a la calle sin un adulto y sólo a uno de cada diez se les permite coger autobuses solos. Hace veinte años, la mayor parte de los niños de nueve años podían realizar estas actividades por su cuenta (Román, 1995).

El auto es el actor principal en la vida familiar y el turismo familiar, que puede tener un complemento el *motorhome*, como se les denomina en los Estados Unidos o la caravana como se les dice en Europa.

Los motorhome o recreational vehicle (RV, por sus siglas en inglés) se conocen por muchos nombres diferentes, y en América del Norte el término vehículo recreativo, y su acrónimo RV, se utiliza generalmente para referirse a una pieza de equipo cerrada y utilizada como un vehículo y un hogar de viaje temporal. El término “Winnebago” se usa indistintamente con RV a pesar de ser una marca.

Los motorhome están diseñados para múltiples funciones, desde actividades de ocio breves tales como vacaciones y *camping* hasta tiempo completo, para lo cual se deben estacionar en los parques de remolques especiales. Cabe señalar que muchos parques de remolques están reservados sólo para las casas rodantes, generalmente son utilizadas como viviendas de bajo coste, por lo que no debe confundirse con RV/motorhome que generalmente se utiliza para viajar en términos recreativos.

La historia de las casas rodantes arrancó hace 75 años en Estados Unidos cuando se empezaron a vender remolques que se adaptaban a las grandes

camionetas y que estaban perfectamente equipados para cumplir con las necesidades básicas de un hogar y con la capacidad de autoabastecerse de agua potable, calefacción, cocina y electricidad. A partir de entonces se expandió una infraestructura que hizo posible que la gente pudiera viajar miles de kilómetros en plan de entretenimiento y que también sirvió de hogares temporales a las poblaciones flotantes que viajaban entre los diferentes estados en busca de trabajo, épocas de crisis o los cosecheros temporaleros.

Esta misma forma de viaje para unos y vida para otros fue muy bien recibida en Europa y en América Latina. Países como Chile y Argentina, la adoptaron como medios de transporte-alojamiento de paquetes turísticos que se ofrecen en zonas de parques nacionales o áreas muy aisladas.

El autobús, bus u ómnibus es un vehículo diseñado para el transporte de personas que generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, y con trayecto fijo, o bien para viajes turísticos y su capacidad puede variar entre según sean microbuses, buses de línea o los sistemas de transporte colectivo urbano con el doble o triple de capacidad que los ómnibus modernos.

Autobús es una aféresis de la palabra latina ómnibus, que deriva del dueño de una tienda de sombreros, Monsieur Omnès, quien con un juego de palabras llamó a su tienda “Omnes Omnibus”. La misma estaba situada frente a una de las primeras estaciones de carruajes en Nantes, Francia, en 1823. Omnès es la resonancia en latín de *omnes* que significa “todos” y omnibus “para todos”. Los ciudadanos de Nantes poco después le dieron el apodo “Ómnibus” al vehículo. Cuando el transporte tirado por caballos fue motorizado a partir de 1905, el ómnibus fue llamado autobús, un término, que al igual que ómnibus, todavía se utiliza como sinónimo.

El autobús moderno se diseña y se presenta en 1951, bajo el nombre de: 660 H, un cambio que ha seguido vigente hasta la actualidad, donde el motor pasa a ubicarse en la parte posterior para evitar los ruidos y deja una mayor capacidad de asientos para los pasajeros, y este modelo tenía un chasis propio, diseñado para el autobús. En Norteamérica el símbolo de las líneas de transporte de pasajero es Greyhound, empresa que se inicia en 1922 y está vigente con grandes cambios incluido de propietarios hasta la actualidad, un modelo empresarial de la era industrial, camino a su transformación en esta nueva era.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el autobús tomó el lugar del tranvía en la mayoría de las ciudades de Francia, España, Gran Bretaña y de Amé-

rica del Norte. Con la cuestión ambiental como tema de calidad de vida a partir de los años 1980, el autobús es a veces remplazado por el tranvía, incluso el metro, este último sobre todo en las líneas a tráfico fuerte de ciertas grandes ciudades, y pese a que tiene un costo alto, hay más capacidad y contaminan menos el medio ambiente.

El autobús más grande del mundo fue construido en 1981 por Gottlob Auwärter GmbH, es de dos pisos, con cuatro ejes, y tiene una capacidad para 342 pasajeros, y se usa para llevar a la gente desde el edificio del aeropuerto hasta el avión.

Según estimación de la Unión Europea, el transporte terrestre de autocares es el responsable de: un 66% de las emisiones de monóxido de carbono (CO), de un 40% de los compuestos orgánicos volátiles diferentes del metano, de un 63% de los óxidos de nitrógeno (NOx), de un 6% de las emisiones tóxicas de dióxido de azufre (SO₂), plomo y partículas.

De esto se deduce que el automóvil privado en las temporadas turísticas o las fiestas es el principal contaminador muy por encima del autocar, y la única solución es el uso masivo de transporte colectivo.

El problema que vislumbra la Unión Europea es el de un desequilibrio creciente de los modos de transporte, derivado del éxito cada vez mayor del transporte por carretera y el transporte aéreo y que tiene como consecuencia una agravación de la congestión de sus redes.

Una deficiente explotación del transporte ferroviario y el transporte marítimo de corta distancia frena el desarrollo de auténticas alternativas al transporte de mercancías por camión, pero los embotellamientos en algunos puntos de la Unión Europea no deben ocultar la insuficiencia de acceso de las regiones periféricas a los mercados centrales.

Comparativo de impacto auto y autocar, Unión Europea

Costes	Vehículos privados (%)	Autobuses (%)
Accidentes	24.94	7.2
Ruidos	3.47	3.24
Contaminación ambiental	10.19	5.25
Total	38.61	15.75

Fuente: *Libro verde*. Hacia una tarificación eficaz y equitativa del transporte, 1996.

El desequilibrio en el reparto del tráfico que genera un crecimiento de la congestión, especialmente en los principales ejes trans-europeos y en las ciudades, y la solución que plantea la UE era que para el 2010, se alcancen dos objetivos prioritarios: garantizar una competencia regulada entre modos de transporte, y vincular estos modos de transporte para conseguir la intermodalidad (Comisión Europea, 2002).

Este tema se agudiza en Europa en las vacaciones de verano donde los autos y autocares llenan las grandes autopistas y generan CO₂ que afecta directamente al proceso de calentamiento global.

Medios de comunicación y los nuevos imaginarios del turismo

El espectáculo no lo definen, no lo configuran sus contenidos sino esa voluntad recíproca de ver que es voluntad de dramatización, necesidad de representación, que forma parte de la sustancia misma de lo social: la teatralización constante de la vida colectiva. El hombre es la única especie dramática, según Davignaud (1970); esto es, que se siente mirada y que se da a ver, capaz de desdoblarse la vida y vivir de imágenes.

Este es el hombre al cual los medios logran captarlo y transformarlo para ser un buen consumidor y poder estar ordenado en un mundo caótico, creer en todo mientras se agotan las esperanzas, entender todo lo que no puede entender, ese sujeto es el que llegó al grado más elevado de la pérdida de relación con su verdadera realidad, ha entrado en la alienación.

La crisis de los “metadiscursos”, los grandes paradigmas de interpretación del mundo y la sociedad, ha llevado a que las escuelas se vuelvan escépticas o caigan en el dogmatismo fundamentalista y una creciente desconfianza con respecto a las propuestas explicativas de lo que sucede. El vaciamiento sistemático al que están sometidos los discursos de las Ciencias Sociales en su relación con los ciudadanos, vaciamiento producido por la tecnología comunicacional homogeneizadora y trivializadora de los sucesos, o por la dimisión de los intelectuales de su papel histórico de mediadores del conocimiento de la realidad, ha contribuido a que los sucesos que están aconteciendo tengan una única lectura, la propia del discurso dominante. Pero hay una perspectiva alternativa, aquella que busca la emancipación a través de la crítica del presente

y la memoria del pasado, se plantea, pues, la exigencia de realizar una serie de tareas y definir como una necesaria introducción a la problemática de los “imaginarios sociales”.

Los imaginarios sociales son entendidos como constructores del orden social, ya que la mayor dificultad con la que nos encontramos en el ejercicio de la Sociología se podría resumir en una frase de larga tradición: hacer visible la invisibilidad social.

La primera formulación del problema consiste en preguntarse si no es lo propio del sociólogo la tarea de descubrir el ser-construido de la realidad social, es decir, describir y hacer patentes los mecanismos y procedimientos de producción y reproducción de la realidad social denominada sociedad.

Los imaginarios sociales son aquellas representaciones colectivas que rigen los sistemas de identificación y de integración social, y que hacen visible la invisibilidad social (Pintos, 1995).

De allí la importancia de los imaginarios sociales en la construcción de la realidad y, a su vez, del ajuste que se le hace a la misma para poder ofrecerla en el gran mercado global del turismo, que abarca desde la transformación de la ciudad o el campo a los pueblos y sus propias culturas.

Así tenemos que el turismo influye en la determinación del espacio habitable desde dos parámetros distintos, si bien relacionados, primero de una influencia que se puede considerar objetiva: la construcción de las infraestructuras, equipamientos y servicios que los turistas requieren para llegar y permanecer en un lugar, y pagados con fondos públicos o privados las necesidades de los turistas van definiendo la estructura espacial y funcional del territorio y la ciudad a todos sus niveles: de los sistemas de comunicación a los servicios de alojamiento, de la gestión del patrimonio a las alternativas de ocio (Goycoolea, 2008).

Así el turismo es una actividad que depende de que efectivamente se vaya a los lugares preparados para recibirlo, así de manera inducida o espontánea lo que el turista aspira encontrar en un lugar es, lo que éste debe ofrecer para que ambicione visitarlo. Un aspecto subjetivo del turismo, tanto o más importante que el anterior se puede resumir en una pregunta: ¿Qué esperan los turistas de los lugares que visitan para ofrecérselo?

Es aquí donde la influencia de los imaginarios turísticos se alza como una de las condiciones más influyentes en la configuración y uso del espacio habitable.

Conocer qué piensan de su entorno los lugareños, no es *a priori* una tarea espinosa, en cambio, qué piensan los extranjeros ya no es tan evidente, tanto por la dificultad que supone enterarse de la opinión de un grupo cultural y económicamente heterogéneo, como por el desconocimiento del idioma, las instituciones locales y una falta de tiempo inherente a su temporalidad residencial. Además, pareciera que todo el mundo sabe cómo son y piensan los turistas, sin replantearse que a menudo se trata de tópicos preestablecidos, cuando no reduccionistas y despectivos. Preste atención a los comentarios y chistes sobre turistas y extranjeros y a cómo se recogen sus opiniones en los medios de comunicación: encuestas intrascendentes, documentales laudatorias o denuncias de robos o abusos sufridos.

Ante estas dificultades metodológicas, proponemos que un modo de averiguar la imagen que los turistas tienen de los lugares que visitan es retomar una idea apuntada por Xavier Sust hace casi 30 años: estudiar los medios que utilizan para conocerlos (Goycoolea, 2008).

Son factores de estímulo en la formación de la imagen, el efecto moderador de las fuentes de información turística y merece ser señalado el modelo de Baloglu y McCleary (1999) como una completa aproximación al proceso de formación de la imagen turística. Ellos desarrollan un paradigma que sistematiza los elementos principales que influyen en la imagen agrupándolos en dos categorías, factores personales y factores estímulo.

Los primeros representan las características sociales y psicológicas del consumidor turístico y, por su parte, los segundos están relacionados con la tipología y la variedad de fuentes de información, la experiencia previa del individuo y los factores de distribución.

Las principales variables estímulo formación de la imagen están relacionadas con la cantidad y variedad de fuentes de información a las que pueden estar expuestos los individuos incluyendo la información primaria que éstos adquieren de un destino como consecuencia de haberlo visitado. La literatura considera a las primeras, la cantidad y variedad fuentes de información secundaria, como una variable externa que contribuye de forma significativa a la formación de la imagen turística.

De acuerdo con el planteamiento de Echtner y Ritchie (1991), los individuos pueden obtener una imagen de un destino incluso sin haberlo visitado o haber estado expuestos a las diversas fuentes de información comerciales puesto que las personas, a lo largo de su vida van atesorando información rela-

cionada con distintos factores históricos, políticos, económicos y sociales que van conformando su imagen sobre un específico destino. En este sentido, los individuos que nunca han visitado un destino ni han buscado ningún tipo de información específica sobre él, tendrán, probablemente, una especie de información almacenada en su memoria.

La información es procesada internamente de acuerdo con las características personales, el sistema de valores y la experiencia de los propios individuos, por lo que la imagen no es un concepto estático, sino que evoluciona continuamente como consecuencia de cada nuevo estímulo que recibe el sujeto y, además, también puede variar a causa de cambios en las características internas del individuo, en el proceso de formación de la imagen intervienen tanto factores externos como internos.

La formación de la imagen de un destino turístico se ha tratado de sistematizar en distintas investigaciones y existe un acuerdo en torno a que este proceso está constituido por distintas fases que implican la relación entre tres tipos de imágenes: orgánica, inducida y compleja.

Gunn (1972) manifiesta que la imagen posee dos dimensiones que son, por una parte, la imagen orgánica, la cual se forma a partir de las fuentes de información que no se encuentran directamente asociadas con la promoción del destino como las opiniones de amigos y/o familiares, periódicos, revistas, noticias, reportajes de televisión, sistema educativo, y la imagen inducida es el resultado de los esfuerzos del *marketing* y la promoción del destino turístico, es decir, se elabora en la memoria del individuo a partir de fuentes de carácter comercial como, por ejemplo, folletos de viajes, agentes de viajes o publicidad del destino, entre otros (Andrade, 2012).

Este “mundo del turismo” ha sido definido por Hennig (1997) como “Geografías imaginarias”, en el marco de una visión general de los principios teóricos del turismo, central en cuanto a su capacidad explicativa, pero también debido a la carencia teórica de las ciencias del turismo. Se basa en Morin (1958) y Raymond (1959), y describe este concepto como la búsqueda de imágenes de un destino adquiridos con la socialización.

El viaje oscila entre la realidad y el sueño, se convierte en una “utopía concreta”, en la que los turistas encuentran escenas imaginarias (parcialmente adquiridas a través de los medios de comunicación). La percepción turística no proporciona ninguna imagen “realista” de la zona visitada, sino que constituye espacios de experiencias propias mediante fantasías y proyecciones y la cap-

tura de lo desconocido sólo se produce de forma limitada. Los turistas buscan ante todo la experiencia sensorial de mundos imaginarios (Thimm, 2013).

Los medios de comunicación tradicionales y emergentes están en la base de la construcción de los imaginarios, ya que todo el día nos bombardean con imágenes, ideas y conceptos que el ciudadano toma como propio y sin analizar lo cual deriva en una nueva perspectiva de éste que es llevado a un solo destino el consumir, como forma de realización, como expresión de éxito o efecto demostración.

DE LA PRENSA AL INTERNET

La introducción de Internet a finales del siglo pasado ha tenido una gran incidencia en el comercio mundial y muy especialmente en el turismo, además de cubrir otros campos desde la educación a la información tecnológica. Para poder ver el impacto de Internet, uno de los ejes de esta nueva era de la globalización es fundamental el poder definirlo y caracterizarlo. Este es un conjunto de redes de ordenadores interconectadas entre sí cuyas ventajas son: primero el de tener una dimensión global, ya que es la mayor red de ordenadores del mundo.

Lo segundo es la adaptabilidad y flexibilidad, que es una dinámica constante al adaptarse en forma continua a las nuevas necesidades y circunstancias, que va exigiendo la sociedad.

En tercer lugar, está la diversidad, ya que esta megared le da cabida a todo tipo de equipos, redes, tecnologías, medios físicos de transmisión y usuarios, que se van sumando a la misma a través de nuevos programas, equipos o nuevas empresas que encuentran un nicho importante en la red.

En cuarto lugar, está la descentralización, un tema de debate ya que en teoría no existe un controlador oficial ya que está controlada por los miles de administradores de pequeñas redes que hay en todo el mundo, pero parece ser que eso no es real y Estados Unidos a través de sus agencias controlan los mensajes y textos acordes a un plan.

Más allá de ser una herramienta de consulta y búsqueda de información, el Internet es una herramienta muy valiosa en la comercialización de productos y servicios, ya que ofrece ventajas competitivas respecto a otros medios de comunicación tradicionales con costes reducidos de intercambio de información, velocidad de transmisión alta, relación directa con el cliente uno a uno, control de transacciones y flexibilidad en el uso de los elementos de *marketing*.

El turismo como actividad económica utiliza el Internet de manera amplia, al extremo que en la actualidad las grandes empresas aéreas buscan desplazar sus puntos de venta a la web, lo mismo que los hoteles y las grandes atracciones de los destinos.

Esta maleabilidad de Internet es posible debido a las principales características del producto que está en venta y que son muy particulares y diferentes a otras, ya que por ejemplo es la única exportación que se consume en el lugar donde está el producto, no se puede mover el mismo.

De allí que el producto turístico es intangible, no se posee en sentido material y a la vez es perecedero, una vez consumido, desaparece y no se mantiene inventario alguno, además de estar en constante transformación.

Otra característica es que se consume y se produce simultáneamente, consecuentemente los flujos informativos y el tratamiento de los mismos deben ser rápidos y garantizar en todo momento la eficacia del resultado, como sería el caso de los hoteles cuyo costo por habitación va cambiando día a día a partir de la demanda.

El producto turístico es subjetivo, cada consumidor-turista puede presentar su propia percepción de la experiencia turística, debido a la existencia de los imaginarios que no son comunes a toda la población salvo los más generales y que cada consumidor los quiere adaptar a los propios.

A su vez, éste es heterogéneo y sustituible por partes, pues engloba un conjunto diferente de servicios encadenados y de vivencias que se han combinado para formar el producto, que hoy se enriquece con la opinión de los consumidores que juegan un papel importante en la decisión final.

Internet juega un papel fundamental al facilitar y favorecer el acceso a la información, al mejorar al contenido, el alcance y presentación de la misma; y reducir de una manera importante los costes de acceso, tratamiento y difusión de la información. En este contexto, es fácil comprender el aumento de la capacidad de autoproducción por parte de los consumidores y, también, que algunos proveedores de bienes que componen la cesta hayan aprovechado las oportunidades de desintermediación y, también hayan pasado a ofrecer información sobre otros componentes (Alonso y Furio, 2006).

Los proyectos colaborativos son los que permiten la creación de contenidos de forma conjunta como es el caso conocido por todos de Wikipedia, una obra que se hace a partir de colaboraciones, que suman y evalúan los artículos y así va mejorando el producto final.

En el caso del turismo se han formado las comunidades de viajes online o comunidades virtuales, que son espacios donde miles de viajeros se expresan evaluando sus experiencias en destinos, instrumentos de evaluación que cada vez son tomados más en cuenta por los viajeros. Esto permite la construcción de un *ranking* de establecimientos sobre la base de los comentarios de los clientes, de esos proyectos colaborativos destaca TripAdvisor. A éstos se les suman los blogs, las comunidades de contenidos y las redes sociales en este proceso de empoderamiento de Internet por parte de los turistas (Albacete y Herrera, 2012).

Las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación sintetizados y operados a través de Internet están provocando una profunda remodelación de la estructura de la industria, al extremo que la experiencia ha cambiado radicalmente y hoy está dominada por estas tecnologías.

El turista pasa por tres grandes etapas, una primera de descubrimiento en la cual él encuentra en un mundo de información una serie de opciones que se van ajustando a sus imaginarios, a su presupuesto y al momento que piensa disfrutarlo, ya que éste puede ser muy cercano o relativamente lejano, a fin del año, como era en la etapa anterior con las vacaciones. Esta etapa está totalmente operada a través de la red.

La segunda etapa es el viaje en el cual el turista comprueba varias cosas, que van desde el transporte al alojamiento, desde la comida al servicio y desde las ofertas de ocio al nivel del destino, ésta es la etapa de comprobación o el viaje propiamente dicho. En esta el turista está evaluando y a veces en red calificando a lo que ha comprado, por lo que es una etapa de percepción, disfrute y evaluación vía Internet.

La tercera es paralela a la segunda porque hoy debe ser siempre en “tiempo real”, y es la socialización de la experiencia, o sea, estar transmitiendo la misma como una aventura de un sujeto y como una experiencia de un turista o como la vivencia del amigo, compañero o simplemente se socializa masivamente para demostrar que está disfrutando. Esta es una etapa totalmente desarrollada en la red.

CINE Y NUEVA REALIDAD

Ricciotto Canudo fue el primer teórico del cine por haber sabido definir con subjetividad el arte de lo objetivo, “en cine, el arte consiste en sugerir emocio-

nes y no relatar hechos”, y Apollinaire en 1909, decía que, “el cine es creador de una vida”, para Jean Epstein, “el cine es sueños”, y así hay muchas definiciones de lo que revoluciona a la sociedad en el siglo xx: el cine (Morin, 2001).

En la década de los cincuenta se da un auge muy grande del cine, pero enfrentado en una batalla por atraer público con la televisión, así la historia de esta segunda parte del siglo xx ha sido la del enfrentamiento y, a la vez, la de la suplantación, ya que la televisión se terminó imponiendo y creando un espacio propio mientras el cine ha comenzado un largo ocaso, que se continua hasta el siglo xxi.

En medio de la puja se dio una nueva inquisición al inicio de la Guerra Fría que afectó mucho a Hollywood, por ser uno de los grandes centros de la reproducción de la ideología dominante. En 1947, numerosos miembros de la familia del cine desde guionistas a actores y directores debieron pasar por las comisiones que había organizado el Macartismo, a fin de limpiar su nombre de sospechas de ser disidentes de las ideas del capitalismo (Epstein, 2007).

Los denominados diez de Hollywood, que se resistieron se fueron de Estados Unidos al igual que el famoso Charles Chaplin y muchos más, que no pudieron aceptar la inquisición ideológica que en la meca del cine tenía a la cabeza al líder del sindicato de actores, Ronald Reagan, un fascista connotado, cuyo resentimiento estaba dado en que nunca llegó a ser un gran actor y los que lo eran pensaban libremente.

Esta década de los cincuenta ha dejado una marca en el cine moderno ya que se da la batalla entre cine y la televisión, que se convirtió en cruenta en la década de los sesenta. Las superproducciones fueron la principal arma del primero contra la irrefrenable pujanza de la segunda: películas espectaculares, de alto presupuesto, con la presencia de miles de extras, paisajes impactantes, repartos estelares, y con formatos gigantes (Cinemascope, Vista Visión, Panavisión, Technirama) metrajes interminables y arrolladoras secuencias de masas, para este tipo de filmes, la historia se convirtió inmediatamente en una fuente inagotable de argumentos, ya que permitía reconstrucciones grandiosas de escenarios, ropajes, ciudades y batallas, que los hacían más impresionantes para el público de esa época (Roldán, 1999).

La década de los cincuenta también fue el escenario en el cual brilló uno de los mayores genios de la imaginiería y el cine para niños, Walt Disney, cuando RKO filma su obra *El desierto viviente*, que le dejó una mala experiencia y lo llevó a fundar su propia compañía Buena Vista International. En 1954, ABC una

de las grandes cadenas de televisión le ayuda a financiar parte de Disneylandia, la de California, la primera. Disney fue uno de los pioneros en trabajar entre el cine y la televisión en su género: los dibujos animados y, por ello, fue la vanguardia de esta compleja disputa entre dos medios que luchaban por un mismo mercado.

En 1947 empieza la lucha con la televisión que, si bien había sólo un millón de equipos en todo Estados Unidos, los fabricantes esperaban que en el 1949 llegasen a cuatro millones y así comenzarían a erosionar esos 90 millones de cinéfilos norteamericanos por la televisión que era gratuita, ya que los anunciantes eran los que pagaban el tiempo de trasmisión.

Ingresos mundiales de los grandes estudios, inflación en dólares 2003 (miles de millones)

Año	Cines	Video / DVD	TV de pago	TV gratis	Total	% cines
1948	6,9	0	0	0	6,9	100
1980	4,4	0,2	0,38	3,26	8,2	53
1985	2,96	2,34	1,041	5,59	11,9	25
1990	4,9	5,87	1,62	7,41	19,8	25
1995	5,57	10,6	2,34	7,92	26,43	21
2000	5,87	11,67	3,12	10,75	31,4	19
2003	7,48	18,9	3,36	11,4	41,1	18

Fuente: Ingresos mundiales de los grandes estudios 1948-2003 ajustados a la inflación en dólares de 2003 (miles de millones).

Al comenzar el siglo XXI, en el 2004, la entrega de los famosos óscaros, un ícono del reconocimiento a las mejores figuras de esta industria parecía una repetición de lo de siempre pero el sistema de grandes estudios que se construyó desde el comienzo en Hollywood, había desaparecido y absorbido por empresas mundiales que cotizaban en diferentes bolsas del planeta.

Columbia Pictures pertenecía a la corporación Sony, un conglomerado japonés de empresas electrónicas, y controlaban:

- Compañías de música, televisión y seguros.
- Era dueña de TriStar producciones.
- CBS Records y el estudio de Culver City que perteneció a la MGM.
- 2004 se hace cargo de la MGM y su gran cineteca.

Warner Bros pertenecía a Time Warner conglomerado gigantesco de activos entre los que destacan:

- Internet American Online.
- Activos mediáticos de Time, Inc que incluyen:
 - HBO
 - Activos de cable y entretenimiento de Turner Entertainment.
 - New Line cinema.
 - Cine, música y TV de Warner Communication.

El Estudio Fox pasó a propiedad de New Corporation, compañía mediática australiana que abarcaba:

- Periódicos, revistas y una cadena de televisión.
- Cadenas de cable y televisión via satélite en Europa, América del Norte y Sur y Asia.

El Estudio Universal pertenecía en el 2004 a General Electric, la mayor compañía industrial de su época de Estados Unidos y estaba:

- Asociada con Vivendi Entertainment, conglomerado francés.
- Cadena NBC.
- Cadenas de cable USA, Usa films y los parques temáticos Universal.

Los Estudios de la Paramount y la RKO eran propiedad de Viacom International, compañía dueña de:

- Cadenas de televisión CBS y UPN, MTV, Nickelodeon.
- Videoclubes, Blockbuster.
- Cadena de radio Infiniti.
- Vallas publicitarias Outdoor Advertising.

Los estudios de animación Walt Disney fueron a su vez ampliándose a través de nuevas adquisiciones:

- En 1996 adquieren por 19,000 millones de dólares de Capital Cities / ABC Corporation, cadena de televisión, radio, cable, parques temáticos, cruceiros y otros activos, que fue definido como, “una verdadera empresa de entretenimiento de pleno servicio en el vasto firmamento del entretenimiento” (Epstein, 2007: 22-23).

A partir de los años cincuenta, el cine entra a promover junto a otros medios la cultura de masas en la cual las películas épicas juegan un papel fundamental, desde Hollywood, el imperio busca su justificación en la historia de otros imperios, que le precedieron.

En la década de los sesenta, los grandes movimientos sociales llegando al Mayo francés de 1968, cambian la temática o mejor dicho la diversifican. El cine siempre refleja la ideología dominante, aunque hay películas críticas que se hacen y cuyo único límite es la distribución, o sea, se reducen a un público seleccionado.

Esto se vincula a la capacidad que tiene el cine para crear arquetipos perdurables en el imaginario colectivo de los espectadores, para Julian Marías (1994), el cine es "... en principio al menos la máxima potencia de comprensión de una época pretérita, porque realiza el milagro que se pide a la literatura o a la historia científica, de reconstruir un ambiente, una circunstancia" (Ibars y López, 2006: 5).

Cine y turismo

Primero fue la fotografía, luego el cine que a través del lenguaje visual logran incorporar nuevos lugares, "paisajes", antes desconocidos que van a alimentar un imaginario de consumo y fantasía, que se hace realidad en el turismo.

El cine tiene una especial habilidad para captar el inconsciente humano y esto lo lleva a colonizar muy fácilmente la imaginación del espectador, más porque sus relatos están articulados en función de la verosimilitud y del llamado "efecto realidad" y a ello se le suma la suspensión de la incredulidad adaptada por los espectadores cuando se sitúan en la pantalla, en una actitud que los faculta para sumergirse en una historia de ficción como si de la realidad misma se tratara (Del Rey-Reguillo, 2007).

El cine juega un papel fundamental en la creación de la imagen de un destino turístico, ya que es una buena herramienta de transmisión de elementos de identidad, mas cuando coinciden los propósitos de los productores del film con las organizaciones de *marketing* del destino.

Un ejemplo moderno es la serie *El Señor de los Anillos*, que promueve el bellissimo paisaje de Nueva Zelanda, un país poco conocido a nivel mundial en cuanto a lugares específicos. Un ejemplo más antiguo es la película *Vacaciones en Roma* de 1953, que hace un recorrido turístico por la ciudad, que siempre logra un gran impacto porque el cine construye una ilusión que puede

incrementar el atractivo de los destinos. Un ejemplo moderno que combina el dibujo animado con la conservación de la naturaleza y ésta con el turismo de baja intensidad, es *Buscando a Nemo* que se filmó, en el 2003, teniendo como marco la Gran Barrera de Coral de Australia, la más grande del planeta y que además es Patrimonio de la Humanidad, designada por la Unesco desde 1981.

Para Beeton (2005) hay tres los tipos básicos de imagen que puede considerarse como “no deseables” por una comunidad, la primera es creada a través de una trama negativa como pueden ser las actividades criminales o extravagantes de su gente; la segunda imagen turística indeseable puede venir de la que es excesivamente exitosa en la atracción de visitantes, éxito es igual a grandes impactos en las comunidades. La tercera imagen negativa puede surgir desde la creación de las expectativas irrealistas de los visitantes y los aspectos relacionados con la autenticidad. Esta última es una constante en la promoción que se realiza por Internet (Rodríguez y Fraiz, 2010).

El cine ofrece imágenes anticipadas o con un nuevo sentido de posibles destinos, saltando la primera y más importante barrera a la que se enfrentan éstos que es el darse a conocer, y así poder formular una imagen en la mente del espectador de forma que esté presente en el momento de organizar un viaje turístico. Los lugares son elegidos para ser visitados porque hay una anticipación y ésta es construida y mantenida a través de una variedad de prácticas no-turísticas, tales como el cine, la televisión, la literatura, revistas, grabaciones de música y vídeos, que construyen y refuerzan dicha mirada (Urry, 2004).

Hay muchos estudios sobre la relación turismo-cine y especialmente desde la década de 1990, en los que se analiza el potencial y el impacto real del cine de ficción como vehículo de promoción turística. Entre ellos, se pueden citar los trabajos de Riley y Van Doren (1992), Tooke y Baker (1996), Riley, Baker y Van Doren (1998), Kim y Richardson (2003), Hudson y Ritchie (2006), o Carl, Kindon y Smith (2007), a lo largo de los cuales los autores demuestran mediante ejemplos concretos cómo películas como *Bailando con lobos* (1990), *Cocodrilo Dundee* (1986), *Antes del amanecer* (1995), la trilogía *El Señor de los Anillos* (2001, 2002 y 2003), *La mandolina del Capitán Corelli* (2001), entre muchas otras, han sido capaces de incentivar el turismo en sus respectivas localizaciones (Aertsen, 2011).

El cine tiene una gran ventaja como medio de comunicación para la promoción del turismo, especialmente de determinados destinos, porque es una propaganda más sutil, que evita el natural rechazo de una promoción directa,

para hacerla introduce los destinos dentro de una narración y esto le da un valor agregado más y además tiene la gran ventaja que es visto en el mundo por más de 70 millones de personas.

En los sesenta comienza a darse una mayor diversificación de la oferta de ocio y principalmente en las zonas costeras, el turismo de sol y playa que es el *más* masivo y familiar que se da en esta etapa, eso sumado al auge del parque automotor que genera un rápido crecimiento de los turistas y, por ello, comienza la lucha por promover los diferentes destinos nuevos y tradicionales.

La percepción de lugares con posibilidad de desarrollar el turismo convierten a espacios en “ciudades de mentira”, según lo define, Manuel Delgado (2005), en donde el turista se convierte en un actor de un simulacro involucrado en el proceso en el que se desarrollan las tramas donde negocios y actividades políticas y sociales describen espacios que transforman sus configuraciones (Cambio de entorno escenarios y paisajes) estructurando y desestructurando, las situaciones e identidades personales, familiares o grupales (Delgado, 2005).

En el caso español hay un film que hizo historia al asociar al turismo con el progreso económico, algo de moda en la etapa desarrollista y es: *El turismo es un gran invento* de Pedro Lazaga y fue hecho en 1967. El film se inicia como una promoción de las playas, ofertas de ocio y termina promocionando el turismo residencial, en momentos en que en España había dos mundos encontrados: uno tradicional y conservador y, el otro, moderno y liberal. El primero anclado en las viejas aldeas y pueblos descubrirá al turismo rural y residencial como una salida para generar una modernidad y progreso económico (Gómez, 2006).

Así como promociona destinos en general, a veces los films son para acotar un lugar donde hay turismo cerrado como gueto y hacerlo un imaginario de algo posible alguna vez. Éste es el caso de la película *Muerte en Venecia* de 1971 dirigida por Luchino Visconti, donde combina una ciudad excepcional, Venecia, un hotel de élite, el Hotel des Bains Lido Veneci, un lugar muy exclusivo para alojar una historia de amor que al final le da vida a esta fantasía de los lugares casi cerrados.

Los films, después de la Segunda Guerra Mundial, se orientan a promover el turismo de masas, las tradicionales vacaciones como fue el clásico *Les Vacances* de Mr. Hulot en 1953, dirigida por Jacques Tati, en donde detrás de las vacaciones hay una crítica a los nuevos hábitos de consumo que estaban en auge. Muestra la masividad de las clases medias en su afán de estar a la moda, como un estilo de vida al cual Tati no se adecua, haciendo más divertido el film.

España ha estado caracterizada por un halo de romanticismo y leyenda, porque viajar por España no es lo mismo que viajar por otros sitios. La gente es interesante, pero también lo es en Grecia; la tierra atrae, pero también atrae en Noruega; fenómenos artísticos como el flamenco, el toreo y las decoraciones de la Plaza Mayor son únicas, pero también hay fenómenos artísticos en Italia; y si sus reflexiones sobre la historia de España inducen al viajero a especular sobre ella, lo mismo le ocurrirá si se pusiese a reflexionar sobre la historia alemana. Lo que hace que España sea diferente es que en este país, la gente es tan dramática en su existencia más simple, que uno no tiene más remedio que identificarse con ellos, y cuando ha hecho esto comienza uno a pensar como un español; los fenómenos artísticos son tan persuasivos que el extranjero se siente absorbido por ellos, aun contra su voluntad, ¿por qué entonces España obsesiona como ha obsesionado a nuestros predecesores Georges Bizet, Henry de Montherlant, George Barrow y Ernest Hemingway?, y es que este atractivo viajero y empatía entre los recursos patrios y los turistas, se mantuvo en la difícil posguerra española tal y como nos muestra el realizador madrileño Fernando Colomo en su película *Los años bárbaros* (1998) (Martínez, 2008: 153-154).

Con el auge del cine masivo, se hace más evidente que una de sus funciones fundamentales es la de ser un nuevo soporte que permite mostrar un nuevo espacio, que se transformará en objeto de consumo masivo, y el éxito del cine viene de la posibilidad de las imágenes en movimiento y de su gran distribución a nivel mundial.

En el 2004, la Sociedad General de Autores de España confirmaba que las entradas de cine vendidas por habitante eran de 3.3 por persona frente a las 11.3 de 1968, siendo remplazado por los DVD y el Internet, lo que nos lleva a plantear de “un nuevo género de cultura geográfica”, derivada de una transmisión masiva desde diferentes ángulos de distintos territorios, espacios, que se venían alimentando del cine y la televisión (Gámir y Valdés, 2007).

La función del cine siempre ha sido mostrarnos cosas adecuadas a los intereses de los que lo manejan y así como ha sido funcional al turismo también lo es al colonialismo antes y al actual neocolonialismo.

Cine y colonialismo

El colonialismo es inentendible sin sus predecesores, el colonialismo histórico que comienza en el siglo XVI con la conquista de América y se extiende a Asia y el Pacífico hasta que en el siglo XIX empieza una nueva etapa para controlar

África y algunos países asiáticos. La conquista fue un proceso genocida por principio en su doble significado, muertes masivas por represión y muertes masivas por transmisión de enfermedades de afuera que fueron más mortales que las guerras. Por ello, la continuación de la primera conquista y colonización, se hubiera frenado si los millones de muertos no hubieran sido “repuestos” por una nueva población, la africana, y allí nace la figura de la esclavitud que ya en América era visible bajo otras formas tan terribles como éstas: la mita, el yanacozgo y la encomienda.

La esclavitud y el cine. Estados Unidos ha sido el último país en América y a nivel mundial luego de Sudáfrica en reconocer los plenos derechos a la población, descendientes de esclavos, que vivían en ese país, eran conocidos como los afroamericanos o la gente de color.

Hollywood no se había sumado a esa lucha que se dio en la década de los sesenta y en la siguiente, entre 1977 y 1978, aparece uno de los grandes éxitos mundiales en la televisión de cable, la serie *Raíces*, que duraba 12 horas y que fue transmitida por ABC, estuvo escrita por Alex Haley Jr. y abarcaba desde 1750 al siglo XX. Pocos años después aparece el film *El color púrpura* en 1985, según una novela de Alice Walker, donde aparecen los problemas de la opresión femenina y el machismo incluso de propia gente de color y que fue realizada por Steven Spielberg.

El cine reproduce gran parte de la experiencia del colonialismo, principalmente en los lugares donde éste ha sido muy destructivo de la cultura, pero que para los occidentales tiene un gran valor paisajístico y de aventura, como expresión de una mirada transformada.

La intensidad de los desplazamientos marítimos a larga distancia por parte de los grandes imperios de la edad moderna provocó numerosos accidentes de navegación, entre los que no podían faltar los naufragios, a veces con supervivientes en islas remotas. La literatura del XVIII y del XIX atiende a algunas de estas historias reales.

Las islas aisladas adquieren un papel destacado, en la novela primero y el cine después, como fue *Robinson Crusoe*, *Los viajes de Gulliver*, *La familia Robinson suiza* y obras literarias del siglo XIX encuentran también en las islas un escenario idóneo para la narración de historias de aventuras como *La isla del tesoro* o *El corsario negro* de Salgari, muchas de estas novelas serán llevadas al cine a partir de 1900.

Otra imagen que se incorpora a la mirada occidental durante estos siglos es la de espacios exóticos identificados con el paraíso, y en ese contexto la isla cobra también un protagonismo destacado, de modo que intelectuales como Jean Jacques Rousseau asumen ideas como el mito del buen salvaje. La pintura se incorporará a esta corriente de exotismo, como lo prueba la aceptación entre el público occidental de los cuadros de Paul Gauguin ambientados en las islas Fiyi y que, en relación con la literatura, añaden la ventaja ilustrativa del color, sirviendo en cierto modo de engarce a lo que más adelante aportará el cine.

La forma en que el cine representa a las islas arrastra, pues, una inercia cultural, lo que explica en buena medida la sobrerrepresentación cinematográfica de algunas islas, frente a la ignorancia fílmica hacia muchas otras.

Una cuestión nuclear es la falta de correspondencia absoluta entre la isla presentada por las creaciones cinematográficas, así la “isla cinematográfica” es un concepto esencialmente cultural, derivado de las aproximaciones e intenciones de los creadores y en los que casi siempre se muestra la intención de hacer evidente su carácter de alejamiento respecto a los espacios continentales e incluso, en casos extremos, su inaccesibilidad. La “isla cinematográfica” obliga a prescindir de los espacios insulares de dimensiones grandes o medias y especialmente desde una perspectiva contemporánea. En este sentido, islas de reducida dimensión o que presentan determinadas estructuras formales favorecen su aprehensión como tales por parte del espectador.

En el caso historias que transcurren en islas o archipiélagos, el espectador debe hacerse una idea cabal de su localización y frecuentemente acude al mapa, que ayuda y hace más comprensible la descripción de la historia que se desea presentar. El mapa refuerza así la condición de insularidad, tanto territorial como cinematográfica, facilitando la comprensión de esa realidad por parte del espectador; aunque no está presente en todas las ocasiones, el mapa contribuye a discriminar los conceptos de “isla cinematográfica” e “isla geográfica”: tiene sentido presentar un mapa explicativo acompañando una historia que se desarrolla en Tahití, pero no cuando lo hace en Irlanda.

Las islas son concebidas como paraísos anclados en el tiempo, con animales y plantas exóticas; las referencias a peces de colores y a la abundancia de alimentos naturales son frecuentes, con la introducción del color en la cinematografía contribuyó decisivamente a reforzar las características visuales de estos paisajes idílicos, siendo una de las causas que se encuentran detrás de las secuelas en color de clásicos del blanco y negro.

Se resaltan las características culturales —en la música, la gastronomía— diferenciadas del territorio continental próximo, así la imagen de la isla como edén se muestra en primeras películas como *Tabu: A Story of the South Seas* en cuyo arranque se superpone el siguiente rótulo: Capítulo 1. El paraíso. Una isla de encantamiento, remota, en las islas del Sur.

Así el cine transforma a estas islas que han sido arrasadas, borrando su historia y folclorizado su cultura y complementan el trabajo de las empresas colonizadoras, que hablan de edén cuando durante la colonización fueron verdaderos infiernos.

Pero había en el siglo xx un apartheid en pleno Estados Unidos, antes que Sudáfrica, y ello mantenía a más de veinte millones de afroamericanos en condición de semiesclavitud. ¿Cómo respondió el cine norteamericano?, borrándolos o haciéndolos aparecer en escenas degradantes, siempre culpables.

Los primeros films de los años veinte donde se trata de reivindicar al “negro” fue *The Birth of a Race* (1918) dirigida por John Noble y que fue motivada por un film de David Rosenstone, *The Birth of a Nation*, donde se presenta a la sociedad de Estados Unidos formada sólo por blancos, y fue promovida por los blancos del KKK. La película tuvo poco éxito en una sociedad donde no se podía expresar esa disidencia por las leyes represivas para la población de color en la época.

En los años sesenta se da una segunda oleada de films en favor de esta población y tuvieron éxito dada la efervescencia de la lucha por los derechos civiles que venía dirigiendo hasta su muerte, el reverendo Luther King. En los noventa hay una serie de films muy reconocidos, como *Malcolm X*, líder de uno de los grupos más fuertes de Estados Unidos, que pese a las limitaciones que le impusieron a su productor y promotor Spike Lee, la película fue un éxito. Ya en el siglo xxi han comenzado a reivindicar a esta gran población de origen africana que ha aportado una parte importante de la identidad a Estados Unidos, desde el jazz al deporte y las luchas sociales.

La ciudad postindustrial: ¿escenario o parque temático?

En el pasado, las ciudades visitadas eran las tradicionales capitales o lugares de gran fama mundial, a lo que se les suma algunas estaciones termales o esquí y los grandes balnearios de moda, que generalmente tenían una ciudad de apoyo.

En el turismo moderno, principalmente el que emerge en la segunda parte del siglo xx se construyen las ciudades para desarrollar el nuevo turismo masivo, sobre la base de antiguos pueblos o simplemente sobre una idea considerada económicamente viable, pero estas nuevas aventuras del hombre en busca de lograr comercializar el ocio generan ciudades altamente vulnerables, ya que atrás de éstas hay un negocio inmobiliario que no tiene más límite que la crisis terminal del destino. Analizaremos ejemplos diferentes en países en distintos niveles de desarrollo, lo cual no determina la viabilidad económica de estos destinos construidos exprofeso.

Para Sorkin, en los últimos años, del siglo xx, hemos asistido a la emergencia de un tipo de ciudad nueva, una ciudad sin un lugar asociado a ella, la ciudad ageográfica, que está en su fase más avanzada en Estados Unidos. La nueva ciudad resultante elimina las peculiaridades genuinas a favor de un campo urbano continuo, una red conceptual de alcance infinito. Lo que en estas ciudades se echa de menos no son determinados edificios, ni un lugar en especial, sino los espacios intermedios, las conexiones que dan sentido a las formas (Sorkin, 2004).

La ciudad lineal que domina el oeste americano está hecha a base de centros comerciales, por ello la calle mayor es ahora el espacio entre los aeropuertos y los cables de fibra óptica que unen las terminales de distintas oficinas, son una invisible madeja mundial de relaciones económicas.

Esta nueva ciudad tiene tres características:

- La pérdida de todas las relaciones estables con la geografía local, física y cultural, lo local es reconocido en los McDonald's, en las salas de los aeropuertos, estos son lugares totalmente ageográficos.
- La nueva ciudad esta obsecionada por la seguridad, por lo que aumenta el grado de manipulación y vigilancia sobre los ciudadanos y proliferan nuevas formas de segregación.
- Este nuevo reino es la ciudad de simulaciones, una ciudad-televisión: la ciudad como parque temático. Los edificios basan su autioridad en imágenes sacadas de la historia, de un pasado falsamente recuperado que sustituye a un presente más exigente y vigilado.

El peligro de la nueva ciudad está en su antítesis, como reza la famosa frase de Victor Hugo. “esto va a destruir lo otro”.

Esto significa el parque temático, un lugar que lo incorpora todo, la geografía, la vigilancia y el control, las simulaciones sin fin, con sus formas artificiosas y embusteras; el parque temático ofrece una visión alegre y civilizada del placer que suplanta al reino de la democracia pública, y lo hace de un modo atractivo, con el aguijón de su descarnada y turbulenta humanidad, de los pobres, del crimen, de la sociedad y del trabajo (Sorkin, 2004).

TURISMO Y SERVICIOS EN LA ERA DEL CONSUMO MASIVO

La irrupción del turismo de masas en occidente fue la expresión de que esta actividad se había abierto a los nuevos grupos emergentes de la sociedad, la clase media, que quería disfrutar de nuevos derechos, a las vacaciones y de nuevas opciones a que éstas se diversifiquen en destinos y tipos de actividades.

Esto llevó a la generación de varias revoluciones simultáneas, la del transporte, del hospedaje y de la alimentación, para poder responder a esta nueva y masiva llegada de turistas a los destinos.

Una demanda masiva reformuló las estrategias del transporte y los servicios para hacerlas más asequible a los sectores que se integran como consumidores del turismo.

De los hoteles cinco estrellas a los hoteles boutique

La historia de la hotelería como negocio emergente en paralelo al turismo comienza en el siglo XIX, y uno de los lugares privilegiados para instalarlo es frente a las grandes estaciones del ferrocarril, centro neurálgico de la primera etapa de la Revolución Industrial.

La culminación de la primera generación hotelera corrió a cargo de la aportación realizada por un empresario suizo innovador, César Ritz y el primer hotel que llevó su apellido abrió sus puertas en la plaza Vendôme de París, en 1898, y en pocos años, la empresa se convirtió en una cadena de hoteles de gran lujo con establecimientos en las principales ciudades del mundo.

La segunda revolución hotelera tuvo lugar en los Estados Unidos hacia la tercera década del siglo XX, post crisis del 29, los que inician la época de las grandes firmas transnacionales y alcanza su apogeo el uso de marcas.

Los hoteles norteamericanos siguieron la pauta inglesa de elaborar un proyecto específico y, a diferencia de los hoteles continentales europeos, fueron siempre de gran tamaño. Los hoteles siguieron sin limitarse a la prestación de

servicios hospitalarios. El hotel americano añade al alojamiento cuatro comidas diarias incluidas en el precio. Este sistema tarifario es mundialmente conocido como AP, las iniciales de la expresión “American Plan”, y el hotel es un centro destacado de la vida social en muchas ciudades norteamericanas, como lo era en París, Londres y otras capitales de imperios.

Los hoteles americanos se caracterizaron también desde muy pronto por las llamadas “suites”, apartamentos de dos o más habitaciones con baño, pero sin cocina para huéspedes fijos o de largas estancias; el hotel de la ciudad de Richmond, Virginia, puede que fuera el primero que adoptó este modelo, a fines del siglo XVIII.

Las aportaciones norteamericanas a la moderna hotelería son numerosas, y hoy por hoy, universalizadas, tanto en materia de diseño arquitectónico como en el campo de la gestión, ya que marcan desde hace más de un siglo las pautas a seguir en esta industria. Un ejemplo de estas nuevas y poderosas empresas lo da la marca Westin que se creó en 1930 en Estados Unidos, y en 1946 introdujo el pago con tarjeta de crédito, fue la primera empresa hotelera que instauró el servicio de habitaciones durante las 24 horas del día y el servicio telefónico de buzón de voz.

En 1925, Howard Johnson obtuvo un préstamo de 500 dólares para comprar una farmacia y una fuente de sodas, y para éstas creó su propia línea de nieve, la cual hizo de la fuente de sodas el comedor público más popular del lugar, luego agregó hamburguesas, hot dogs y sándwiches, y así la fuente de sodas se convirtió en el primer restaurante de Howard Johnson en el mundo.

En 1954, Johnson había dado en concesión 400 restaurantes y decidió expandir su negocio a la industria del hospedaje, y en 1959, le dio las riendas de su pequeño imperio comercial a su hijo, quien dirigió las operaciones de la cadena hasta 1980, cuando la compañía fue vendida. Los restaurantes pertenecientes a la familia Johnson se vendieron a la Marriott Corporation.

Willard Marriott, comenzó como dueño de un restaurant de comida rápida y en 1928, Marriott convirtió su cadena regional de puestos de cerveza en pequeñas tiendas de sándwiches. Se extendió al campo del hospedaje 20 años más tarde al finalizar la Segunda Guerra Mundial y, finalmente, construyó un imperio hotelero con una cadena que ocupa el segundo lugar en el mundo.

La marca hotelera Westin es propiedad del grupo norteamericano Starwood Hotels & Resorts, propietario de cinco marcas más, ese grupo facturó en 1999 más de 3,500 millones de euros, poseía 716 establecimientos en 80 países, en

los que ofrece 217,651 habitaciones servidas por 12,000 empleados, lo que refleja el alto nivel de sus prestaciones.

Starwood Hotels & Resorts fue creada como una empresa de inversión en capital en el sector hotelero. En sus primeros años, 1930, esta firma era conocida por el nombre de Starwood Lodging, que poseía un número pequeño de hoteles en Norteamérica, todos bajo diferentes marcas. En 1994, cuando Starwood empezó a forjarse como una gran cadena hotelera, tras la compra del grupo Westin a la Corporación Aoki, las cadenas Sheraton, Four Points by Sheraton y The Luxury Collections, ITT Sheraton en 1998, asentándose como una de las principales cadenas hoteleras del mundo.

La tercera generación de la hotelería se inicia a mediados del siglo XX y lleva el sello indiscutible de Norteamérica, y sus nuevos centros además de las grandes ciudades como Nueva York, son muy especializados como Las Vegas donde hay hoteles de gran lujo, que además de alojamiento y refacción y todos los servicios que han ido integrados, piscinas, pádel, salas de congresos, tiendas de todo tipo, agencias de viajes, servicios bancarios, medios de transporte, etc., los clientes tienen a su disposición, entre otras prestaciones, casinos, parques temáticos, museos, exposiciones, conciertos de música y acceso a Internet, entre otros.

Kemmons Wilson empezó a construir una cadena de hoteles estándares por todo Estados Unidos, a orillas de las carreteras, en 1952, y la propiedad contaba con 130 habitaciones para huéspedes, cada una con baño privado, aire acondicionado y teléfono, agregándole el hielo, el estacionamiento y peñeras todo gratis. El sistema del Holiday Inn creció hasta convertirse en la cadena de establecimientos para hospedaje más grande del mundo y en 1982, la compañía comenzó la construcción de los primeros hoteles Embassy Suites y Crowne Plaza.

El hotel Bellagio de Las Vegas, inaugurado en 1998, ofrece a sus clientes la recreación de la región italiana de su mismo nombre, mientras el hotel Luxor, también de Las Vegas, cuenta con una reproducción de la tumba del faraón egipcio Tutankamón.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la industria hotelera inesperadamente entró en una nueva era de prosperidad. Los estadounidenses comenzaron a viajar como nunca antes. Con un automóvil en cada cochera, las familias comenzaron a viajar por todo el país. Para este nuevo tipo de viajeros la formalidad del hotel tradicional era inapropiada. Las familias que viajaban necesita-

ban un alojamiento al que pudiera llegarse desde las autopistas y que tuviera lugares amplios para estacionarse. Para 1960, el motor hotel o, como se conoce en la actualidad, el motel, se convirtió en una fracción permanente que influyó en la industria de la hospitalidad.

Los primeros moteles eran pequeños y tenían menos de 50 cuartos. Conforme creció la industria hotelera, los moteles también se expandieron en tamaño y calidad. En 1960, el motel promedio constaba de 100 cuartos con un lugar separado para estacionar cada unidad.

California fue el sitio en que tuvo lugar la primera revolución motelera. A lo largo de la década de los cincuenta, la tendencia motelera se diseminó por el oeste y sur de Estados Unidos, especialmente en Florida y Texas. Dos hombres, Kemmons Wilson y Howard Johnson, fueron los primeros innovadores en el ascenso del motel (motor hotel).

En los sesenta emerge un nuevo tipo de establecimiento para hospedaje el hotel económico o Budget Hotel, establecimientos que vendían sólo el espacio de habitación, sin servicio de comida o bebida y con fin de ahorrar los costos de construcción, los hoteles económicos se construían en terrenos baratos y el personal era reducido, por lo que podían ofrecer tarifas mucho más bajas.

El primer hotel económico de éxito, Travelodge se inauguró en 1956, pero la cadena no se desplegó por todo el país sino hasta 1966.

El Motel 6 fue establecido en 1963 y ofrecía una tarifa de 6.66 dólares por alojamiento sencillo, limpio, pero sin televisor y sin teléfono, por lo que a comienzos de los setenta, la idea de los moteles de tarifas bajas capturó la imaginación de los inversionistas y también la de los viajeros.

Days Inn, la cadena de hoteles económicos más grande fue fundada en 1970 por Cecil B. Day, quien abrió seis moteles austeros y dos años más tarde, un ejecutivo del Days Inn advirtió una intensa construcción en el área de Orlando, Florida, estaban construyendo Disney World-Epcot Center, y al invertir en esta zona ascendente los Days Inn se convirtieron en el principal proveedor de hospedaje para los visitantes de una de las atracciones turísticas más grandes del mundo y en 1990, la organización Days llegó a ser la cadena de moteles económicos más grande de Estados Unidos.

Durante los setenta y los ochenta, Holiday Inn creó los hoteles Crowne Plaza orientados al mercado de los hombres de negocios que prefieren propiedades de alta categoría, y Ramada Inn creó los Renaissance Inn para competir con los hoteles de primera clase y en este período se habían construido tantos

hoteles que el porcentaje de ocupación a nivel nacional declinó de casi 70% a un poco más del 50%. Entre 1988 a 1990, la expansión más rápida ocurrió en los hoteles de suites, en cuyos alojamientos la recámara y la sala están separadas, orientados al turismo de familias o personas que tenían largas estancias.

La expansión hotelera en los ochenta superó al de la expansión de toda la industria de viajes, debido a las políticas de bajos impuestos promovida por el presidente Reagan, lo cual derivó en una sobre oferta de cuartos y una lucha por venderlos.

En los noventa, la tendencia se orienta hacia los servicios integrados, combinando las características de hoteles de servicio completo y servicio limitado para crear un nuevo tipo de hotel, con la esperanza de atraer huéspedes y apartarlos de las opciones tradicionales de hospedaje. Las estrellas prometedoras del comercio del hospedaje, es decir, los hoteles con suites, pero ello reduce la competencia por los clientes que será más intensa que en cualquier otro tiempo en la historia.

En el siglo XXI emerge nueva hotelería, más temática, donde los hoteles boutique y de alta calidad y reducido número de habitaciones compiten con los megahoteles del turismo masivo; es una nueva era y por eso los cambios son muy profundos.

Los todo incluido, expresión de la masividad y viajeros de bajos ingresos unidos a los tiempos compartidos, fueron estrategias de regiones y destinos en expansión, pero siempre orientados hacia la masividad.

Una experiencia que corresponde a la etapa del turismo de masas, fue el desarrollo del turismo y de la hotelería en la España franquista, que pasó de ser un país rural atrasado a uno de los destinos internacionales más buscado mundialmente.

El plantel hotelero español de esta etapa comenzó siendo deficiente en calidad como en cantidad, la inversión para construcción de hoteles comenzó a finales de los cuarenta, entre 1945 y 1951 se construyeron 170 hoteles la mayoría financiados con dinero español e inglés. A los inversionistas les disuadía invertir bajo el rígido control estatal sobre los precios, lo cual servía para los turistas, pero al final logró que se relajaran los controles del Estado.

En 1948 había sólo dos escuelas en Madrid y Barcelona para la formación en la hostelería y con el objeto de apoyarlas nació la revista *Hostal*, que servía para capacitar a los empresarios como a los empleados en la gestión y el servicio hotelero. La guía Fodor de 1953, describía a los alojamientos como

limpios, lujosos y baratos y que los precios eran uniformes; para 1956, los paradores que eran del Estado estaban sujetos a inspecciones que no llegaban a las empresas privadas (Pack, 2009).

España, que era de los países de menos desarrollo de Europa, toma el turismo como un modelo de desarrollo y, por ello, logra en pocas décadas un gran éxito y una transformación de la sociedad por efecto demostración de los extranjeros que venían de culturas más abiertas que el tradicionalismo católico español.

A partir de los sesenta con empresas multinacionales la mayoría norteafricanas, pero lentamente empiezan a aparecer españolas, inglesas y francesas, que van a competir con los grandes consorcios por los mercados regionales del turismo masivo, eso lleva a una mayor homogenización del modelo hotelero, aunque manteniendo las características y diferencias entre ellos.

La nueva revolución que se da en la última década del siglo pasado, ha ampliado el universo del turismo y la necesidad de que este se oriente a una gran diversidad de tipologías como que acoja a diferentes tipos de consumidores y actores.

Según la filósofa Hélène Védrine (2000), lo imaginario es un dominio fundamental de la vida social que remite al orden mítico como ordenador de la realidad, y entre los que hoy dominan está el “tecno-imaginario”, que logra convertir a la técnica en una nueva mitología, revistiendo a los aparatos técnicos-instrumentales de una fecundidad para explotar un nuevo género de ensoñación y ahora una realidad mediatizada, construida y percibida a través de ellos (Carretero, 2001).

En el turismo se promueve la deslocalización al revés, los ciudadanos del primer mundo quieren ir a conocer cómo viven los pueblos originarios y para ello se preparan a éstos bajo la lógica de un parque temático, a través de los nuevos ingenieros en paisajes: las ONG conservacionistas, creadoras de un nuevo tipo de museo viviente, donde el pasado está reivindicado para los que viven en él y, admirado por los visitantes. Así, el turismo cumple con su función de ocupar el espacio que separa lo primitivo de lo moderno colocando a los pueblos cara a cara, interactuando mediante una lengua franca: el inglés intercultural (MacCannell, 2007).

El propio MacCannell habla de varios casos, pero llama la atención el de Locke, una comunidad rural en California formada por campesinos chinos a comienzo del siglo XX, que sobrevivió siete décadas hasta que una empresa

china la quiere comprar para hacer un parque temático con los habitantes adentro y el servicio de parques de California quiere hacer de ellos algo similar. Todo se recicla, no sólo la materia, sino también la cultura, en el mundo mágico del turismo, incluido las personas.

Cuando el turismo es analizado como un modelo de desarrollo dentro del actual capitalismo global, debemos abordar a las TIC como nuevas tecnologías imprescindibles en la industria del turismo, ya que las grandes transformaciones que genera en la sociedad que las integra pasan a ser prácticas obligadas de sus integrantes en un momento: los turistas.

La nueva sociedad del consumo y sus nuevos imaginarios positivos y sus amenazas van a incidir en las transformaciones en el turismo, por lo que éste no deja de crecer, incluso frente a la crisis. Por ello, el turismo se ha transformado en un producto de fácil acceso y rápido consumo, que se toma según oportunidades del mercado, hoy forma parte del consumo cotidiano, que se da acorde a oportunidades.

Entre la sociedad del consumo y la sociedad del ocio, no hay una separación, por ello es que el trabajo que lideraba la organización de la vida cotidiana y la familia que era el centro de la sociedad, comienza a darse grandes transformaciones que se expresan en nuevas formas de organización y opciones de ocio. Por ello, emergen nuevos tipos de familia y opciones de género, que inciden en una nueva forma de reagruparse los turistas.

Los motivos del viaje y las tipologías de los destinos también cambian así, tenemos que cada día se venden más servicios de belleza y las Lifestyle Drugs, para el tratamiento de las “no enfermedades” y el bienestar, como obesidad, abstinencia a nicotina y ansiedad.

De allí, que en la sociedad occidental se ha instalado el mito de la salud perfecta, que convierte en consumidores compulsivos de la industria farmacéutica y la medicalización de la sociedad, y con ello emergen nuevos modelos de turismo como el de salud, los SPA y otras promesas, que abren opciones frente al sol y playa tradicional.

En la evolución de la tecnología y el turismo hay varias etapas que pasaron muy rápidas, pero marcaron su tiempo. La Web 1.0 tenía contenidos estáticos, y era actualizada sólo por los gestores del sitio, fue la etapa pionera.

La segunda etapa fue la de la emergencia de la Web 2.0 que es la que permite interactividad del usuario, siendo la que tiene una mayor dinámica y que se usa mayoritariamente hoy. El tercer nivel es la Web 3.0 o web Semántica,

que es la web inteligente que va más allá de la interacción con el usuario, ya que lo guía o lo aconseja, le busca la mejor opción en tiempo real. La Web 2.0 permitió el auge de los conocidos como proyectos colaborativos, son los que permiten la creación de contenidos de forma conjunta y simultánea por parte de muchos usuarios, y en el turismo se les denomina comunidades de viajes online o comunidades virtuales. Miles de personas expresan sus opiniones sobre sus experiencias vividas en lugares, hoteles, viajes, lo que deriva en *ranking* de lugares y donde destaca TripAdvisor, una referencia obligada en el mundo de los viajes.

Otros instrumentos que el turista utiliza para seleccionar su destino o los promotores para promover sus productos son: los blogs, que son sitios de opiniones personales que se actualizan y actúan con otros enlaces. Las comunidades de contenidos, que son los sitios web cuyo objetivo es el de compartir contenidos entre usuarios, los book Crossing, compartir libros, los flickr para compartir fotos y Youtube para compartir videos. Además, esta Slideshare que se utiliza para socializar presentaciones en Power Point.

Las TIC están incrementando las relaciones verticales, al generar una mayor interacción entre empresas, proveedores y clientes en las comunidades virtuales. Pero lo más conocido de las TIC está en su incidencia en el *marketing* y la promoción, que se ha transformado radicalmente ya que hoy las empresas ya no controlan la información sobre ellas y menos las agencias especializadas, esto lleva a nuevo *marketing* basado en la web. Así mismo, los tours virtuales se destacan por ser un gran vendedor.

El 90% de los datos acumulados en todo el mundo se han creado en los dos últimos años y cada día se escriben 400 millones de tuits, cada minuto se crean 600 nuevos blogs y cada segundo se registran 10,000 transacciones de pagos con tarjetas.

Objetos de la vida cotidiana como los coches, los relojes o las gafas están comenzando a conectarse a Internet para alimentar nuevos servicios que requieren un constante intercambio de información, mientras los Ayuntamientos siembran las calles con sensores de recogida de datos para facilitar la vida de los ciudadanos.

Cada día se recogen 2.5 trillones de bites de datos y los directivos de las empresas apenas pueden manejar la mitad de los generados en su entorno porque el 80% de ellos están desestructurados. La respuesta para ordenar este caos es Big Data, la nueva herramienta para sistematizar los datos proceden-

tes de cualquier soporte, incluyendo imagen y sonido y convertirlos de forma automática en información, factible de aplicar en este negocio u otros muy diferentes.

Así tenemos, que cada vez que se reserva un vuelo, un viaje en tren, la habitación de un hotel o un automóvil, se produce un rastro de datos y esto se torna más complejo cuando se genera a través de dispositivos móviles y redes sociales; estos datos son siempre un recurso muy valioso para los proveedores de viajes; la industria fue una de las primeras en adoptar los análisis de datos para obtener una ventaja comercial.

Los distribuidores globales, los programas de fidelidad y la optimización de precios se basan en estrategias analíticas de grandes volúmenes de datos, y ésta ha sido pionera en este ámbito. Un ejemplo de este uso lo da la mayor agencia de viajes online de Europa, con 14 millones de clientes, que no podría haberse desarrollado sin haber adoptado el modelo de Big Data, ya que procesa más de 60,000 combinaciones diferentes de vuelos y hoteles al segundo, con el envío de 400 peticiones a proveedores, para presentárselas a cada usuario.

El problema es de tanto detalle y complejidad, que cada asiento de cada avión de cada compañía aérea de todo el mundo tiene un precio diferente que puede variar según el grado de ocupación, del momento de la compra, pero además Big Data aporta la experiencia histórica de cada cliente, que se tiene en cuenta para darle la respuesta.

Otro ejemplo en el mundo del turismo es la central de reservas Amadeus insta a las empresas a que incorporen la herramienta y usan como argumento la investigación realizada por Thomas Davenport, de la Escuela de Negocios de Harvard, sobre la experiencia de Air France-KLM, Lufthansa, British Airways, Cathay, Eurostar, Kayak, Hoteles Marriott o el aeropuerto de Múnich, todas empresas punteras que están experimentando un enorme impacto por el uso de Big Data.

Otro caso de toma de decisiones a través de los instrumentos que tienen las TIC y sus resultados es el caso de que 13 de las 25 mayores cadenas hoteleras de todo el mundo efectúan ya sus inversiones y sus ofertas comerciales, incluso el color de las paredes de los restaurantes o las habitaciones, cada vez más en función de sofisticados sistemas de análisis de datos de los clientes, sobre gustos y atractivos.

Las nuevas tecnologías han generado una revolución en el turismo de masas y lo están transformando y adecuando a estos nuevos tiempos.

La nueva restauración y la comida fusión

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos se consolida como la gran nación hegemónica junto a su sistema capitalista, frente a la emergente URSS que tenía una estrategia de capitalismo de Estado, pero con una lógica de distribución socialista.

En la segunda mitad del siglo xx, Estados Unidos plantea unificar el mundo a partir de su modelo y realizar una recolonización cultural, para ello usaron varios mecanismos, uno era el cine y la televisión, que además de hacer propaganda a partir del efecto demostración en las sociedades, imponía su idioma como una expresión de una futura sociedad unificada en ideas, metas y lenguas.

Los dos instrumentos fundamentales para imponer su modelo eran por un lado lo que se podría denominar, comida, en realidad comida chatarra, encabezada por grandes marcas como McDonald's o Burger King y una vista que se asociaba esta como su complemento "natural", la Coca-Cola.

A comienzos de la última década del siglo xx, McDonald's contaba con 3,000 restaurantes fuera de Estados Unidos y en el comienzo de la primera década del siglo XXI habían crecido hasta ser 17,000 en 120 países. En esa década se abre un promedio de cinco restaurantes por día, de los cuáles, cuatro son fuera de Estados Unidos (Schlosser, 2007).

Para el 2010, la cadena McDonald's tenía 32,737, frente a 33,749 de la cadena de bocadillos Subway, también estadounidense, seguidos de Starbucks que tiene unos 17,000 locales y Burger King, 12,000 (*El Periódico*, 08/03/2011).

Esta revolución empresarial y del servicio comienza en la segunda parte del siglo xx, aunque Simone de Beauvoir que viaja a Estados Unidos a fines de los cuarenta ya describe un restaurante de lujo en California que se parece más a un parque de diversiones o una exposición que a lo que es en sí.

En una sala hay una exposición de joyas hawaianas, collares de conchas, guirnaldas de flores y semillas de colores suaves, nunca he visto un restaurante tan encantador; es tan bonito como el palacio de los espejismos del museo Grévin. Invernaderos con plantas exuberantes, acuarios, pajareras con aves de color mariposas revoloteando y bañadas por una inquietante luz submarina; las mesas son veladores de cristal que reflejan la paja brillante que reviste el techo; los pilares en forma de prisma tienen espejos con facetas que multiplican el espacio infinito. Cenamos en una cabaña, al fondo de un lago, en un bosque, en mitad de un diamante negro. La comida nos traslada de forma inesperada a China. Los platos no tienen esa presentación demasiado vistosa que, en Amé-

rica, a menudo, disuade el paladar más dispuesto: al contrario, entran por los ojos estimulando los jugos gástricos; y si la cocina francesa es “reflexiva”, según la expresión acuñada por Colette, ésta parece fruto de una meditación milenaria (Beauvoir, 1999).

La macdonalización de Estados Unidos y de allí al mundo, es algo de lo más criticado de lo que denominan la cultura norteamericana, sin embargo, hay defensores de este modelo que se impone rápidamente en el mundo y no sólo sobre los McDonald’s sino sobre otras marcas como los nuevos café y otros sistemas de comida chatarra.

Se ha simplificado la cocina y las comidas y se ha permitido el acceso de grandes masas de población a culturas diferentes a las propias: comida china, mexicana e italiana, claro al costo de que son una copia simplificada de lo que en realidad serían estas comidas, pero como el público mayoritariamente no es de un elevado nivel cultural, lo han aceptado como iniciación en la comida internacional.

A ello hay que sumarle el microondas que permite a la comida en caja llegar fría y calentarse, lo cual distorsiona más esa comida, que la gente va o la pide para simplificar el tiempo “libre” ya que la mayoría del día está en el trabajo, o la come allí como una salida fácil.

La comida de caja permite a los jóvenes y grupos de bajos ingresos realizar viajes y poder alimentarse, ya que en un restaurante tradicional los precios son abismalmente diferentes (Ritzer, 1993).

Antes que la comida, los clientes valoraran en ellos el tamaño, la animación, la decoración, la diversión y el exotismo, todos los McDonald’s tienen área de juego como Burger King o Domino’s Pizza, para que los niños, principales consumidores puedan estar entre comiendo y jugando.

Estos modernos restaurantes son el Hard Rock Café, con espectáculos sobre el mundo de la música del rock, el Planet Hollywood, sobre el mundo del cine, o el Rainforest Café, donde se exhiben cascadas, lluvias y tormentas tropicales, con su aparato eléctrico incluido, pájaros tropicales vivos de los bosques nubosos, árboles, mariposas y hasta cocodrilos. Y, junto a todo ello, siempre es posible encontrar una tienda donde se venden productos con el logotipo de la marca de la cadena transnacional.

Pero por la comida, un elemento central en la cultura de los pueblos entra todo tipo de transformaciones, incluida la sustitución de mano de obra por máquinas, donde uno se puede servir un sándwich, un refresco, un postre u otra

cosa, comida chatarra, reducción del empleo y aumento el tiempo de explotación del trabajador que hoy esta muchas horas más que las tradicionales ocho.

Esta revolución no se da sólo en los expendios de comida rápida, sino que comienza en la producción de las materias primas, un ejemplo es la producción de pan que ya no está a cargo del panadero, hoy se produce automatizado y se distribuye en los centros de consumo y estos expendios de comida rápida, otra parte de la producción se congela y se manda a otras ciudades, donde se distribuye y en hornos eléctricos se cocer para su distribución como “pan fresco”.

Las piscifactorías y las granjas agrícolas son nuevos lugares de producción automatizados con mínima presencia humana, mediante técnicas que logran producir mayores cantidades a un costo menor pero una calidad de alimentos que son más químicos que “naturales”.

Pero la restauración es algo más que un negocio, es parte de un proceso de aculturación, de recolonización y de desvalorización de la cultura local. Cuando se pregunta a los agentes de turismo porque en todas las ciudades hay McDonald's u otras franquicias, estos responden que los norteamericanos van a lo conocido y son conservadores en la cotidianidad, sin que ello sea ser rico, ya que en América los que vienen de Estados Unidos son mayoritariamente clases medias bajas, sin grandes exigencias y pretensiones culturales.

España ha impuesto su comida y ésta compite con otras, pero con amplia ventaja por su aceptación mundial, basada en la cocina mediterránea, una larga tradición y una buena imagen, algo que no es igual en Latinoamérica donde los extranjeros tienen una mala percepción de la comida y siempre optan por la cocina internacional, que además de ser demostración de bajo nivel cultural es parte de la visión neocolonial que siempre denigra al colonizado.

Por ello, en los restaurantes se puede leer el tipo de turista, el tipo de visión que tiene la sociedad de ellos mismos, algo que no ocurre en Europa, ya que en Estados Unidos los buenos restaurantes son mayoritariamente de cocina internacional.

Es importante por ello, en este punto hablar de lo que es la cocina de un país o una región o un pueblo y ésta es concebida, Fischler (1985), como un cuerpo de prácticas, de representaciones, de reglas y de normas, basadas en clasificaciones, una de cuyas funciones esenciales es la resolución de la paradoja del omnívoro (Contreras y Arnaiz, 2005).

En la mitad del siglo XX se da una unión entre el turismo y la gastronomía, un proceso complejo, que había arrancado al comienzo del siglo XX con poten-

cial “agotamiento” de la cocina francesa, ya que ésta había perdido su alma y se había convertido en una cocina en serie. Ante tal situación, Austin de Croze promueve encuentros del regionalismo en la mesa, en 1923 y 1924, a la cual asisten chefs de toda Francia presentando sus cocinas regionales.

En 1939, Curnonsky vuelve a repetir estos encuentros, sólo suspendidos por la guerra, y se recuperan y se extienden desde 1949 a 1959, y el resultado es la “santa alianza” entre el turismo y la gastronomía, según Simon Arbellot de la Academia de Gastrónomos (Poulain y Neirinck, 2007).

La famosa Guía Michelin que desde 1900 clasifica, premia o castiga a hoteles y restaurantes, llega a esta etapa del medio siglo fortalecida y reconocida como un instrumento valioso para lograr disfrutar de la buena cocina y el buen alojamiento.

Pero la gastronomía y la hotelería, entre otros, deberá enfrentar un nuevo modelo industrial que genera un capitalismo en constante mutación, y que se va a basar en varias premisas: la internacionalización de la alimentación socializando la comida de caja o chatarra, la deslocalización entre alimentos y naturaleza fruto de la industrialización intensiva y la industrialización de la producción de insumos y comidas.

Así, el mundo del turismo vuelve a un tiempo pasado, pero con un nuevo marco, ayer eran sólo ricos hoy hay millones de gente que viajan y sobreviven en esta aventura con la comida rápida, fácil, conocida y barata y el grupo de mayores posibilidades que mantendrá hasta llegar al nuevo siglo el mercado de la comida de calidad, que en el siglo XXI ha tomado un puesto importante en el consumo del turista.

El turismo gastronómico parte de la base de que la gastronomía es uno de los elementos tangibles que componen la cultura de la sociedad y que como tal puede ser utilizado como un recurso turístico.

La gastronomía es un elemento muy importante dentro del ámbito turístico porque vinculan a las personas con el territorio que visitan. Para algunos autores, la gastronomía es uno de los pilares en los que se sustenta el turismo, como afirma Galindo (2002), Kivela y Crofts (2006) o Torres (2006), por ello es importante el estudio de los turistas en relación con la gastronomía y el tipo de satisfacción que genera este turismo gastronómico (Ricolfe *et al.*, 2009).

El turismo gastronómico se desarrolla en ciudades o en regiones, en estas últimas a través de las rutas, como las del vino que van asociado a la comida regional de la zona vitivinícola y son un atractivo muy importante en estas

regiones, muy tradicionales en Francia, España, Argentina, Chile, Sudáfrica y Australia, entre otras.

La gastronomía es parte del turismo cultural pero una parte fundamental ya que expresa la forma de apropiación de los recursos naturales y las transformaciones generadas para darles identidad a los alimentos, en algunos casos como en Bolivia o Perú, donde la papa tiene muchas variedades y formas de cocinar, le permiten al turista, descubrir productos que ignoraba.

En el siglo XXI, la gastronomía va camino a buscar sus raíces culturales en cada región o país y lograr una cocina que sintetice éstas con nuevas opciones para hacerla más atractiva, como la cocina fusión.

CIUDADES TURÍSTICAS

Las principales ciudades turísticas del mundo fueron construidas, por emperadores, grandes consorcios mundiales, presidentes, dictadores y, en general, gente que ejercía el poder “sin límites”.

Napoleón III mandó a Haussman a reconstruir París, la futura Ciudad Luz, el fin no era hacerla una ciudad turística, sino que llegara a ser la ciudad más bella de Europa y, por ende, un imán que atraía a la gente a conocerla y vivirla un corto tiempo.

París fue construida para personificar y glorificar el régimen de Napoleón III, con grandes bulevares y calles anchas a fin de evitar una repetición del alzamiento de 1848, pero eso no impidió que las turbas prendieran fuego a las Tullerías en 1870, después de un final ignominioso de Napoleón II ni el derrame de sangre en la Comuna de París 1871.

Pero un siglo después, en pleno auge del turismo de masas, París fue gracias a su historia y sus grandes transformaciones de mitad del siglo XIX la ciudad más visitada del mundo, hoy comienza a ser superada por las nuevas grandes ciudades o antiguas recicladas del Asia, donde está emergiendo un nuevo poder que se expresa en la arquitectura monumentalista.

Cuando Adolf Hitler, luego de la derrota de Francia, arriba a París el 28 de junio de 1940, con el fin de presenciar un triunfo largamente esperado desde la humillación del Tratado de Versalles, arribó en compañía de dos arquitectos, Albert Speer y Hermann Giesler, y en su recorrido se dirigió a los lugares emblemáticos de París como la Opera, y allí le encomendó a Giesler y al escultor oficial del régimen, Broker, que diseñara algo superior a esto cuando llegue el

momento. En realidad, el mensaje de Hitler era que no quería ser recordado como un militar sino como lo que siempre quiso ser: un artista.

La construcción no sólo tiene la finalidad práctica de dar cobijo, ni la de crear infraestructura moderna de un estado. Aunque pueda parecer anclada en el pragmatismo, es una expresión poderosa y extraordinariamente reveladora de la psicología humana. Tiene un significado tanto en el marco más amplio como en el más personal. Es un medio de hinchar el ego humano a la escala de un paisaje, una ciudad o incluso una nación (Sudjic, 2010).

La ciudad turística es una conceptualización que tiene dos extremos y que corresponde a dos concepciones diferentes del desarrollo, por un lado, está la ciudad turística creada para tal fin, como lo es Cancún en México o lo fue Mar del Plata en Argentina o Benidorm en España, cuyo antecesor fue Torremolinos y en Asia sería Dubái o las nuevas ciudades que se construyen en Abu Dabi o Qatar, o en China el propio Shanghái.

La ciudad creada turísticamente es generalmente una ciudad asimétrica donde contrasta el lujo y los servicios de la zona turística con el de la población, lo cual no es exclusivo de los países de bajo desarrollo, ya que se repite en Las Vegas y en las ciudades construidas en los Emiratos Árabes, es una manera de entender el turismo desvinculado de la ciudad de acogida o de apoyo.

El otro modelo es el inverso, es la ciudad que logra un desarrollo sustentable, es la ciudad de los ciudadanos que, por ser una realidad equilibrada, es la ideal para los turistas ya que la seguridad es mayor y la posibilidad de explorarla o conocerla mejor es más fácil.

Vitoria-Gasteiz es un ejemplo en España, las capitales y principales ciudades nórdicas, que tiene los niveles más altos de desarrollo humano y el ingreso per cápita mayores del mundo occidental, éstas son las ciudades donde el turismo no necesita inventarlas, el atractivo es que son ciudades equilibradas, sustentables y seguras además del capital patrimonial histórico que las mismas tienen; en América se suma Curitiba, en Brasil, un ejemplo de ciudad sustentable.

Hay quienes definen a la ciudad turística como los destinos urbanos del turismo posfordista, una clasificación interesante que permite definir lo que es la ciudad turística, a partir de seis características que son:

- Geográficamente diferentes con una forma y funciones urbanas diferentes.
- Simbólicamente distintivas, con imágenes y símbolos sumados para reforzar, la función turística y el consumo del ocio.

- Caracterizadas por un rápido crecimiento demográfico, a consecuencia del crecimiento de la oferta de trabajo.
- Proceso de producción flexible con *prácticas* económicas organizadas por el sector privado, y un mercado de trabajo altamente rotativo, inseguro y alto nivel de paro.
- Intervención del Estado en infraestructura y equipamiento, así como fondos para organismo de fomento, gestión del turismo o agencias de desarrollo.
- Tiene una población residente socialmente distinta, elevado nivel de migraciones y trabajadores temporales (González y Morales, 2009).

A partir de esta tipología vamos a analizar algunos casos significativos de ambos grupos de ciudades y los problemas que hoy presentan o los costos que se debieron pagar para lograr imponer un modelo de crecimiento que resultó asimétrico pero muy eficiente para las grandes inversiones del sector.

Cancún

Cancún, en el estado de Quintana Roo, México, es la capital del turismo del Caribe mexicano y es una ciudad nueva construida a comienzos de los setenta ante circunstancias muy particulares, más de orden geopolítico que eminentemente turístico. Con la Revolución cubana, los norteamericanos habían perdido un lugar excepcional de vacaciones, pero también el control del canal de Yucatán, que sumado a situaciones internas de México terminan generando este proyecto que contó con el apoyo financiero de Estados Unidos.

La ciudad termina de crecer en los ochenta, la primera de tres etapas y tiene una gran caída al final de esta década luego del ciclón Gilberto y los grandes efectos económicos de las crisis que lo terminan beneficiando, al llevar a capitales importantes, especialmente del centro y norte de México, a invertir en esta actividad.

La segunda etapa es fundamental, ya que en ella se consolida y expande de manera impensable el polo turístico, a la vez, que se comienza a desarrollar el corredor turístico Cancún-Tulum. En este período se da el proceso de reemplazo de la inversión pública, la cual se empieza a centrar más en equipamiento y desarrollo urbano, por la inversión privada que se dirige a los mejores nichos de negocios desde la hotelera a los comercios.

Ésta se caracteriza porque se consolida el proceso de masificación y ampliación del polo económico turístico al corredor turístico, un salto natural

que sirve para demostrar la fuerza del polo y la necesidad de la expansión como una derivación nacional del crecimiento y consolidación del destino Cancún. Junto a este proceso se da otro tan o más importante para la consolidación de ambos y es la diversificación de la oferta de sol y playa a la apertura de opciones de turismo alternativo.

Un grupo de empresarios mexicanos, algunos hoteleros, generan grandes cambios con la creación de parques temáticos, el primero fue Xcaret, luego viene una concesión que ya existía que era Xel-Há y, de allí cinco más en la zona continental, tres en Cozumel y uno en Isla Mujeres, siendo éste el paso más significativo en el éxito de la masividad del destino hasta hoy, que no deja de expandirse.

En la segunda etapa se dan dos hechos fundamentales, la zona hotelera de Cancún llega a los 22,000 cuartos, siendo ya un destino consolidado y sujeto a los vaivenes del mercado y el corredor se consolida como la prolongación y la opción y, a la vez, la continuación de Cancún, así la ciudad de Cancún pasa a ser la ciudad más grande de Quintana Roo y la más dinámica de todo el sureste, a la vez que se consolida como el destino turístico más grande e importante de México y del Caribe. Los grandes impactos desde las pandillas a la inseguridad y de la contaminación a la destrucción de gran parte de la laguna Nichupté, derivada del relleno de una parte de ésta, muestran la pérdida del control del polo y el abuso de un grupo dominante que logra imponer sus criterios hasta la venta de áreas verdes, estacionamientos y zonas de manglar para integrarlas al modelo inmobiliario.

Ya en el siglo XXI a la denominada tercera etapa de Cancún, que es el período en que el Estado pone a la venta el último paquete de tierras, las que, dado sus características, humedales costeros, no serían sujetos del desarrollo inmobiliario. El gran valor de estas tierras deriva de su ubicación y ello es lo que ha llevado a que las autoridades federales, municipales y estatales hayan autorizado el relleno de manglar y otros humedales, desaparición de lagunas costeras, la laguna Morales, aduciendo un modelo de baja intensidad, lo cual es incompatible con la inversión que implican esos rellenos masivos y el valor de las tierras una vez alteradas y dejadas “aptas para la construcción”.

La estrategia con la que operó el modelo siguió históricamente el siguiente rumbo, que trae como principio rector que a mayor riesgo mayor inversión pública y con el éxito esta situación se invierte a favor de los inversionistas privados.

En la primera etapa, el Estado a través de FONATUR vende a precios de oportunidad a los primeros, la mayoría inversionistas y coloca una cláusula para evitar la especulación: dos años máximos para presentar el proyecto y medio más para iniciar obra, sino se rescinde el contrato.

Al comprobar el éxito del proyecto del polo, el Estado comienza una estrategia de expandir el mismo con la creación de un corredor de 140 km de extensión que es una franja costera, dividida en dos grandes áreas por la carretera que une a Cancún con Tulum, hoy se lo conoce como Riviera Maya.

Antes de la constitución del corredor, se había creado otro Fideicomiso similar al de Cancún que se denominó Fideicomiso del Caribe (FIDECARIBE), el cual utilizó la misma estrategia, expropió tierras nacionales y compró privadas, creó pequeños centros de apoyo y generó infraestructura básica para detonar inversiones.

Este fideicomiso estaba controlado por el estado de Quintana Roo y, más específicamente, por el municipio de Cozumel, y su función era similar, lo cual se logró al consolidar una infraestructura básica y hotelera y de allí se generó una cadena de promotores del Estado y desarrolladores privados, que ayudó a consolidar el mismo.

En la segunda etapa del desarrollo de Cancún, a partir de 1990, la situación empieza a cambiar ya que se comienza a vender en forma masiva y en poco tiempo se termina el loteo original, por lo que se dan los siguientes ajustes, que van a incidir en una venta de los terrenos reservados para uso público, plazas, entradas al mar, áreas de estacionamiento y todo lo que inicialmente se había reservado para uso social o comunal.

Se realiza un programa de “revisión del Plan de Desarrollo” y se ajusta a nuevas densidades más fuertes a fin de aumentar la carga y obtener mayores beneficios de cada lote, lo que lleva a los hoy famosos rellenos de la zona de Isla Dorada, entre otros, que terminó por afectar irreversiblemente a la laguna Nichupté.

Se autorizan expansiones en zonas prohibidas como manglares, a fin de que se rellenen y se comience a construir, siguiendo de los que inicialmente lo fueron, haciendo por su cuenta o que se habían autorizado con anterioridad, pero nunca se daban retrocesos en este rubro.

El negocio inmobiliario sale de la zona turística y se instala en toda la geografía del Estado de Quintana Roo, llegando a Holbox, hacia el norte, el cual cae en manos de inversionistas italianos y especuladores nacionales, lo que hoy

ha estallado en un gran problema ya que se han vendido la casi totalidad de las tierras incluido parte del poblado.

En el otro extremo hacia el sur, Xcalak, donde se abre el segundo corredor, Costa Maya con 110 km de extensión, que ya ha generado un importante centro alternativo en la zona, Majahual, hoy el puerto de cruceros más alejado de la zona, cercano a Belice. Como síntesis de este modelo podemos decir que entre 1970-2005 entran al mercado cerca de 600 km de costa, con un ancho medio de uno a dos kilómetros lo cual podría decirse aproximadamente que son varios millones de hectáreas (Arnaiz y César, 2009).

Los tres grandes proyectos de la tercera etapa asociados a la reingeniería de la isla que empieza a transformar hoteles antiguos en nuevos o en torres de departamentos, se orientan a una reingeniería del modelo inmobiliario que se basa en una plusvalía creciente de los terrenos y del valor del metro cuadrado construido, un negocio hasta hoy sin límites.

La aplicación intensiva del modelo durante tres décadas dio resultados muy claros que se han repetido en todos los centros turísticos, principalmente en los CIP, pero también en los otros destinos de playa de México, como ha sido el caso de Acapulco.

Se ha generado empleo masivo, el cual ha sido muy rotativo e inestable como los del empleo hoy y, en el otro extremo, grandes ganancias que ayudan a acrecentar la profunda asimetría que ha generado este modelo económico.

Pero el mayor costo está en lo social, donde los problemas de descomposición de la familia junto a la de los individuos, transforman a un importante número de actores anónimos en figuras o números de la sociedad del desperdicio, desechables y no reutilizables.

Cancún cumplió con su objetivo, recuperó la frontera marítima de México en el sureste; creó empleos para evitar un conflicto social como el que generarían los grandes contingentes de campesinos sin trabajo, pero no logró crear un desarrollo regional ya que reprodujo las grandes asimetrías que caracterizan al país, una fórmula que ratifica el subdesarrollo económico y social.

Las Vegas y la historia como fantasía

Las Vegas es una ciudad construida en medio de la nada, pero que ese desierto de Mojaba que la aloja le ha permitido erguirse y desarrollarse sin límites, sin referentes, sin historia, más que la fantasía que diariamente se autoconstruye para reformularse y poder sobrevivir.

En el estado de Nevada, lugar de las pruebas atómicas, en las décadas de los años 40-50 y más, es el lugar donde se asienta Las Vegas, un territorio desértico donde los rancheros pierden mucho ganado que muere o nace deforme por la contaminación y son llevados a un gran depósito, no registrado, donde ha generado un testimonio excepcional, esta fosa de la muerte ha sido comparada por los críticos de arte como el Guernica de Norteamérica.

En los años cincuenta una atracción de los casinos, base del negocio y fundamento de la ciudad, el juego, dio lugar a las “veladas atómicas” que se contemplaban desde las terrazas de los altos edificios, lugar privilegiado para mirar el gran atómico y en 1953 el Atomic View Motel garantizaba en sus folletos una vista impecable desde cualquiera de sus habitaciones del fenómeno de la explosión nuclear (Bégout, 2007).

La ciudad que emergió del desierto ha logrado imponer a los que viven una ausencia de pertenencia, en una ciudad sin historia, una ciudad mensaje donde detrás de cada letrero luminoso no se abre ningún espacio, no se perfila ningún mundo, todo está plano, ya que sobrecargada de símbolos inocentes y cómicos, mensajes burdos y esquemáticos la ciudad es literalmente superficial.

Pero a la vez nos permite creer en nuestra propia irrealidad, ya que, para podernos sumergir en la fantasía, debemos despojarnos del mundo real, y el ambiente cerrado siempre con luz, una temperatura uniforme lograda con los grandes aires acondicionados nos llevan a una autodesconcientización.

En 1941 se estableció el sistema telegráfico en Nevada para apuestas en deportes, principalmente carreras de caballos, un negocio que en Chicago controlaba Al Capone y en Nevada lo controlara Bugsy Siegel, un temible delincuente, que al salvarse de una larga pena se fue al oeste donde no era conocido.

Este mafioso fue el creador del Flamingo, hotel de gran lujo en Las Vegas del fin de la Segunda Guerra Mundial, un hotel que llegó a costar más de seis millones de dólares, algo muy elevado para esa época. En diciembre de 1946 fue la inauguración con las grandes estrellas de Hollywood, pero el mafioso, fue asesinado igual por las pujas entre la mafia, y a partir de su muerte el hotel fue un éxito y el referente para el crecimiento de Las Vegas (Morales, 2001).

Las Vegas es una ciudad que, entre todas las características negativas y positivas que pueda tener, destaca el del uso de la arquitectura como medio de comunicación. La mayoría de los críticos han menospreciado la iconología continuadora que se da en el arte comercial popular, y su teoría sobre el “en-vilecimiento” de la arquitectura simbólica en el eclecticismo del siglo XIX no

han visto el valor de esta arquitectura representacional que se da a lo largo de las carreteras.

El caso del anuncio del hotel Monticello es la silueta de una inmensa cómoda estilo Chippendale, ésta es más una arquitectura de comunicación que una del espacio, y esto nos lleva a una dimensión del paisaje y el mensaje es comercial y el contexto es nuevo (Venturi *et al.*, 2000).

En la gran vía comercial junto a la cual se fue desarrollando Las Vegas, los supermercados no muestran mercancías, pero al entrar en el estacionamiento y acercarse están las ofertas del día. El rótulo es más importante que la arquitectura, va en primer plano, es un alarde el edificio en segundo plano, pero se llega a casos extremos en que el edificio es un anuncio.

Todos los servicios desde las gasolineras a los moteles orientan al turista hacia la carretera, todos son una gran fachada, pero repitiendo el modelo universal del país, para que el turista piense que está en su ciudad, todo tiene una cara la que da al exterior, la otra no interesa.

El desorden es un orden que no podemos ver y existe, y en el caso de Las Vegas lo es más, el orden que emerge del Strip es complejo, pero no rígido, fácil de transformar en partes o todo, según sean las exigencias de las siguientes megaconstrucciones que reflejan nuevos imaginarios del turista.

La ciudad carece de memoria, porque historia la hay desde los pueblos originarios a la colonia mormona de fines del XIX, a los gánsteres que la refundaron hicieron el milagro de la ciudad que no duerme, y que dentro de ella el tiempo parece que no corre.

Para Bruce Bégout, que la designó con el nombre de “Zerópolis”, o sea, la “no-ciudad”, “que es la primera de las ciudades, pero como el cero es el primero de los números. Ciudad del grado cero de urbanidad, de la arquitectura y de la cultura, ciudad del grado cero de la sociabilidad, del arte y del pensamiento. Ciudad de lo vacante, de la nada y de la ausencia, que sin embargo compone la ciudad. Ciudad del demasiado que se convierte en sin, del exceso que se transforma en defecto, de la profusión que se vuelve privación” (Bégout, 2007: 26).

En 1931 se legalizó el juego en Nevada, también fue pionero en casamientos y divorcios rápidos, pero estas “ventajas” no se hicieron notar hasta 1941 en que se abrió el primer casino en Las Vegas, “Las Vegas Rancho”, la mayoría de las inversiones de ese tiempo se originaban en el juego y demás formas ilegales que operaba la mafia, así Las Vegas fue “una pequeña Habana”, territorio libre para los grandes jefes mafiosos.

Las Vegas se le conocía también como Dreamland, ciudad que fue adoptada por artistas como Frank Sinatra, Elvis Presley y Gary Cooper, entre otros. El otro apodo de esta ciudad del juego y la diversión fue el de la “ciudad del pecado”, o sea, “Sin City”, lugar de casamientos rápidos y divorcios también, algo que le permitía al mundo de Hollywood, asiduo a esta ciudad de los sueños, y propenso a los escándalos sentimentales, poder rehacer sus vidas rápidamente.

En esta ciudad se inaugura un proceso de deslocalización de la historia, a través de sus monumentos o edificios, que son traídos en la imaginación y contruidos por el poder del dinero haciendo de esta ciudad la mayor concentración de hoteles y casinos temáticos (Islas, 2005).

La tematización se va a asociar con la deslocalización, un fenómeno que ya se venía dando de los países desarrollados hacia los menos desarrollados, a los que se trasladaban partes de la producción o el proceso productivo completo, basado en una ventaja de salarios más bajos y mano de obra más controlada y con igual o mejor productividad.

En el turismo ocurre al revés, los países ricos importan la historia de los países hoy poco desarrollados o los propios países centrales, con el objeto de concentrar circuitos de ocio-histórico en ciudades de fantasía hechas para este fin, con lo que se dejan a los países donde se asientan las culturas con un vacío ya que se vende una copia de ésta en una ciudad falsificada.

Las Vegas es la ciudad ideal es ahistórica y sus visitantes son los clientes perfectos entienden la cultura como una fantasía más de la historia, forman parte de la gran mayoría del planeta en los que la alienación les ha hecho perder el sentido real del tiempo y la historia y viven solo la ficción del momento.

“Sin City” es la ciudad del exceso, lo opuesto a la realidad, allí se vive la intensidad, la noche y la mañana unida por las luces de neón bajo un techo cerrado a la luz del sol, bajo el hipnotismo de la música, los grandes espectáculos y la lucha por ganar en el juego, este gigantesco escenario de lo lúdico extremo ha sido designado entre otros como la “desrealidad”, lugar donde conviven las grandes contradicciones en medio de un paisaje falsificado (Barthes, 1982).

Esta nueva visión del desierto y la destrucción que ha generado el hombre se opone a la del líder del Sierra Club, Ansel Adams, que fotografiaba naturaleza como algo igual a Dios y que corregía las fotos para no tener evidencias de presencia humana, que forma parte de su paradigma de la idiotez que habla de la naturaleza virginal y que sus seguidores hoy lo hacen realidad en el mal llamado ecoturismo.

El oeste es un paisaje irremediablemente social, transformado por el militarismo, las urbanizaciones, autopistas, el vandalismo epidémico, el turismo masivo y el ciclo de auge y fracaso de las industrias extractivas, según afirma Mike Davis, un urbanista ecologista con gran criterio histórico y social (Davis, 2007).

Y allí está Las Vegas, esa ciudad mágica que no duerme, iluminada por millones de focos, que fue el sueño de los mafiosos de la época de los treinta, al igual que La Habana de los cuarenta. Los fundadores de Las Vegas no sólo atrajeron a los jugadores, sino a los curiosos de una época en que Estados Unidos empezaba a emerger como potencia nuclear, de allí que el espectáculo de las pruebas que se veían a gran distancia desde las terrazas de los hoteles fuera un espectáculo Dantesco, sin igual y gratuito para los visitantes.

En octubre de 1993, Steve Wynn, el padre del reino del ocio como se llama a Las Vegas, logró reunir una multitud de cerca de 200,000 personas para ver cómo se dinamitaba el que sin lugar a dudas fue un ícono en la ciudad: el hotel Dunes, monumental explosión que era visible desde los límites de California, al igual que las anteriores de bombas atómicas, y es que Las Vegas es antes que nada espectáculo. Las Vegas es una ciudad caníbal, se come así misma y con ella se lleva el pasado, porque no hace falta en una ciudad del ocio, donde todo se falsifica incluido la historia y la propia gente, recordar lo que pasó. Tres años después se repite el hecho, esta vez en el mes de noviembre le toca el turno al viejo Hotel y Casino Sands, empresa con fama dudosa por sus principales inversores vinculados a la mafia, y treinta días después al también viejo hotel Hacienda, todos los actos con mucho público, una especie de nuevo civismo del mundo del ocio, nacimiento y ocaso de la atracción.

Así, Las Vegas es la estación terminal de la historia del oeste, el final del camino, que al igual que la ciudad blanca de Burnham, ambas están destinadas a dejar una huella en la historia moderna, romper récord, como el de ser el área metropolitana que más ha crecido en Estados Unidos en el siglo xx.

Las Vegas es también el final de la inmigración interna de los norteamericanos pobres, los residuos de la sociedad industrial, los “okies”, que llegan a esta ciudad mágica en busca de una estabilidad perdida y un sueño americano frustrado. Junto a ellos llegan también los jóvenes inmigrantes pero latinoamericanos, la sangre joven que complementa a la población mayor de los okies, un gran contingente que hace de esta capital del ocio una ciudad destino y, a la vez, esperanza de los que viajan por cambiar su destino.

Las Vegas como ciudad “caníbal” come a lo antiguo y crece por lo nuevo, el falso misticismo hoy olvidado de Sand’s y su jardín budista son historias frente al Luxor Las Vegas, una inversión de 1,000 millones de dólares, que pretende mucho más que seducir a los turistas con su arquitectura e iconografía fácilmente identificable, este megahotel-monumento ha sido diseñado para canalizar el deseo de consumo hacia la socialización de los turistas y sumergirlos en sus pasajes orientalistas. Se lo compara con los hoteles de Disney, verdaderos parques temáticos, donde el “cuidadoso entramado de entretenimiento y relaciones sociales sustituyen la forma de rutina de la vida cotidiana” (Cass, 2006: 276-277).

Pero el crecimiento sin límites de Las Vegas es un falso espejismo, ya que los límites del crecimiento son cada vez más evidentes, y es la carencia de recursos naturales, entre ellos el agua, que los ha llevado a ocupar y avasallar los recursos de otros estados, lo cual le da una situación de gran fragilidad.

Las Vegas está ubicada en el corazón de una zona seca, la magia de los desarrolladores consiste en hacerla parecer un edén, un sueño hídrico que nos hace pensar en las fantasías de los Sheik de los Emiratos Árabes. El consumo per cápita de Las Vegas es de 360 galones diarios, unos 1,450 litros, el doble que Tucson con 160 galones diarios por persona y 211 galones de Los Ángeles.

Así, aparece la primera gran contradicción-debilidad, un hidrofetichismo en la cuenca de un desierto que sólo recibe de 7 a 8 pulgadas de lluvias anuales, cuando el 60% de este consumo, el más alto de Estados Unidos, se utiliza en los campos de golf y en regar el césped de las casas.

Un reporte de la autoridad del Distrito de Clark, donde está Las Vegas, hablan de un hundimiento del suelo por agotamiento de las aguas subterráneas, el cual se nota en ciertas zonas del *strip*, al comparar con 1960.

La carencia de agua ha llevado a muchos conflictos y a la contaminación del lago Mead que tiene 185 km de largo y de 2 a 12 km de ancho, cubre una extensión de 640 km². Este gran espejo de agua tiene un total de 885 km de costas que lo transforman en una importante zona nacional de recreación.

El uso dual, por un lado, abastecimiento y, por otro, recinto de las aguas de desecho de Las Vegas llevó a que, en 1997, descubrieran que la proteína de los huevos hallados en las muestras de plasma sanguíneo de la carpa macho, era la causa de la masiva deformación de los peces.

Esto llevó a deducir que lo más probable era que la catastrófica ruptura endocrina podría llegar a tener un potencial impacto genético en los humanos

y esto está relacionado con la gran cantidad de desechos tóxicos, pesticidas y químicos que se vuelcan al lago, esto está en el informe de Frank Clifford, “Lake Mead Carp Deformed” (Clifford, 1996).

Pero ya había antecedentes de contaminación de este lago desde 1994, cuando 37 personas mueren por la acción de un protozoo mortal, el *Cryptosporidium parvuum*, el cual llegó por el grifo y eran aguas del lago Mead.

La energía eléctrica es también otro problema y centro de contaminación, ya que el sobre consumo que tiene la ciudad está alimentado sólo en un 4% por energía limpia, la gran mayoría de la energía eléctrica proviene de las plantas alimentadas a carbón que están en las reservas indígenas de Moapa, al nordeste de Las Vegas y otras ubicadas a lo largo del río Colorado.

Hay que sumarle a esto los automóviles, ya que Las Vegas ostenta muchos récords y otro de ellos es el que es la ciudad de Estados Unidos que tiene el “índice de ocupación de vehículos más bajo del país” y el “mayor por persona, viaje y día”. Esto la ha llevado a ser desde la mitad de los años noventa, la quinta ciudad de Estados Unidos con mayor número de días con aire insalubre, según los informes de Keith Rogers, expresado en su trabajo “Scientists Tace Dirty Air in LV” de 1996. Los temas que le dan más debilidades son muchos más, pero para finalizar sólo diremos que esta ciudad del ocio no está pensada para ciudadanos sino para visitantes jugadores, por ello es que tiene sólo un 5,665 m² de espacios comunes por cada 10,000 residentes.

Éstas son algunas de las debilidades de una ciudad que crece sin más planificación que la de la recuperación económica de las inversiones, cuya alma se limita a los juegos de artificio y que la sustentabilidad ni siquiera es un ausente, es un desconocido ya que la soberbia supera por mucho a la racionalidad.

Según la consultora de la industria del ocio Globalysis, al concluir el año 2006, Macao, excolonia portuguesa que ha regresado a China por un modelo similar al de Hong Kong, recibió 6,800 millones de dólares en ingresos de sus casinos frente a Las Vegas que en el mismo año recibió 6,600 millones (<http://news.bbc.co.uk>).

La diferencia inesperada marca un vuelco en las inversiones de futuro y en el manejo del mercado del juego, ya que Macao es una capital del juego con un casino considerado el más grande del mundo, mientras Las Vegas tiene el reinado de las maquinitas que algunos denominan las “traga perras”.

Los grandes inversionistas de Las Vegas ya están en Macao, entre los que destacan Gin Resorts, MGM, Mirage, Publishing and Broadcasting y Galaxy

Casino, que se sumarán al Sand's Macao, el casino más grande del mundo. Macao ha despertado el mercado de Asia, una región donde el juego forma parte de la vida diaria, y ello ha llevado a que otros países como Tailandia, Vietnam, Japón y el propio Taiwán también apuesten a este mercado de gastadores sin límites, que viene creciendo aceleradamente a nivel mundial (<http://www.intereconomia.com>).

Pero no se trata sólo de las nuevas reglas de la globalización, como la desterritorialización, la mano de obra más barata, las construcciones a menores costos, los grandes mercados emisores, sino que hay algo más. Las Vegas no sólo ha crecido, sino que se ha transformado en el antimodelo o el modelo de consumo más masivo e imposible de sostener en materia energética y de agua y, además de ello, los problemas ambientales son de magnitudes catastróficas como los sociales que nunca se dan a conocer.

El hecho de que Macao esté remplazando a Las Vegas no es ni una conspiración mundial ni el efecto absoluto de la emergencia de China como el país más poderoso del mundo a mediano plazo, a partir de 2014 el primer generador de gasto turístico y el principal emisor según lo afirma la Organización Mundial del Turismo (OMT).

Benidorm

Ésta es una ciudad turística que ha ido creciendo, hasta considerar que puede convertirse en una megaciudad que aparte de su monofuncionalidad sea capaz de acoger usos nuevos y desconocidos, permitiendo la más variada fantasía de modernidad y de cosmopolitismo. El proceso de densificación propuesto en Benidorm cuestiona el núcleo urbano existente, debe permanecer intocable como un monumento, y se transformaría en el centro de la futura metrópolis.

Benidorm es la máquina de turismo de masas más eficaz de España, con una densidad tres veces superior a la Ciudad de México, y acoge el 7% del turismo nacional en sólo 7 km de costa. Su éxito se basa en un profundo y detallado análisis del comportamiento turístico y optima gestión logística, donde la oferta corresponde exactamente a la demanda, con una capacidad entre hoteles, hostales, apartamentos y *camping* de 57,800 plazas, pero amenazada por un crecimiento anual del 4% entre 2000 y 2015 (MVRDV, 1998).

Su superficie es de 3,550 hectáreas, con 12.3 km de litoral, de los que 5.3 son playas, destacando la playa de Levante y la playa de Poniente, el destino ofrece una de las mayores y más variadas ofertas hoteleras de España, con casi

150 hoteles y 40,000 plazas; decenas de miles de apartamentos; 383 restaurantes; más de 1,000 bares y cafeterías; 60 salas de fiestas, discotecas y salones de juego; 170 disco-pubs; 63 agencias de viaje; 1 cable-ski; 11 *campings* con cerca de 12,000 plazas; más de 2,000 comercios; 6 consulados; 69 entidades bancarias; más de 200 agencias de la propiedad inmobiliaria; 4,600 hamacas y 1,400 sombrillas. Además de un parque acuático, tres parques temáticos y seis campos de minigolf. A 1.85 millas de la costa se encuentra la isla de Benidorm que anualmente recibe 77,000 visitantes. Tiene el Parque Natural de Sierra Helada que todos los años es visitado por unas 150,000 personas. Por último, resaltar que el 39.6% de su población trabaja de forma directa en el sector turístico (Mazon, 2010).

Más de cinco millones de turistas internacionales, los turistas españoles y del turismo residencial, representan más de sesenta millones de pernoctaciones anuales, lo que la convierte en la segunda ciudad de Europa en ocupación hotelera, a esta ciudad turística que se localiza a 40 km al norte de la capital alicantina y a 50 km del Aeropuerto Internacional de El Altet, más las comunicaciones de tren y carreteras que la hacen más accesible.

Para 1950, Benidorm tenía 1,720 habitantes y en el año 2010 se sitúa alrededor de los 75,000, aunque su población flotante no baja de las 150,000 y con plena ocupación llegan a ser 600,000 personas, incluida una legión de trabajadores que emigran a esta ciudad por las posibilidades de trabajo surgidas del turismo.

El carácter cosmopolita de Benidorm la ha convertido en el centro de una amalgama de nacionalidades ya que en la actualidad la población empadronada en Benidorm procede de 121 países diferentes, pero dominando los europeos, en el turismo residencial.

Benidorm es denostada y se le acusa de falta de *glamour*, de que jamás acude a veranear la gente del *jet set*; es un importante destino turístico del Mediterráneo, pero no llega ni remotamente a competir con la Costa del Sol que abarca todas las tipologías del turismo y todos los estamentos sociales.

Benidorm es defendido como un logro de la comunidad valenciana, porque ha tenido un crecimiento constante, con el consiguiente beneficio económico que ha supuesto para sus habitantes durante los últimos 40 años, pero no puede ser un ejemplo a seguir; hoy Benidorm es una muestra de una etapa que ya ha pasado el turismo masivo de la era industrial. Este no es modelo de nada y sólo se trata de un océano de hormigón, que puede ser cualquier cosa menos

un ejemplo de sostenibilidad, y es que Benidorm será muchas cosas, pero no un destino sostenible.

Conviene recordar que el monocultivo turístico de turistas que existen en Benidorm es indeseable, y más hoy cuando un aumento brusco del precio del crudo, encareciendo los costes de los vuelos o un acto de fuerza mayor impredecible, puede destruir toda la economía local de golpe, por ello cuanto más diversa sea la economía, más resiliente será ante las crisis.

Por otro lado, la saturación conlleva competencia por el espacio público y los servicios, entre turistas y locales, ya que hay apenas espacio entre la playa y los edificios; si se contruyera hoy sería ilegal. Pero al ser la ciudad un lugar poco planificado, el resultado es que ésta es antiestética, por ello el problema de este modelo es que no gusta a todo el mundo.

Hay una parte importante de la población y de los estudiosos del turismo que la palabra Benidorm le genera rechazo, ya que éste va contra la corriente porque hoy las tendencias del turista moderno van hacia la personalización, hacia el nicho de mercado, hacia el contacto desenfadado con los locales y Benidorm es todo lo contrario a eso, sobrevive con una generación que vive en otra concepción, la que aprendieron.

El impacto del turismo en el medio ambiente es igual a número de vacaciones por huella ecológica. Como no parece factible que baje el número de vacaciones queda reducir la huella ecológica por turista para no tomar más del planeta de lo que nos corresponde. Benidorm simplemente prueba que una ciudad compacta es más eficiente que una dispersa, pero aún está por demostrar que el “modelo Benidorm”, hoy se pueda exportar turísticamente (<http://turismo-sostenible.net/2010>).

Dubái: las dos caras de “las mil y una noche”

Es un ejemplo moderno del ejercicio del poder autoritario y el dinero generado por la explotación petrolera, para poner en el mapa del mundo a este pequeño país, ex colonia británica, que actúa como su antiguo colonizador en cuanto al uso violento del poder para poder construir las modernas pirámides. Tiene una población de 2'213,845 habitantes, en una superficie de 4,113 km², ubicada bajo un lago de petróleo que le ha permitido obtener en el 2008 un PIB de 82 mil millones de dólares, muy elevado para un país con tan pocos habitantes.

Pese a tener un clima tropical y ser un desierto, Dubái se planteó a base de grandes inversiones, revertir las limitaciones de sus ecosistemas y el clima,

obra que se inició a principios del 2000, buscando un crecimiento sin tomar en cuenta las bases de los indicadores de desarrollo humano, ya que no se toman recaudos por los impactos ambientales y la sociedad es profundamente asimétrica, ya que los extranjeros que trabajan viven en la pobreza y los locales que lo requieren viven subsidiados por el Estado.

Un ejemplo de esto es que Dubái es el territorio donde más crece el uso de la energía, con un ritmo anual del 15%, y recientemente han recurrido a la energía nuclear para satisfacer una demanda energética que el petróleo barato de por sí solo ya no podía abarcar, por ello cada habitante de Dubái emite 44 toneladas de CO₂ al año.

Dubái pertenece a los Emiratos Árabes Unidos, territorio que tiene importantes yacimientos de petróleo, los cuales fueron descubiertos en la década de los cincuenta, y que por ello la reinversión de los beneficios del crudo se ha destinado a implantar un modelo de desarrollo basado en el crecimiento brutal y desmedido de la ciudad.

La construcción de islas artificiales ha generado una gran preocupación en los estudiosos de la ecología marina, ya que la construcción ha dejado aguas lamosas en lugar de las cristalinas que existían en el área hace veinte años; varias especies peligran, entre ellas, los corales marinos; las playas se erosionan con el cambio de corrientes naturales; y la lista sigue, sin mencionar que el calentamiento global podrá cubrir estas islas en unos años si el mar sube su nivel, como se ha previsto. Dubái es un depredador de recursos naturales, crece sin un plan sustentable, no piensa en sus habitantes por igual, los trabajadores que llegan de muchos países, principalmente de Asia, viven en niveles muy altos de marginación, ellos son los que trabajan en la construcción.

En una zona desértica y cuyas lluvias apenas suman los 100 milímetros al año, es lógico suponer que el agua es un bien preciado. Hasta tal punto que en Dubái es más barato un litro de petróleo que uno de agua. No obstante, los dubaitíes son, en proporción al tamaño de su territorio, uno de los mayores consumidores de agua del mundo, aunque sus datos no son claros en informes oficiales.

Islas artificiales creadas extrayendo sedimentos del fondo marino que se reinyectan a cinco kilómetros de la costa para instalar en ellas resorts y viviendas de máximo lujo, hoteles como el de Palazzo Versace, cuya arena está refrigerada, centros comerciales que poseen su propia central eléctrica funcionando veinticuatro horas o campos de golf en pleno desierto que consumen millones

de litros de agua anuales para mantenerse verdes, son algunos de los ejemplos del alto consumo.

El estilo de vida de la región, las piscinas gigantescas, los sistemas de enfriamiento, el agua para regar cuatro veces al día todos los jardines ayuda a explicar el alto consumo de agua, que se basa en el alto consumo de energía que acapara el proceso de desalinización, estimando en unas cuatro toneladas de carbón las emitidas por cada 3.7 millones de litros de agua potabilizada.

Los trabajadores, por ejemplo, son pagados conforme a su nacionalidad y sus condiciones de vivienda son deplorables, paradoja de la vida ya que ellos se dedican a construir viviendas de fantasía. Dubái es una urbe donde hay más trabajadores de construcción que ciudadanos y sus condiciones de trabajo rayan en el esclavismo, se ha convertido en una sociedad jerárquica y totalitaria.

Los trabajadores pueden dar jornadas de hasta 12 horas con temperaturas extremas, no tienen derecho a sindicatos ni a huelga y los pasaportes de los inmigrantes son a menudo requisados por las empresas que les contratan.

El turismo aparece como la actividad más importante y asociado a dos temas, lo exótico y las compras, pero en realidad hay más atrás del turismo, y es que ésta es una plaza bancaria de banca *offshore* muy importante, es un paraíso construido y asumido en su doble dimensión: ocio y dinero.

El turismo ha sido muy exitoso y tenemos que de enero a septiembre de 2011 los hoteles de Dubái acogieron cerca de 6'640,000 personas, hasta un 11% más en comparación con el período correspondiente al año anterior, así también la estancia media aumentó un 14% durante el mismo período y los ingresos de los hoteles y apartamentos del hotel aumentaron en un 19% respecto de 2010. Los niveles promedio de ocupación de habitación de hotel estuvieron cerca del 73% (Dubai Department of Tourism & Commerce Marketing, 2011).

El total de turistas para el 2009, los de la región eran minoría ya que el 10% son árabes y el 17% de Asia, la mayoría era occidental. Cuando el proyecto comienza en el 2002, año cercano al momento de la expansión inmobiliaria, el total de turistas era de 4'756,280, tan solo seis años después pasaron a ser 7'531,299 (Dubai Department of Tourism & Commerce Marketing, 2010).

Este destino tiene una gran diversidad de paisajes pese a tener una extensión muy limitada, pero el visitante puede experimentar de todo en un mismo día, desde bellas montañas y maravillosas dunas a soleadas playas y verdes parques, así como también puede disfrutar de un día de esquí en nieve en medio del desierto, situado a medio camino entre Europa y Asia.

En el 2011, el Emirato ha logrado ser segundo destino más popular del mundo para ir de compras atrás de Estados Unidos y delante de Singapur, Francia, Reino Unido y Hong Kong, entre otros, y se ha posicionado como una importante ubicación de eventos locales e internacionales, además de ser la nueva capital deportiva del Medio Oriente.

El número de hoteles ha experimentado un crecimiento en el 2010 luego de la crisis financiera de 2009, la cual afectó fuertemente la industria inmobiliaria y turística de Dubái, la cantidad de hoteles aumentó en un 3.22% el 2009 respecto del 2008, pasando a 352 hoteles frente a los 341 que había en el 2008, así también en el 2010 se experimentó un crecimiento del 8.52% correspondiente a un aumento de treinta hoteles respecto del 2009 (González y Valdés, 2012).

Pero el costo de este crecimiento desde la perspectiva ambiental ha sido muy elevado, y además de las alteraciones directas por transformación de la línea de costa y construcción de islas artificiales, el exceso de salmueras, fruto del proceso de desalinización, hay otros efectos derivados del crecimiento inmobiliario y que tienen relación con las grandes cantidades de desperdicios de materiales de construcción donde se puede apreciar que cerca del 97% de estos corresponde a los residuos generados por proyectos inmobiliarios destinados al turismo por el sector privado y que sólo cerca del 3% corresponde a residuos generados por el sector público. Se trata de algo más de 21 millones de toneladas de desperdicios de construcción para el 2009, un 30.6% menos respecto de 2007.

La nueva ciudad que pretende emular el cuento de *Las mil y una noches* es la expresión de un estado autoritario, grandes inversiones, blanqueo de capitales y una necesidad de reconocimiento mundial a partir de esta ciudad de fantasía, la Disneylandia del mundo árabe.

Ciudades de ciudadanos: sustentabilidad y turismo

Vitoria-Gasteiz es capital de Álava, fue fundada en 1181 y hoy sede oficial del Parlamento y de las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco y tiene una población de 241,386 habitantes (INE, 2013), sobre una superficie de 276.81 km².

El plan de las autoridades de Vitoria-Gasteiz se destaca por intentar conjugar el crecimiento de la ciudad en todos sus sentidos, con un plan de sustentabilidad no sólo ecológico sino también recordando la historia de la ciudad, su pasado y las costumbres tradicionales de su población.

Desde que Vitoria-Gasteiz fue nombrada capital de Ávala en 1980 ha demostrado tener una de las mejores capacidades para generar proyectos sostenibles y se ha puesto entre los primeros lugares de calidad de vida en el entorno español y también internacionalmente (Montolio, 2011).

Esta ciudad fue elegida como la Capital Verde de Europa en el 2012, premio entregado por la Comisión Europea para reconocer a las ciudades que mejor se preocupan del medio ambiente y del entorno vital de sus habitantes.

Una de las metas centrales del plan de Vitoria-Gasteiz es la reducción del consumo energético tradicional y, por ello, la disminución del impacto que éste genera principalmente en el calentamiento global. En el 2006, el consumo energético era de 2,649.69 GWh, y la emisión era de 841,086 tCO₂eq, para el 2020 esperan tener un consumo de 2,179.89 GWh lo que implica una reducción de las emisiones del 25.7%, ya que serán de 624,728 tCO₂eq (Escudero, 2010).

En el Plan Estratégico del 2010 se retoman temas que se habían planificado y desarrollado y se los ajusta a la nueva situación y la visión estratégica es lograr un modelo de ciudad que permita mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Vitoria-Gasteiz y hacer una capital que sobresalga, lo cual requiere una disposición para el cambio (Vitoria-Gasteiz, 2009).

El Master Plan XXI plantea estas metas:

- Ciudad atractiva para nuevos proyectos empresariales, innovadora e intensa en conocimiento.
- Ciudad del deporte de élite, capital del deporte.
- Centro histórico como motor.
- Ciudad de congresos y eventos.
- Ciudad comercial y de servicios.
- Capital de Euskadi.
- Ciudad vertebrada con nuevas centralidades.
- Ciudad sostenible: pionera de la sostenibilidad.
- Ciudad metropolitana.

Entre el Plan Estratégico 2010 y el Master Plan XXI hay puntos de confluencia que son básicos para lograr una ciudad sustentable:

- Sostenibilidad como elemento central e imagen de la ciudad.
- Reactivación del casco histórico medieval.
- Nueva infraestructura en el ámbito de la cultura, congresos y convenciones.
- Diversificación del ejido productivo.

En estas propuestas está integrada la base de la verdadera ciudad sustentable, que primero lo es para los ciudadanos y luego para los visitantes y son: diversificación económica, primera diferencia con la ciudad turística que es macrocefálica; segundo, recuperación de la historia y la cultura, como bases para la ciudad y el turismo y acciones de sostenibilidad para integrar todas las acciones en una sociedad menos asimétrica y más en armonía, no sólo con la naturaleza sino entre los ciudadanos.

Vitoria-Gasteiz tiene una serie de “títulos” que en pocos años certifican lo acertado de sus políticas y algunos de éstos son:

- Ciudad Verde en el 2012.
- La OMS la integró a la red europea de ciudades saludables.
- Primera en aplicar la Agenda 21.
- Anillo verde que la integra al mundo rural premiado por la ONU.
- Una de las ciudades que por su tamaño tiene mayor matrícula universitaria y técnica de Europa.
- Mayor número de áreas verdes por habitantes.
- Todos los ciudadanos tiene servicios básicos a menos de 12 minutos de sus residencias.

Esta ciudad ha planteado, de cara al siglo XXI, enfrentarse a los retos que vienen, y que hacen cada vez más difícil poder competir, así se plantea enfrentar la deslocalización en determinadas empresas, el cambio climático, mantener el desarrollo de la sociedad de la información, envejecimiento de la población y nuevos procesos migratorios, una nueva cultura del ocio y tiempo libre y el aumento de las exigencias ciudadanas.

Por ello, Vitoria-Gasteiz es una ciudad de ciudadanos que por sus características y atractivos puede acceder a la competitividad en el turismo, con éxito, y sin caer en la gran masividad ya que éste es muy específico: congresos y convenciones, cultura, deportes especializados y educación.

Curitiba en el sur de Brasil, en el estado de Paraná está ubicada la ciudad de Curitiba, que es la capital de ese estado, una ciudad que se integra al sur de Brasil, la zona con mayor desarrollo de este inmenso país. La ciudad de Curitiba se fundó en marzo de 1693 y hoy aloja una población de 1'788,559 habitantes y ocupa una superficie total de 434,967 km², con un clima subtropical pero marcado, por ser una región ubicada en el primer altiplano paranaense.

La ciudad, moderna y con alto nivel de desarrollo tiene un PIB que es el mayor de las capitales de la región sur de Brasil, la más desarrollada y el tercero mayor a nivel nacional.

La ciudad ha tenido un gran crecimiento y esto ha llevado a que se forme la Región Metropolitana de Curitiba, la cual está integrada por 29 municipios, agrupados en cinco microrregiones, con un total de 3'595,662 habitantes en 2006, en la actualidad ya ha superado los cuatro millones.

El arquitecto y urbanista Jaime Lerner fue quien lideró el proceso de transformar a esta ciudad en la Capital Ecológica del Brasil y gobernó la ciudad por dos décadas y media y luego una década más fue gobernador del estado de Paraná. Su larga trayectoria y las instituciones que creó están en la base del proyecto que hasta hoy continúa como ciudad sustentable, y en donde pese al crecimiento Curitiba carece de los principales problemas de las grandes metrópolis modernas y está considerada como una de las mejores ciudades del mundo por su calidad de vida, que se mide por el Índice de Condiciones de Vida (ICV), compuesto por indicadores como renta, educación, habitación, longevidad y otros.

La ciudad ganó dos premios mundiales de medio ambiente en 1990, uno de las Naciones Unidas (UNEP, programa del Medio Ambiente de la ONU) y otro del Instituto Internacional para la Conservación de la Energía, y la ONU le otorgó el premio "United Nations Environment Program", el máximo galardón al medio ambiente, y en el 2010, Curitiba recibió dos premios mundiales de sustentabilidad.

La ciudad y su región metropolitana tiene un gran polo industrial, pero se destaca por el uso de tecnologías limpias, que no generan residuos tóxicos para el medio ambiente, en diversos sectores de producción industrial, por ello se construyó en 1973 la ciudad industrial lejos de la residencial y a través de diversas medidas evita la contaminación con severas restricciones y sistemas de preservación de áreas verdes.

La ciudad recicla sus residuos de manera ejemplar y se encuentra en el tercer lugar en una lista de las 15 Ciudades Verdes del mundo y ha implementado un sistema de reciclaje de basura impuesto en toda la urbe, el cual ha sido acatado y empoderado por toda la población.

Las transformaciones de Curitiba comenzaron durante la dictadura militar en los setenta, cuando Lerner fue elegido alcalde, y sus primeras acciones fueron priorizar la circulación de peatones y organizar el flujo vehicular. Contrario

al plan urbano, el gobierno brasileño había programado en esa época el ensanche de una vía céntrica para convertirla en autopista, pero el alcalde Lerner aprovechó ese fin de semana para peatonalizar la calle en 800 metros, la Rua XV de Novembro.

Cuando la gente volvió, luego del feriado se dio con la sorpresa y aplaudió la medida, y el proyecto de la autopista tuvo que ser cancelado, y en menos de un mes los comerciantes de otras calles pedían la peatonalización de las mismas, y así se revitalizó el centro histórico mediante el programa “Colores de la Ciudad”, un convenio con una fábrica de pinturas.

Desde hace cuatro décadas, en que se inició este proyecto se ha logrado descender su índice de criminalidad, sus ciudadanos gozan de un comparativo mejor nivel de vida y ha frenado la contaminación, y la base del éxito ha sido que se ha mantenido la voluntad política municipal invariable para abordar la problemática urbanística de una forma coherente y radical.

El principio que regía estas reformas era que se debe conservar el medio natural, pero a su vez mejorar la calidad y el nivel de vida de la población, y éste fue ratificado en la Conferencia de Río de Janeiro de 1992, sobre desarrollo sostenible. Allí, se estableció “oficialmente” que lo sostenible no se refiere exclusivamente al componente medioambiental de las cosas, sino que hay que contemplar del mismo modo las cuestiones sociales y económicas, y ver en qué forma interaccionan estas variables.

Unilivre es la primera universidad del medioambiente de Brasil, que desarrolla proyectos de economía sostenible, preservación del ecosistema y formación ambiental, y que junto con el Jardín Botánico, busca difundir la práctica del desarrollo autosustentable. Esta es una organización no gubernamental, que incluye a todos los actores de la ciudad.

El modelo medioambiental de Curitiba no es la búsqueda ruralista o de “ciudad jardín”, sino que se palpa una opción decidida por lo urbano y por la metrópolis, por ello lo peculiar de esta ciudad es la fantástica y natural integración de la urbe con las zonas verdes, que deriva en 51 m² de área verde por habitante, una de las más altas del mundo.

El gran sistema de parques, que a su vez sirve de drenaje de todo el territorio, fueron situados en antiguas canteras y zonas industriales, de manera que con intervenciones pequeñas y graduales se pudiera regenerar esos espacios y hacerlos utilizables por la ciudadanía y esto se complementó con una línea de autobuses exclusiva para recorrerlos gratuitamente.

En 1987 se creó un sistema de conciencia cultural que toca de cerca a los curitibanos de todas las clases sociales, y el programa “Basura que no es basura” que consiste en separar la basura reciclable de la biodegradable, contribuye diariamente, con el esfuerzo conjunto de autoridades y ciudadanos, a que la ciudad esté más limpia a la vez que se da trabajo a muchos curitibanos de escasos recursos.

La planificación de la ciudad de Curitiba no es nueva, viene desde la época del Imperio, en 1857, había solamente dos calles que se cortaban en ángulo recto: la de la Asamblea y la de Comercio, según el informe de Taulois. El segundo gran plan urbanístico de Curitiba también tuvo una influencia francesa, encomendado en 1941 a la empresa paulista Coimbra Bueno & Cia., que a su vez contrató al arquitecto y urbanista francés Alfredo Agache, y fue entregado a la Municipalidad de Curitiba el 23 de octubre de 1943.

El Plan Agache fue adoptado como un sistema radial de las vías alrededor del centro. Dejó marcas que permanecen hasta hoy: las grandes avenidas, como la Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro y la Marechal Floriano Peixoto; las galerías pluviales de la Rua XV de Novembro; el espacio frontal obligatorio de 5 metros para las nuevas construcciones y muchas más.

El tercer gran plan urbanístico de Curitiba es el que está actualmente en vigor y nació en la década de 1960, cuando ganó fuerza la idea de una planificación global e integrada y fue abierta una licitación, a nivel nacional, para elegir a la empresa que elaboraría el Plan Director de Curitiba. La empresa ganadora promovía reuniones en Curitiba con un equipo local, que originó la Asesoría de Pesquisa y Planificación Urbana de Curitiba (APPUC), la que luego se transforma, en 1965, en el actual Instituto de Pesquisa y Planificación Urbana de Curitiba (IPPUC).

El Plan Director de Curitiba pasó de la teoría a la práctica a partir de 1971 y colocó en pautas las tres transformaciones básicas en la ciudad: la física, la económica y la cultural. Delimitó el Sector Histórico de Curitiba por decreto, en 1971, e inauguró en diciembre del mismo año el Teatro Páoli.

En el proyecto de Serete fueron indicadas para Curitiba las vías principales, las grandes estructurales, Norte-Sur y Este-Oeste. El equipo del IPPUC perfeccionó la idea con el sistema trino, implantado de la siguiente forma: una vía en dos manos, de tráfico lento, con la vía central exclusiva para el transporte colectivo y más dos vías paralelas, cada una en un sentido (ida y vuelta), ambas de tráfico rápido.

Otra idea del Plan Director fue la creación de los parques, porque Curitiba necesitaba de áreas verdes. Se verificó que, en vez de loteos en los grandes baldíos urbanos, era prioritario desapropiar las áreas e implantar parques, previniendo la ciudad de inundaciones y promoviendo su saneamiento básico.

Este Plan Director de Curitiba dio origen a la transformación económica, con la implantación de la Ciudad Industrial de Curitiba ya señalada en el plan preliminar, que se inició en 1973, en un área poco habitada y húmeda, de 43,7 millones de metros cuadrados, en la parte oeste de la ciudad. Los recursos, disponibles por una coyuntura internacional favorable, los incentivos fiscales, la calidad de vida, la infraestructura de apoyo y las iniciativas de sucesos, de *marketing* directo han atraído a las industrias y viabilizaron la CIC, que dio origen al barrio Cidade Industrial.

El Plan Director de Curitiba asignó a la ciudad un camino, a partir de la decisión histórica del futuro anhelado. Involvió, además de los aspectos físico y económico, un tercer elemento, el cultural. La transformación cultural fue originada a partir del cierre de la Rua XV de Novembro a los automóviles, cuando los ciudadanos pasaron a discutir sobre la ciudad y el plan, y a sentirse parte de su espacio colectivo de vida.

La cultura siempre tuvo un papel destacado en el desarrollo de Curitiba, en 2003, Curitiba recibió el título de Capital Americana de la Cultura, otorgado por la Organización de los Estados Americanos (OEA), premio que fue el fruto de una transformación iniciada a más de 30 años antes.

En 1973 nació, oficialmente, la Fundação Cultural de Curitiba, con el objeto de promover la cultura y actuar como agente facilitador para la producción cultural de la ciudad y sus actividades son marcantes no sólo en las áreas más visibles de la ciudad.

La Fundação Cultural de Curitiba dispone actualmente de una amplia infraestructura, formada por un cuerpo funcional especializado, 150 espacios culturales en 50 edificios distribuidos por toda la ciudad, estructuras diversificadas y equipadas de acuerdo con las exigencias y normas técnicas y la prioridad es la descentralización de la cultura así ella está presente en todos los barrios a través de los centros culturales, bibliotecas, museos, cines, teatros, salones de exposiciones, talleres, todos ellos equipados para atender a los artistas y a la comunidad.

El Sector Histórico es otra innovación de la política cultural de la ciudad. En los años de 1970, cuando todavía se comentaba sobre la preservación de los

edificios de forma individual, Curitiba creó, por ley, la preservación de todo un sector histórico, una novedad que después pasó a ser utilizada en todo el Brasil.

Curitiba tiene 30 parques y bosques municipales y decenas de plazas y jardines, a partir de una decisión tomada en 1970 en relación con los terrenos baldíos urbanos, que en vez de lotearlos, la Municipalidad optó por transformar esas áreas en una “reserva de mercado” ecológica. En ellas fueron implantados, a partir de 1972, parques y bosques con funciones de preservación, saneamiento, diversión y contención de inundaciones pluviales. Estos parques son administrados por las diferentes agrupaciones de inmigrantes que son la mayoría de la población de la ciudad.

El sistema de transporte colectivo es muy eficiente por lo que treinta y dos, de cada cien curitibanos, utilizan todos los días el transporte colectivo, están los Expresos, Articulados y Bi-articulados que cruzan diariamente los ejes Norte-Sur, Este-Oeste y la región del Boqueirão, uniendo en rosa de los vientos los límites de la ciudad y los autobuses blancos de la Línea Circular-Centro cubren el centro de la ciudad. Los puntos colaterales y subcolaterales del mapa son enlazados por las líneas Interbarrios, en círculos concéntricos que se amplían, uniendo toda la ciudad.

El transporte colectivo de la ciudad es sobretodo humano, los ancianos tienen asientos especiales y los minusválidos con sillas de ruedas tienen espacio específico en los vehículos y ascensores para el embarque y los horarios de inicio de las actividades de la industria, comercio, servicios, escolares y funcionarios públicos fueron escalonados, entre 7h30 y 9h30, promoviendo el desahogo del tránsito y de la demanda por el transporte colectivo. Sin embargo, la mejor providencia para la RIT fue la adopción de la tarifa social, en vigor hasta los días actuales.

Turísticamente Curitiba es un éxito, debido a la seguridad y la especialidad, convenciones y eventos, principalmente del área industrial y la cultural, que aprovechan la cercanía con San Pablo, el gran emisor del turismo de hombres de negocio en Brasil.

La sustentabilidad en esta ciudad que le denominan la “ciudad de la gente”, se ha transformado en el principal promotor del turismo en ésta, ya que hay calidad de vida, seguridad, transporte eficiente y una larga lista de atracciones para los visitantes.

La moda y la sociedad del hiperconsumo

La moda ya no es un placer estético, un accesorio decorativo de la vida colectiva, es su piedra angular, ya que ésta ha acabado su carrera histórica y ha llegado a la cima del poder, ha conseguido remodelar la sociedad entera a su imagen: era periférica y ahora es hegemónica (Lipovetsky, 1994).

Desde la segunda mitad del siglo XX, la moda se halla al mando de nuestras sociedades, en este período de “reinado” parte la seducción y lo efímero, han llegado a convertirse en los principios organizativos de la vida colectiva moderna, ya que vivimos en sociedades dominadas por la frivolidad, que es el último eslabón de la aventura plurisecular capitalista-democrática-individualista. El reino último de la seducción aniquila la cultura, conduce al embrutecimiento generalizado, al hundimiento del ciudadano libre y responsable.

Por ello, es que la moda es el agente por excelencia de la espiral individualista y de la consolidación de las sociedades neoliberales, por lo que las democracias frívolas no carecen de armas para afrontar el futuro, en el presente disponen de recursos inestimables, aunque éstos sean poco espectaculares y no mesurables, a saber, “un material humano” más flexible de lo que se piensa, que ha integrado la legitimidad del cambio, que ha renunciado a las visiones maniqueas-revolucionarias del mundo.

En el reinado de la moda, las democracias disfrutaban de un consenso universal respecto a sus instituciones políticas, los maximalismos ideológicos declinan en beneficio del pragmatismo, el espíritu de empresa y de eficacia ha sustituido al hechizo profético. Las principales paradojas de nuestra sociedad, son que cuando más se despliega la seducción más tienden las conciencias a lo real, cuando más gana lo efímero más estables son las democracias.

El momento terminal de la moda no concluye con la alienación de las masas, es un vector ambiguo pero efectivo de la autonomía de los seres y, a través mismo de la heteronomía de la cultura de masas, colmado de las paradojas de lo que a veces se llama posmodernidad (Lipovetsky, 1994).

La moda moderna del siglo XX comenzó en París, ciudad que la lideró sin alternativas hasta la Segunda Guerra Mundial que, al quedar aislada París, de la Gran Bretaña y de Estados Unidos, estos países optaron por llenar el vacío creando la moda de calle o “underground”.

Es que a partir del fin de la guerra la influencia de Estados Unidos sobre la destrozada Europa, es un hecho irreversible y vigente hasta la actualidad, y

esa influencia se dio en muchos frentes, arte, cultura, modas y tecnología, entre las más importantes. El cine imponía elementos que entran en la cotidianidad y que venían de esta cultura joven y poco profunda, pero asequible a muchos: los chicles, el sándwich, la Coca-Cola y las hamburguesas.

El nylon invade la casa, la gente y sus ropas, las medias de mujer eran un verdadero objeto del deseo, y éste se amplió cuando apareció el ban-lon, generaron una revolución en las fibras, por ende, en las telas y por uso en la ropa.

Las pin-ups que toman fuerza en la segunda Gran Guerra como la imagen a llevar por los soldados o para presidir un taller de mecánicos, invaden la vida cotidiana en los nuevos almanaques y su perfil agresivo, de senos como obuses, hoy nuevamente de moda, y vientres muy lisos, eran el símbolo de la exuberancia, el despilfarro y la abundancia de nación (Gavarrón, 1997).

Hollywood planteó el modelo de mujer y de hombre a tener como referentes: Rita Hayworth, Betty Grable y Ava Gardner fueron las primeras estrellas referentes, luego siguieron la exuberante Jayne Mansfield y la histórica Marilyn Monroe, el mito de una época, la mujer que durmió con el presidente de la esperanza y no despertó nunca de su sueño, hasta un final trágico.

Junto a ellas el otro elemento de la opulencia los autos: el Cadillac, el Lincoln, el Impala y los coches sport, toda una gama de exuberancia que pasa de las mujeres como modelos a los autos como demostración de poder, que unidos hacen del sujeto o de la pareja una dupla insuperable en el mundo mágico del *glamour* americano, que en vez de *champán* francés tiene Coca-Cola y en vez de caviar ruso tiene hamburguesas.

En Francia, los dos frentes de guerra en la moda de la mujer son tomados y aceptados mundialmente por Brigitte Bardot que junto a los autos Renault son la respuesta europea al avance incontenible de la máquina publicitaria que maneja de Hollywood el sistema. Junto a ella y típicamente francés una prenda “muy íntima”, muy erótica, las ligas, las medias y el liguero, una prenda que terminó en un fetiche.

La dama distinguida, la aristócrata alemana que debió enfrentar al mundo en las tablas, Marlene Dietrich, “El ángel azul”, la de las piernas perfectas, en esa época cantaba “de los pies a la cabeza estoy hecha para el amor”, un verdadero ícono para las mujeres de la época.

En esa época aparece un nuevo referente en la cultura de Estados Unidos y luego mundial, la revista *Playboy*, una revista cuyo objetivo fue fundamentalmente político y arquitectónico, secundariamente mediático y en ningún caso

pornográfico, por lo que su meta fue la de desencadenar un movimiento de liberación sexual masculina, dotar al hombre norteamericano de una conciencia política de derecho masculino a un espacio doméstico y en último término construir un espacio autónomo no regido por las leyes sexuales y morales del matrimonio heterosexual (Preciado, 2010).

Entre 1953 y 1963, la revista inicia una intensa campaña a partir de nuevo discurso orientado a construir una nueva identidad masculina, la del joven soltero urbanita y casero, el nuevo hombre es fruto de nueva época divorciado o soltero, pero masculino heterosexual.

En esta época se da una nueva revolución que va a impregnar a la sociedad norteamericana y luego pasará al resto del mundo, la teoría de las dos esferas, de lo público masculino y privado femenino, terminó por hundirse en la Segunda Guerra Mundial donde las mujeres se hicieron cargo de la producción y ayudaron en el frente militar, así las nociones de interior y exterior como las de masculinidad y feminidad entran en crisis como la de la familia tradicional ya alterada con la guerra. El soldado heterosexual que había quedado traumatizado durante la guerra vuelve a su casa en condiciones diferentes, ya no complementarias como lo era antes, sino que ve a la mujer heterosexual como su rival, ya que lo doméstico se había vuelto extraño (Preciado, 2010).

En las últimas décadas del siglo xx, el ciclo de la moda evolucionó a pasos agigantados y ninguna tendencia logró presentar precedentes y, por ello, hoy es que hay una moda global asequible desde cualquier parte del mundo en constante transformación y hay una lógica que nos dice que a medida que cambia la actitud hacia la mujer también hacia la forma de vestir.

El diseñador Christian Lacroix afirmaba que la moda sigue un ciclo edípico, los diseñadores jóvenes siempre intentan recuperar la imagen femenina que les impresionó, a los diseñadores veinteañeros que se muestran nostálgicos por el *glamour* de la infancia y además la tecnología ha incidido en los cambios desde las fibras sintéticas, el corte por láser y la costura por calor.

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial y el arribo de una frágil paz, comienza a revivir la moda clásica y en 1947, pese a la falta de recursos por el proceso de reconstrucción europea, la moda regresó al estilo anterior de lujo y *glamour*, aunque los conservadores encabezados por Dior querían hacer retroceder la historia y condenar de nuevo a las mujeres volver a los corsés y eso llevó a que un industrial le financiara una casa de moda la cual fue un éxito. Dior utilizó la moda como una burla a una sociedad empobrecida y el primer

gran desfile de su primera colección de posguerra fue un monumento a la extravagancia, y el despilfarro de telas que eran escasas ante la falta de producción, y que fue censurado por la prensa y la sociedad de los Estados Unidos, donde seguía una visión de control ante la situación.

En 1947, en la revista *Picture Post* se sostenía: "...las blusas y las faldas anchas de los noventa (1890, plena Belle Époque), vuelven a estar de moda, y por ello Carmel Snow denominó a esta nueva concepción como el "New Look", que fue una de las bases del éxito de Christian Dior...".

En 1954, Dior tenía ya un impero que iba de la costura a boutiques, pero seguía defendiendo el anacronismo de las mujeres en el corsé, lo que lo enfrentó a la más grande de las luchadoras por derechos de las mujeres desde el campo de la moda, Coco Chanel que, con la experiencia, la vivencia y con más de setenta años de vida excepcionalmente intensa y creativa respondió con trajes amplios y cómodos.

Pero coincidentemente, el país más rico y hegemónico en el sistema mundial, Estados Unidos, no era de los grandes clientes de las casas de alta costura, ya que tenían menos clientes y además los modelos se reproducían masivamente, así Estados Unidos lideró el mercado de prêt-à-porter, calidad y producción en serie, lo que llevó a que muchos modistos crearon sus líneas de prêt-à-porter asociado con fabricantes.

La década de los cincuenta fue para Estados Unidos una época dorada, ya que no tenían que reconstruir desde los escombros como la vieja Europa, por ello son marcados por la liberación del adolescente con un espíritu libre, generando un brote de subculturas, que serán acompañados por los medios de la época del cine a la televisión y los medios impresos.

Así emerge como el transporte de los jóvenes las motos, como un símbolo de rebeldía que se asociaba a la informalidad en la vestimenta, con lo que se logra imponer como el símbolo de la juventud y la libertad a los vaqueros unisex, a las botas y a las chaquetas de piel. James Dean, el ícono de la época, andaba entre sport y motos, y las películas clásicas, *Rebelde sin causa* y otras hacían de los grupos de motociclistas nuevas tribus urbanas en las grandes ciudades, que luego invadirían pequeños pueblos y localidades sembrando anarquía típica de una época de rebelión juvenil.

Es que con la posguerra los norteamericanos tuvieron nuevos héroes, que venían a cumplir el papel de antihéroes, eran los jóvenes vestidos de jean y montados en las grandes motocicletas, especialmente la Harley Davidson, que

sale en 1947, antes se usaban las viejas motos inglesas. Los soldados licenciados de la guerra volvían a sus pueblos y armaban los clubes de motociclistas y los veteranos de la guerra hacían pruebas de destrezas sobre ellas principalmente en la emergente California.

En 1947, la famosa revista *Life* fotografió en Hollister, California una actuación de los motociclistas, la cual tuvo mucho impacto, transformándose en un ideal de los jóvenes, ícono que fue ampliado por la clásica película *El salvaje* de 1953, protagonizada por otro rebelde: Marlon Brando.

Marlon Brando y Lee Marvin le dieron a esta nueva identidad juvenil el atuendo ajustado a los requerimientos, que se hizo moda, la campera de cuero negra, la remera, las botas de cuero negras, cinturón con hebilla plateada y los famosos jeans, esencialmente el ya famoso Levis 501S con botones en la bragueta y amplias botamangas, y cerraba el uniforme juvenil el pelo con grandes patillas, las que luego immortalizó Elvis Presley (Saulquin, 2004).

Esto incide en la moda y más en la industria de ésta y lleva a que los fabricantes se adapten, a estos nuevos diseños y produzcan una amplia gama de ropa sport que era las que estaban en esas líneas.

La década de los años 60 fue dominada por cuatro grandes revoluciones sociales, primero se profundizó la de los jóvenes y segundo fue la revolución femenina que emergió como la anterior en la sociedad del Primer Mundo. Las otras dos son más violentas y fueron contra una opresión generalizada, así los denominados “afroamericanos” de Estados Unidos o como se les dice, despectivamente, los negros que lucharon por sus derechos sociales y legalmente lo lograron, pero era un largo camino que hasta hoy no ha podido ser terminado.

En otro contexto se dan una serie de revoluciones, que toman como referente a la cubana y cuyo objetivo es la liberación nacional del control de Estados Unidos o las otras potencias coloniales de Inglaterra a Francia pasando por Holanda y Bélgica, entre las significativas. De la independencia de África, manchada con sangre hasta hoy, la muerte de Lubumba fue uno de los momentos más trágicos de esta lucha, que se ha ido desvirtuando en la medida en que la ideología es remplazada por los negocios. En América Latina, las guerrillas van a ocupar las cuatro décadas desde 1960 al 2000, no triunfaron militarmente, pero llegaron al poder a través de partidos políticos en Argentina, Uruguay, Brasil y Chile, este último entre comillas, ya que la socialdemocracia en el mundo es una mala copia de ambos bandos, ni es democracia ni es social. En esta década gracias a múltiples factores: la juventud de los Kennedy, que

fue más imagen que ideología, lo que repite pero muy burdamente Obama en la presidencia de Estados Unidos, sumado al éxito de Los Beatles y ubicados como los íconos de los jóvenes se sumó a la sublevación de los universitarios estadounidenses contra la guerra de Vietnam.

En Europa, el Mayo francés y luego europeo y al final mundial, fue la síntesis del cuestionamiento al sistema educativo de los jóvenes europeos al sistema y el pensamiento y la capacidad organizativa de mujeres como Helen Gurley Brown, editora de *Cosmopolitan* y autora de *El triunfo de la mujer*, o como Betty Friedan que imaginó una nueva mujer en su libro *Mística de la feminidad*, en medio de una sociedad que estaba despertando al cambio. Los hippies ejercieron todas las libertades desde su libertad sexual a vivir en un comunitario, y el rechazo a lo establecido, la sociedad individualista y competitiva; esto permitió que surgiera una nueva sensibilidad sobre el amor, el sexo, la familia y los valores.

En la década de los sesenta, Yves Saint Laurent, heredero de Dior, se ganó la antipatía de los clientes al subir a la pasarela al estilo Beatnik y a motoristas de la calle como modelos, a lo que sumó el hecho de que éste creó en 1961 su propia marca, con prendas inspiradas en el artista holandés Piet Mondrian y el artista pop Andy Warhol.

Al final de los cincuenta, el vestido recto tipo saco de Dior y Balenciaga, puso los cimientos de las túnicas y los vestidos cortos, faldas anchas se remplazan por las tubo y las chaquetas entalladas. Pero a los grandes avances, la alta costura estaba cayendo en forma irreversible, y en Londres, Mary Quant, lanza su minifalda desde su boutique Bazar de King's Road, impulsando una gran moda y en este recorte de lo clásico André Courrèges en París acorta las túnicas al estilo más robot. De allí los vestidos se iban acortando cada vez más.

Mientras la revolución femenina y de la juventud no paraban de hacer cambios, con el auge de Los Beatles, las píldoras, los salarios, la televisión de fácil acceso, la carrera espacial, todo sumaba para dar más fuerza al poder juvenil y Londres es la capital de los jóvenes y hay mucha creatividad. Los sesenta, años de renacimiento y experimentación.

En Norteamérica aparecen los nuevos trajes de baño toples, y en París, Pierre Cardin presenta una tela de plástico que llamo Cardine, y Mary Quant, utilizó PVC para hacer ropa impermeable, y en 1966, Jayne Harris, no la dejaron entrar al Astor por llevar pantalón y se cambió por un vestido corto hasta las nalgas y la dejaron entrar.

La segunda parte del siglo XX cambia la moda a consecuencia de las grandes revoluciones en su sociedad y en la economía, comenzando por el agotamiento de uno de sus líderes naturales: la aristocracia, que llevaba varias décadas en agonía.

La alta costura, que ha renacido en la posguerra, ha perdido el estatuto de vanguardia que lo caracterizaba, las grandes casas de Alta Costura sólo se mantienen de las licencias de los PAP (prêt-à-porter) y sus perfumes. La alta costura ya no produce la última moda, sino que reproduce su propia imagen de marca eterna.

Esto comenzó estructuradamente en 1949, cuando J. C. Weill lanzó en Francia la expresión PAP, a fin de desvincular la confesión de su mala imagen de marca, pero además formaba parte de un movimiento mayor, la democratización de la moda, que es la vanguardia de la democratización del viaje, del confort del hogar, de la liberación femenina y de la rebeldía juvenil.

Este nuevo modelo de “moda socializante” produce industrialmente vestidos accesibles para todas, sin dejar de ser moda e inspirado en las últimas tendencias, y esto fue creciendo hasta que a comienzo de los años cincuenta, en los grandes almacenes de París, en las galerías Lafayette, Printemps, Prisunic y Sumana está la presencia de consejeras de moda, estilo y estética, así suma luego estilistas y en 1957, primer salón de PAP femenino.

Coco Chanel había pasado un largo exilio en Suiza, pero a su regreso a mitad de los años cincuenta y con una gran experiencia, era un importante referente de la moda y por ello Vogue en el número de marzo de 1959 decía: “...Si la moda femenina experimentó un viraje, nadie puede negar que una gran parte del ímpetu del mismo proviene de Coco Chanel, esa mujer apasionada, sabia, maravillosa y absolutamente segura de sí misma. No es que en París haya otras colecciones como las de Chanel, no las hay, pero la persistente idea que una mujer debe ser más importante que los vestidos que lleva y que es indispensable un diseño espléndido de los mismos para que así sea, idea que por espacio de casi cuarenta años ha sido el combustible que ha movido el motor Chanel, ha permeado ahora el mundo de la moda...” (Madsen, 2000: 334).

En 1959, Daniel Hechter lanza el estilo Barbie y el abrigo tipo sotana y Pierre Cardin presenta su primera colección de PAP y al año siguiente Cacharel reinventa la blusa para mujer. Pero los grandes modistos comienzan a reinven-

tarse al ampliarse el mercado con la revolución femenina, que lleva al hombre a buscar moda y 1961 se inicia un PAP de hombres a iniciativa de Cardin.

Los cambios se comienzan a acelerar y en 1963, Mary Quant crea en Londres Ginger Group, que da origen a la minifalda y en 1965 Courrèges, introduce estilo corto y estructurado, emancipa a las mujeres del tacón, sujetadores, fajas: libertad de movimientos, amplia esa revolución que en la década de los veinte había iniciado en forma solitaria Coco Chanel.

La revolución juvenil no sólo es liberadora de los nuevos actores en la sociedad, sino como la revolución femenina terminan ampliando el mercado insaciable de un sistema que no deja de crecer, así es como se llega al nuevo ícono y se consagra al adolescente como el prototipo de la moda, el modelo a seguir algo que hasta hoy en el siglo XXI está vigente.

La muestra de estas nuevas tendencias es que en 1965 se fabrican más pantalones que faldas para mujer y para “escándalo de los conservadores” en 1966 Yves Saint Laurent introduce el jean y al año siguiente, los pantalones en sus colecciones.

En 1966 se presentan los primeros short tipo jean y al final de la década aparecen los bodys y los monos, siendo los primeros más sexis y reveladores de formas que los segundos.

En la playa, las vacaciones la consigna era “be a summer siren”, donde se ofrecen una serie de estrafalarias picardías para la arena convertida por obra y gracia de Frederik (1973) en sucursal de cualquier estudio de cine, así la faldita, los *shorts*, cuando salen del agua, este nuevo tipo de mujer hollywoodesca, sensual y obscena se ven acompañadas además por cubetas y palas de arena para hacer más surrealista el cuadro (Gavarrón, 1997).

Comienza a tomar fuerza en la década de los sesenta la sociedad del consumo que toma el dominio de ésta a fin de siglo y, así, se ve como avances que el PAP recurre a estilistas, la fantasía, el deporte y el humor van afirmando los valores dominantes, no sólo para hacerlo más accesible sino para recuperar y ampliar el viejo y no obsoleto *glamour*.

El aumento meteórico del deseo de la moda se expandió con fuerza en todas las capas de la sociedad al lograrse mediante el PAP el “milagro moderno” de la democratización de la moda y ello se vio reflejado en un aumento de las revistas femeninas y el cine.

Pero este movimiento de “liberación” iba más allá, ya que había cerrado la etapa trágica de dos guerras y la gran crisis y ello lleva a esta nueva socie-

dad a querer vivir el presente, estimulada por la nueva cultura del hedonismo de masas, que se reflejaba en el incremento del nivel de vida, una cultura del bienestar, una emergente y poderosa cultura del ocio y la búsqueda de felicidad inmediata.

Los cambios llevan a un novedoso proceso y es el de la estatización de la moda industrial fruto del PAP que desencadena una mutación no sólo estética sino simbólica, cuando esta producción en serie industrial sale del anonimato ganando imagen y marca al entrar en la publicidad global; el PAP recupera la “Firma”.

Si las mujeres ya no hacían una distinción significativa entre las grandes firmas de modisto, creadores de vanguardia y PAP, lo que lleva a una confusión del sistema piramidal anterior y la discriminación de las marcas se volvió confusa y así fue como la alta costura dejó de ser líder.

En la actualidad la alta costura no tiene más de 3,000 clientes en todo el mundo, ¿debido a qué?

La moda y la estructura de clases habían integrado un proceso que se mostraba como el matrimonio perfecto, pero los grandes cambios generan una verdadera reestructuración de la clase dominante y la emergencia de una burguesía de ejecutivos modernos y dinámicos, que no se definen tanto por el capital económico como por el capital cultural, que incide y acelera los cambios.

Las nuevas clases emergentes, quieren tomar distancia de la visión tradicional ya obsoleta que había liderado por más de un siglo en la moda y las costumbres de la decadente aristocracia en alianza con una emergente burguesía de origen industrial y financiero, por ello es que buscan signos más sobrios, menos elitistas y más acorde con un capital cultural que define su legitimidad.

En esos cambios de gusto está el de funciones, y así es como la moda moderna obedece a largo plazo a un orden y a una firme tendencia, no hallando su inteligibilidad sino en relación con finalidades sociales que trascienden las rivalidades de clase y la moda se alineará cada vez más en la lógica democrática.

Por ello, es que la moda femenina ha podido desprenderse de la influencia de la Alta Costura, en razón de los nuevos valores ligados a las sociedades liberales y al estadio de la producción y del consumo de masas. La aparición de una cultura de masas hedonista y juvenil que se halla en el centro del declive final de la moda suntuaria.

La nueva moda se ha vestido de una connotación joven, que expresa un estilo de vida emancipado, libre de obligaciones y desenvuelto respecto a los

cánones oficiales, lo que llevó a que el gran creador Yves Saint Laurent afirmara que antes la hija quería parecerse a su madre, actualmente sucede lo contrario.

Representar menos edad importa hoy más que exhibir cierto rango social, por ello desde el momento en que se eclipsa el imperativo de la indumentaria dispendiosa, todas las formas, todos los estilos, todos los materiales cobran legitimidad como moda desde el desaliño a lo sucio, lo desgarrado, lo usado, todo se incorpora a la moda, de allí que al reciclar los signos “inferiores” la moda sigue el proceso de democratización. Yves Saint Laurent señala que la gente ya no quiere ser elegante, quiere seducir.

Esto deriva en un nuevo principio de imitación social, el del modelo joven, el *look* joven y una lógica en extremo narcisista, en la que todos tratarán de modelar esa imagen en el culto a la juventud y al cuerpo que avanzan al unísono y esto contribuye a la consecución de la igualdad de condiciones de los sexos.

MODA Y LIBERACIÓN

Las luchas por nuevos derechos o por libertades que nunca se habían podido ejercer son la característica de los sesenta y los setenta, por ello no nos asustan afirmaciones como la planteaba por Jimi Hendrix, cuando decía “libera tu mente y después tu ropa”, en la larga y triunfal lucha contra la impopular e injusta guerra en Vietnam. Por ello, es que entró algo nuevo a la juventud, algo inducido, por poderes “extraños” y que al final fue “funcional al proyecto del Estado”, y es así, como aparece y entra en la “cotidianidad” la marihuana la cual termina acaparando a muchos de los hijos del *baby boom*.

La moda se rehusó al futurismo geométrico por un estilo romántico más largo, Carole Austen decía que: “parece que tendremos una mezcla de informalidad, fluidez y fantasía”. Los vaqueros pasan a ser una prenda de ambos sexos y este profundo cambio se había iniciado con fuerza en los sesenta con el auge del PAP, lo cual termina haciendo saltar por los aires el sistema plurisecular, y significó el triunfo de los cuestionamientos lanzados a principios del siglo XX por Poiret (1936) autor de *Vistiendo una época*. Con ello se firma el acta de defunción del dimorfismo sexual al producirse un alineamiento cada vez mayor de la ropa de mujer con la de hombre y al enfrentamiento decisivo al sistema abierto que todavía en esa época prevalecía para la mujer (Monneyron, 2006).

En el mundo de la moda no podía faltar otro trayecto que siguió a ésta paso a paso, y es el que llevó la joya hasta la bisutería. La joya extraída del infierno,

de las entrañas de la tierra, fruto de un proceso complejo de fuego y sangre es un símbolo de poder, aunque su carácter fundamental es la inhumanidad, como piedras o metales eran objetos inanimados condenados a una inmovilidad absoluta.

Las joyas como la alta costura derivaron en artefactos de acceso a grandes públicos esa era la bisutería, que es de fácil acceso, pero a diferencia de las joyas hay una amplia gama que va adecuándose a diferentes gustos y posibilidades. Pero ésta no está sola se combina con el vestido, el cuerpo y las circunstancias, forman parte de un conjunto y ese conjunto ha dejado de ser fatalmente ceremonial.

Su reducido volumen, su carácter acabado, su sustancia misma, ajena a la fluidez de los tejidos, todo esto inscribe a la bisutería en una parcela de la moda, que se ha convertido en algo así como el alma de la economía del vestido: el detalle. Así, se convierte el gusto en el producto de un sutil conjunto de funciones y así la moda concede un poder cada vez mayor a la presencia de ese elemento, que diminuto modifica, armoniza y anima la estructura de un vestido y que precisamente se denomina “una nadería” (Barthes, 2003).

El mundo de esa época comenzaba a reducirse a partir de los vuelos intercontinentales que inaugura la era del jet y cubren a todo el planeta, lo cual terminaba reflejándose en el mundo de la moda, una vinculación directa entre esta y el turismo que también descubría el mundo, y así emergían las referencias de todas las latitudes. Los ejemplos eran muchos y nos permitirían hablar de una globalización temprana en la que inciden la moda y el turismo como es el caso de Kenzo con su natal Japón o Yves Saint Laurent que busca sus referentes en África y en China, mientras en el otro extremo los hippies introducen en la moda a los peludos afganos, las camisas hindúes, los ponchos sudamericanos y las faldas gitanas con retazos.

Todo estaba ya permitido y ello llevaba a elegir libremente, entre la ropa de segunda mano que incluían hasta la ropa militar de moda entre jóvenes y que eran restos de la guerra. Es la época en la que aparecen otros “rebeldes” los punks, y donde las mujeres usaban pantalones estrechos de cuero y botas con pieles de leopardo, percing, afeitarse la cabeza, pelos de colores, el punk llegó a la pasarela y Zebra Rhodes creó diseños imperdibles.

En los finales de la década de los sesenta, los creadores pasaron a lo práctico, una nueva ola de diseñadores que había asumido el modelo industrializado de la moda en el PAP plantea las creaciones más simplificadas, como Jean Muir

que diseña prendas de punto mínimo. En Italia, Giorgio Armani creaba un estilo para la mujer trabajadora y en Milán la capital de la moda deportiva Fendi y Valentino dominan un amplio mercado con la ropa moderna y práctica.

En los Estados Unidos, Calvin Klein y Ralph Lauren lanzaban vaqueros de diseño, adecuándose a la moda masiva y unisex que emerge en los sesenta e introduciéndolos en la moda más refinada a esta prenda original para vaqueros o trabajadores industriales; al final los hippies eran la vanguardia de la mutación de valores hasta estéticos. Esta nueva tendencia del “lujo falso”, se impone a través de las teleseries Dallas y Dinastía. En la moda los logotipos y las marcas pasaron a ser el mayor símbolo de prestigio, comienza la era de las marcas que tendrá un valor muy fuerte en la sociedad del consumo total.

Las modas cambiaban rápidamente como las ideas, la necesidad del consumo es el motor, y en esto emerge el nuevo movimiento romántico, sacudió con vestidos largos, en los ochenta emerge una generación de diseñadores jóvenes, vaqueros rotos, camisetas con eslogan ecologistas, y se dieron toques de modernidad a cosas del pasado como Westwood, creo las “mini crinolinas” neo victorianas; Galliano recuperó el *glamour* de los treinta con el corte al bias.

Hasta la “dama de hierro” Margaret Thatcher inspira un modelo nuevo, “la moda del poder” y Donna Karan la logró, en trajes y pañuelos. En el lado opuesto, el cuerpo idealizado fuerte, atlético y bronceado de la mujer triunfadora debía trabajar, sudaderas grises, calentadores, polainas y la licra permitió mostrar el cuerpo logrado en el gimnasio.

Así, la sociedad del consumo se puede caracterizar por diferentes aspectos como son, la elevación del nivel de vida, la abundancia de artículos y servicios, culto a los objetos y diversiones, moral hedonista y materialista, entre las más importantes. Pero lo que la define en propiedad es el proceso de la moda, ya que esta sociedad centrada en el crecimiento de las necesidades logra reordenar la producción y el consumo masivo a partir de la ley de la obsolescencia, la seducción y la diversificación, aquella que hace oscilar lo económico en la órbita de la forma moda (Lipovetsky, 1994).

Espectáculo y entretenimiento: negocios globales

“Toda la vida de las sociedades donde rigen las condiciones modernas de producción se manifiestan como una inmensa acumulación de espectáculos. Todo

lo que antes se vivía directamente, se aleja ahora en una representación” (Debord, 1995: 40).

Esta visión realista de Debord lleva a que el espectáculo se presenta al mismo tiempo como la sociedad misma, como una parte de ésta y actúa como un instrumento de unificación, ya que el espectáculo no es un conjunto de imágenes, sino una relación social entre personas, mediatizadas a través de las imágenes, una lectura anticipada del futuro de su época el presente que vivimos.

Así el espectáculo, entendido en su totalidad, es a la vez resultado y proyecto del modo de producción existente, no es un complemento del mundo real o una decoración supuesta de éste, “es la médula del irrealismo de la sociedad real”. Bajo sus formas particulares de información o propaganda, publicidad o consumo directo de entretenimientos, “el espectáculo constituye el modelo actual de la vida social dominante” (Debord, 1995: 41).

Como el espectáculo es parte fundamental en la vida de la gente, en la era anterior, la industrial, el matrimonio era uno de los acontecimientos más importante de la vida de los adultos; hoy ya no es lo mismo, que no significa que no haya parejas, pero el *glamour* sólo quedó para el recuerdo. Asociado al casamiento, la fiesta, la demostración de poder, buen gusto, amigos y prestigio, se le suma otra que va pegada que es la luna de miel, un negocio, un espectáculo, de un aparente tiempo de intimidad de los recién casados.

En 1969, 22,000 lunamieleros estuvieron en Niágara junto a sus famosas cataratas, pero en las montañas de Pocono eran 115,000, superando como destino romántico al Caribe, Las Vegas o Miami. Las montañas de Pocono es un paisaje panorámico de bosques y onduladas colinas, pero relativamente cercanas por automóvil a Nueva York, Washington y Filadelfia, ideal para las jóvenes parejas con pocos días y el automóvil.

El primer centro en estas montañas se inició en 1940, pero el crecimiento vino al final de la guerra donde miles de parejas se casan y por ello este destino se diversifica en su oferta a ese segmento especializado, y ofreciendo como un parque temático diversidad de “nichos de amor” como una casa victoriana, un rancho de montaña o una villa Napolitana, entre muchos otros (Penner, 2006).

En Europa o en otras partes del mundo, para la diversión hay zonas y lugares específicos, en el caso de los Estados Unidos en la segunda parte del siglo XX emerge Disneylandia una ciudad de fantasía dispuesta para que la diversión sea el eje de la misma y antecesora de una más completa que se iniciara una década después.

La gran corporación de Walt Disney World Resort, algunas veces llamado solamente Walt Disney World, es un complejo que une sus parques temáticos y numerosos hoteles, y es operado por una división de la compañía Disney, que es la única propietaria, y éste está localizado más allá de los límites de la ciudad de Orlando, la cual creció a la sombra de megaemprendimiento que abrió sus puertas en 1971 con sólo el parque conocido como Magic Kingdom y luego se le sumaron los parques temáticos Epcot, Disney's Hollywood Studios y Disney Animal Kingdom.

Disneylandia de California que es la pionera y Disney World de la Florida son un ejemplo de las denominadas, "ciudades absolutamente falsas, pero no son las únicas hay varias como Ghost Town y otras, cada una con un discurso propio de la historia que personalizan.

En Disneylandia todo es falso menos las mercancías que están a la venta, por lo que es falsificado nuestro deseo de comprar, que tomamos por cierto en ese sentido; Disneylandia es la quinta esencia de la ideología consumista (Eco, 1996).

En Disneylandia, la alegría de la sociedad de consumo, lugar ícono fundamental, es también un lugar de pasividad total. Sus visitantes deben aceptar vivir como autómatas, el acceso a cada atracción está regulado por una red de pasamanos y barreras de tubo metálico, un laberinto que desanima cualquier iniciativa individual. Disney World no se presentó como la anterior que era una ciudad juguete, sino como un modelo de agregado urbano del futuro (Eco, 1996).

En esta etapa, el ocio entra al corazón de la sociedad, porque ésta es un espectáculo, antes que nada, por ello en el país que lidera y revoluciona este sistema, Estados Unidos, el ocio logra crear ciudades como Disneylandia o Las Vegas, u otras muchas más, porque siempre hay una gran participación de la sociedad en estos juegos, que son la vida social moderna.

Es así como la cultura mundo genera una gran espiral de diversificación de las experiencias de consumo que se caracteriza por ser un consumo crecientemente cosmopolita. Este consumo bulímico diverso y superficial da nuevos elementos de identificación para constituir la existencia, pero a la vez difunde importantes elementos de desarraigo, desde la desterritorialización de las personas y los modos de vida a la deslocalización de las industrias y servicios.

La hiperindividuación es el empalme de la gente con el gran mundo, a través de los grandes medios, por ello, es que la cultura mundo es la cultura de la

comprensión del mundo y la contracción del espacio, a partir de una comunicación en tiempo real da la sensación de inmediatez y la simultaneidad mediática que permite a individuos de grandes distancias compartir una experiencia y así diluir la diferencia entre lo próximo y lo lejano y, por ello, potenciar el sentimiento de pertenencia a un mundo global.

Así, el espacio tiempo global es reforzado por las grandes catástrofes que no tienen fronteras, la cultura mundo genera la conciencia de la globalización de los peligros, en un único mundo interdependiente, donde se cosmopolitizan los miedos, las fantasías, las emociones y las formas de vida y a medida que se homogeniza al mundo se multiplican las identidades regionales, las lenguas, las religiones (Lipovetsky y Serroy, 2010).

En este mundo nuevo, totalmente transformado donde el espectáculo reina en medio de ciudades de fantasía y ciudades falsas, en un mundo transformado en un gran parque temático donde la cultura mundo nos unifica y simplifica en la globalización, se desarrollan estos espectáculos que son parte de una nueva cotidianidad y motor de un turismo; antes se viajaba para las exposiciones internacionales, hoy para los partidos de fútbol, el campeonato de tenis, la carrera de Fórmula 1 y muchos más.

Hoy se eligen capitales para hacer de ellas modernos parques temáticos orientados a alojar a millones de turistas que llegan siguiendo los juegos olímpicos, el campeonato mundial de fútbol, los juegos de invierno, o ver el espectáculo de algún intento por romper un récord Guinness o un récord mundial, siempre hay motivo, el espectáculo ya es parte de esta sociedad, porque él es la representación de la misma.

El deporte junto al turismo se transforma en los principales promotores de la mundialización y es que éstos proporcionan un blanco temporal para la conciencia colectiva y los espectáculos deportivos garantizan una ilusión de instantaneidad y, a la vez, de autoreferencia. La universalización de los modos de vida que ofrece el deporte-visión, propicia el máximo de singularización de cada cual en su espacio privado (Machado, 2009).

En esta época, el estrés es un mal común, debido a que el ciudadano está sometido a inmensas e intensas tensiones para mantenerse, de allí que los medios aparezcan como cumpliendo una función de “Valium electrónico”, para desenchufar al hombre de los problemas y tensiones diarias. Pero eso es un remedio o síntoma de la verdadera enfermedad, ya que este sistema lleva al ciudadano a una ideología conformista, que lo orilla a lo que Marcuse (1964)

definía como una actitud de “parálisis crítica”, y el deporte juega un papel fundamental en ese desenchufe y ese aplacamiento del sujeto (Kaplún, 1992).

El deporte y el espectáculo comenzaron en 1936 durante la transmisión de los Juegos Olímpicos de Berlín que llegaron a 200,000 espectadores privilegiados, medio siglo después durante los Juegos Olímpicos de Barcelona, 1992, la cifra supera por mucho los mil millones y en Londres 2012 eso fue superado con creces en más de 100,000 horas de transmisión a nivel global.

Este proceso de crecimiento del deporte como espectáculo se refleja en la programación de las televisoras que pasó, en el caso de Estados Unidos, de 4,600 horas en el año 1980 a 7,500 en 1993, y con él crecen los patrocinadores, los comentaristas y promotores diversos que han visto en este espectáculo una importante veta (<http://sociedadinformacion.fundacion.telefonica.com>).

La conexión entre turismo y deporte se ha desarrollado desde la mitad del siglo XX como espectáculo, pero éste ha ido creciendo y ha ido generando un nuevo campo de conocimiento científico, este vínculo, según Gil López (2003), se percibe como otro espacio turístico.

Así, las relaciones entre la actividad físico-deportiva-recreativa y turística aumenta cada vez más debido a las transformaciones cualitativas y cuantitativas del tiempo libre, cambio en los valores que regulan esta sociedad, vivencia más activa del ocio, preocupación creciente por la higiene y la salud, la estética personal y la búsqueda de una recreación menos masiva que favorece el retorno a la naturaleza y a los ritos. El deporte y el turismo son dos grandes fenómenos sociales del siglo XX y seguirán creciendo, y de allí la necesidad de estudiar el desarrollo de esto mas cuando se desarrolla dentro del medio natural por los impactos que éste genera (Granero, 2007).

Este nuevo frente de análisis derivado de la combinación del espectáculo-deporte y turismo tiene en el futbol uno de los elementos más dinámicos en este espectro, en el cual están en juego grandes corporaciones de comunicación e industrias asociadas que son sus principales promotores.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial y con la hegemonía de Estados Unidos consolidada emergen las empresas multinacionales (EMN), que se diferencian de las otras empresas en eficiencia de la organización empresarial, fuerte inversión en I+D, adaptabilidad al entorno y la actuación en varios mercados. Según la revista *Fortune* en un estudio realizado entre 1996 y 2006, a 500 empresas mundiales, éstas incrementarían su volumen de empleo en un 49%, los ingresos en un 83% y los beneficios en un 278% (Sánchez, 2008).

En el sector del ocio, el mismo estudio plantea que en 1996 había nueve grandes empresas registradas con un total de 109,971 millones de dólares de ingresos y en el 2006 se habían reducido a siete, pero los ingresos habían subido a 187,934 millones de dólares, y en el 2009 esta lista había sido reducida a cinco empresas: Time Warner, Walt Disney, News Corporation, Bertelsmann y Maruhan con ingresos totales de 163,935 millones de dólares, pero en plena crisis del 2009.

Este marco nos acerca a lo que se denomina el “complejo mediático deportivo global”, el cual se configura cuando los sistemas de comunicación en transformación se potencializan con la revolución digital, generan las sinergias que integran este complejo entre los siguientes actores, organizaciones deportivas, organizaciones comerciales y grupos de comunicación.

Así, las multinacionales del ocio son los actores centrales en este complejo gracias a la integración vertical, horizontal y multimedia de los procesos de producción. En el 2002 se hizo un análisis de los seis grandes EMN del sector del ocio y sus relaciones accionarias con las organizaciones deportivas, derivando que el control de estas organizaciones por parte de las EMN aporta ingresos en forma de ahorro de derechos televisivos y distribución a través de las diferentes plataformas, que les permite hacer una promoción cruzada de sus productos por el mismo grupo, lo cual lleva a entender la estructura del sector deporte y su mediatización a nivel internacional como un oligopolio (Ginesta, 2011).

En este complejo proceso que ha tomado mucha fuerza en las últimas dos décadas el papel del fútbol ha sido fundamental, y a la vez ha jugado un papel preponderante en la globalización de este deporte y una revalorización de los clubes que terminan transformándose en íconos mundiales, algo impensable unas décadas atrás. El fútbol es el más conocido o expandido de los deportes en este mundo global, y esto supone una multitud de articulaciones sociales, y el hecho de tener vigencia todo el año lo hace más importante que las olimpiadas u otros grandes eventos, por lo que su organismo rector, la FIFA, es hoy una gran multinacional y la maraña de instituciones que ésta articula es omnipresente, ya que el espectáculo no se agota nunca y siempre hay un nuevo partido o campeonato vigente, los cuales se ven o se integran vía Internet, lo que implica según Travis (1998), una realfabetización cultural.

Esto nos lleva a una pregunta ¿cómo vivimos el fútbol?, no jugándolo las grandes mayorías, aunque a veces sí, pero en lo diario esto está vigente en una

expresión de vida de verbalización, o sea, hablamos de futbol como de nuestros intereses como algo propio de nuestra vida.

Hoy el futbol y el turismo se nos presentan juntos ante el evento mundial de Brasil, donde todos los paquetes que hoy se ofrecen tienen una parte de deporte-espectáculo, lo cual justifica su elevado costo, esto es intensivo y en expansión, pero el turismo siempre ha ocupado en diferentes niveles del deporte, en distintas tipologías, ir a España y ver una corrida de toros, a Francia y el gran hipódromo, al igual que Londres, además de Wimbledon.

El gran espectáculo moderno movió millones de viajeros, muchos de ellos turistas y fueron las exposiciones internacionales, hoy son los campeonatos mundiales, las olimpiadas u otro evento mundial como NFL, la Fórmula 1, entre otros. El deporte como la mayoría de las acciones que eran propias del hombre ha dejado el valor propio de hacerlo una forma de lograr estar en grupo para transformar a éste en un observador del espectáculo, que muchas veces nos lleva a viajar para verlo en vivo porque en directo y en tiempo real se ve siempre.

Pero, así como el deporte coloca a una ciudad en el mundo del turismo, como ocurre con las sedes mundialistas o de las olimpiadas, hay también hechos que generan una situación similar en esta etapa del capitalismo global, quizás antes no hubiera sido posible.

Bilbao desde su fundación hasta los años 70 del siglo xx, hizo del mismo el centro financiero y de servicios de un amplio “hinterland” que superaba el ámbito de la actual Comunidad Autónoma de Euskadi. La crisis iniciada en 1975 puso al descubierto una serie de problemas estructurales consistentes, fundamentalmente, la macrocefalia industrial basada en los sectores tradicionales de siderurgia, construcción naval y bienes de equipo, que son los que a nivel internacional más han sufrido y en una insuficiente autonomía del sector servicios que se hallaba muy vinculado al desarrollo industrial.

El espectáculo aún hace milagros, así en 1997, prácticamente sin anuncios Bilbao volvió a ubicarse en el mapa de los lugares a conocer, ante la inauguración del museo Guggenheim, obra arquitectónica excepcional del arquitecto Frank O. Gehry. El museo se convirtió en el sinónimo de toda la ciudad y en un símbolo de regeneración de una zona problemática. Un edificio que logró transformarse en escenario y captar toda la imaginación popular, local y global, una verdadera sorpresa arquitectónica del fin del siglo.

Así, es como Bilbao fue el escenario de un nuevo tipo de “política de aparición”, es decir, enfrentar e invertir algunas de las fuerzas que históricamente

han provocado la obsolescencia y marginalidad de estas ciudades. La arquitectura es nuevamente una forma positiva de enunciación, permite que algo previamente latente se vuelva visible. Esto es una estetización de la política, una propuesta que emplea técnicas de seducción arquitectónicas para enmascarar o sublimar una realidad represiva (Ockman, 2006).

El turismo de masas: la otra revolución

La guerra mundial terminó a mitad del siglo pasado, siguen las guerras locales, pero se siguen visitando los lugares privilegiados, por ello es que el turismo es la forma de acabar la guerra. Pero, ¿qué placer podría depararnos hoy el espectáculo estereotipado de un mundo globalizado y en gran parte miserable? (Augé, 1997).

Para Augé hay que viajar, pero sobre todo no hacer turismo, ya que las agencias que transforman todo en producto turístico son las responsables de la ficcionalización del mundo, de la desrealización aparente; en realidad, son las responsables de convertir a unos en espectadores y a otros en espectáculo. Y es que en el mundo aún existe diversidad, pero ésta tiene poco que ver con el calidoscopio ilusorio del turismo (Augé, 1997).

Por ello, en esta etapa de turismo masivo que comienza a mitad del siglo XX debemos aprender a viajar, a las regiones más cercanas a nosotros a fin de aprender nuevamente a ver.

La etnicidad construída sólo es un punto de partida de un fenómeno complejo, “la difusión mundial de la cultura blanca”, la colonización interna y las instituciones del moderno turismo de masas, producen formas étnicas nuevas y más altamente deterministas que las que se produjeron durante la primera fase colonial. El principal foco de atención se da en un tipo de etnicidad para el turismo en el que las culturas exóticas figuran como atracciones estrellas, lugares a los que acuden los turistas para ver los trajes típicos tradicionales en sus usos cotidianos, tiendas en donde comprar artesanías populares, aprender algunas normas locales de comportamiento y quizás algunas palabras del idioma (MacCannell, 2007).

El término turismo de masas se popularizó entre los años 1950-1970, cuando se da el *boom* del turismo y debido a ello es que los turistas internacionales doblaban el número cada siete años, y se estimaba que el término se

relacionaba al de consumo de masas, en auge en esa época. Este concepto de turismo de masas fue usado inicialmente en Francia en 1962 (Gordon, 2002). Éste se relaciona con un cambio profundo de tecnologías y de la sociedad, que unidos produjeron una gran revolución en occidente, desde un mejor nivel de vida a la revolución de los transportes, ambas se complementaban.

El Mediterráneo, que fue el centro del desarrollo del turismo de masas y su proceso de “democratización”, comienza al finalizar la segunda guerra a recibir turistas, siendo pionero y principal receptor Francia hasta 1955, que va a ser remplazado por Italia hasta 1969 y luego España que, en 1964, era el país líder de arribos de turistas internacionales (Fernández, 1991b).

La crisis económica de la posguerra paralizó los centros emergentes de playas frías del centro-norte de Europa, y le dio la oportunidad al Mediterráneo con mucho sol y que además era menos costoso y así comienza el desplazamiento masivo de turistas nacionales e internacionales a las costas del Mediterráneo.

El despegue del turismo fue al final de la década de los cuarenta y de allí fue creciendo geoméricamente para constituir el fenómeno del turismo de masas, y en ese inicio juegan un papel importante al interior de Europa los automóviles muy baratos Renault 4CV, Citroën 2CV (1947), mientras que, en Estados Unidos, ganadores de la guerra y portadores de la hegemonía del sistema, la industria automotriz hace grandes autos que logran atraer a las emergentes clases medias.

En Francia en 1949, se inicia la era del turismo masivo con el primer avión chárter con turistas de paquete a Córcega, un modelo que tendrá una gran aceptación y será por más de tres décadas el negocio más rentable del mundo económico del turismo.

El auge del turismo masivo se puede ver en su primera etapa, la segunda mitad del siglo XX donde el número de turistas internacionales pasó de 25 a 650 millones, sin contar un grupo mayor que es el turismo interior que en los propios países centrales ya estaba muy desarrollado.

El auge del turismo no puede entenderse como un logro empresarial en solitario, sino como parte de la expresión de una sociedad que multiplica sus consumos, ante una serie de cambios profundos en la misma, comenzando por su liberación y el incremento de la calidad de vida, de un sector de ella, el beneficiado por estos cambios, de no más de un 35% de la población mundial. A partir de la segunda mitad del siglo XX la población mundial se incremen-

ta aceleradamente, así tenemos que desde 1952 que había una población de 2,518'630,000 de personas y cincuenta años después, en el 2002, que era de 6,070'581,000, casi un 250% más.

El mundo del consumo turístico es reducido como el de la calidad de vida en general, si el consumo fuera de toda la población mundial los recursos ya se habrían agotado y las guerras focalizadas y potenciales que se van perfilando en el horizonte están asociadas a esta limitación de recursos, como el agua.

En esta nueva década del siglo XXI, menos del 30% de la población consume por encima de los 20 euros por día, frente a 2,800 millones que gastan menos de dos euros por día y 1,200 millones que gastan menos de un euro por día. Sino existiera esta asimetría el consumo hubiera acabado con los recursos existentes ya que este medio siglo pasado el aumento de estos consumos ha sido muy elevado (Casado *et al.*, 2011).

- El consumo de agua creció un 30%, humano y actividades económicas, en el 2008, un total de 884 millones de personas no tienen agua potable.
- Los combustibles se han quintuplicado, aumento incontrolado del parque automotriz.
- La carne, un objeto de lujo en la mayoría de la población mundial, ha crecido el consumo en un 550%.
- Las emisiones de dióxido de carbono crecieron en un 400%.
- El PIB mundial creció en un 716%, pero el 20% más rico del planeta posee el 50% de la riqueza mundial.
- El comercio mundial tuvo un crecimiento del 1,568%, pero sólo el 12% de la población mundial consume el 60% de los productos y servicios.
- El turismo internacional creció en un 2,860%.

La sociedad del consumo a comienzos del siglo XXI es de una media de 1,700 millones de personas, el 28% de la población mundial, la gran mayoría vive en los países desarrollados y éste es el principal universo del mundo del turismo como de todo el consumo en lo general.

Los cambios en la sociedad del consumo son muy profundos, en el siglo XIX era más caro comprar una biblia que ir al teatro, hoy es al revés, porque los objetos cuestan cada vez menos y el factor humano cada vez más. La pregunta es, ¿por qué se incrementa el valor donde la materia prima es el propio hombre? porque la técnica elimina al hombre y limita su propio uso, y donde éste recupera espacios en los servicios su valor es mayor (Cohen, 2001).

Esto fue anticipado por Bell cuando definió a la nueva sociedad postindustrial, que empieza a emerger en la segunda parte del siglo XX y domina en la última década del siglo pasado a través de la informática, las nanotecnologías y demás tecnologías que habían dejado atrás a la sociedad de la era industrial.

Bell sostenía que la nueva sociedad postindustrial tenía cinco dimensiones, la primera el cambio de la producción de mercancías a servicios, que en la primera mitad del siglo XX se consideraba al sector secundario el que promovería el crecimiento del terciario y no como hoy que es al revés. La segunda, el cambio en las personas que trabajan, en 1956 en Estados Unidos comenzó a haber más empleados de escritorios que obreros.

La tercera es el principio Axial, el conocimiento como nuevo eje del cambio en la sociedad: la sociedad del conocimiento, de allí deriva el cuarto el control más adelante de las tecnologías, que se desarrollarán en parques tecnológicos del conocimiento. La quinta es la creación de una tecnología intelectual, orientada a definir una acción racional e identificar los medios para llevarla a cabo (Bell, 1991).

El turismo de masas, como el sistema que lo aloja y del cual es tributario, está vigente y en plena expansión en la actualidad, y para poder comprender su evolución debemos analizarlo a partir de sus tres grandes etapas del capitalismo mundial, que son las que determinan el desarrollo del turismo.

El desarrollo del turismo genera una serie de efectos colaterales que son sus externalidades o costos, que recién en esta etapa del turismo masivo comienzan a ser evidentes y ello coincide con la emergencia del ecologismo. El turismo como un modelo de desarrollo que forma parte del modo de producción capitalista y, por ende, asume todas sus formas y costos.

En un planeta dividido entre una gran mayoría en la pobreza y una minoría que disfruta de una buena calidad de vida y entre sus mayores disfrutes está el turismo, éste se transforma en un producto deseado, por el placer que genera, además el propio Estado no pone límites al modelo por lo que sus costos o externalidades tienen un crecimiento geométrico, y la mayoría de ellos afectan al sector mayoritario de la población: los pobres.

Las etapas del turismo entre el fin de la Segunda Guerra Mundial y el fin del siglo corto (1990) son dos, dividida en dos décadas cada una, hasta el colapso de la URSS y el final del bloque del éste, un derrumbe que logra ocultar temporalmente el nacimiento de una nueva potencia mundial: China.

La primera etapa que va de 1950-1970, la cual coincide con el ciclo de mayor expansión de Estados Unidos, el auge que tiene el país a partir del triunfo en la Segunda Guerra Mundial y la conclusión del proceso de concentración de la hegemonía del sistema capitalista en el mismo.

En estas dos décadas se dan las condiciones económicas y sociales derivadas de los grandes cambios en la sociedad occidental de los países desarrollados y el auge de la industria que transformó a la sociedad en un gran consumidor a partir de la consigna sobre las mejoras de la calidad de vida y un mundo que empezaba a ser dominado por los grandes centros mediáticos, operadores de la sociedad de consumo.

El eje de todo este cambio fue la revolución social en sus dos grandes frentes, la revolución femenina que permite duplicar el mercado laboral y del consumo y la de la juventud, que será el punto de partida de un nuevo imaginario que es fundamental en los cambios del turismo, como un consumo de vanguardia a adecuarse ante estos cambios.

Esta etapa se caracteriza en toda la actividad económica, incluido el turismo, en que se está en un mundo de recursos infinitos y una sociedad que daba las posibilidades de poder ejercer el derecho a aumentar el consumo, desde el auto a la casa y desde el confort a las vacaciones, lo cual es posible ante el reducido número de beneficiarios de este modelo asimétrico.

En este período se da un gran auge sin límites, sería una especie de capitalismo salvaje del turismo cuyas metas era abrir grandes centros turísticos que como los centros comerciales le permiten a la sociedad consumir en la amplia oferta de servicios escenarios y gustos que responden a sus imaginarios individuales y sociales.

El análisis de este período para el turismo ha sido compilado y publicado por De Kadt, en un trabajo clásico con ejemplos significativos de diferentes partes del mundo, desde Bali en Indonesia, Seychelles, Chipre, Malta, Túnez, México y Senegal, que es quizás el primer reconocimiento del turismo como un modelo de desarrollo (De Kadt, 1991).

En las últimas décadas se han llevado a cabo un buen número de estudios que examinan este tipo de impactos y en contraste con los efectos económicos, en casi todos los casos, la literatura los muestra desde una visión negativa.

Algunos han inventariado numerosos impactos concretos (Young, 1973; Jafari, 1974; Turner y Ash, 1975; Adams, 1992), otros se han concentrado sobre un tipo particular de ellos (Jud, 1975; Graburn, 1976; Eadington, 1978), lo

han localizado sobre zonas específicas, incluyendo las islas del Pacífico (Farrell, 1977; Finney y Watson, 1977); Asia (Francillon, 1975; McKean 1976), España (Jurdao, 1990); el Caribe (Bryden, 1973; Pérez, 1975; Lundberg, 1974).

Esta es la primera etapa del turismo de masas como movimiento mundial y del turismo como opción del desarrollo principalmente enfocada a los países emergentes que en esa época se los designaba como el Tercer Mundo.

En síntesis, el consumo de masas llegó a los viajes, ya que era tan deseable el auto como la casa, la cual salía por una hipoteca, los artefactos eléctricos como la ropa y los viajes, que con el crédito y la masividad se transformaron de ser una cuestión excepcional en algo cotidiano que se hace varias veces al año según oportunidad u oferta, como cualquier vestido.

LA MASIFICACIÓN Y EL TURISMO INMOBILIARIO

El país pionero en la implementación del turismo masivo y su adecuación al modelo inmobiliario, es sin duda España, que compitió con Francia por los millones de turistas que huían del frío en el norte de Europa y las aguas templadas del Mediterráneo eran la mejor opción.

España, en la época del *boom* turístico, fines de los años 40 en adelante, era un país empobrecido y dividido luego de la guerra civil, bajo una férrea dictadura, apoyada por la iglesia católica, rechazada por los demás países. En 1945, no fue aceptada en la Organización Europea para la Cooperación Económica, en 1948 no fue admitida en la OTAN y en 1949 quedó marginada del Plan Marshall, e incluso Francia cierra sus fronteras y admite en su territorio grupos de guerrilleros que incursionaban en España.

Éste era el lugar ideal para que el turismo masivo probara a fondo el modelo en todas sus formas y dimensiones, ya que no había otra opción para ese país, y la carencia de legislaciones de protección servían de aliento a los especuladores y constructores.

Sin embargo, la dictadura Franquista “contribuyó a perpetuar las ideas de aislamiento”, y la autosuficiencia fue una especie de nacionalismo defensivo que sirvió para construir una serie de conceptos básicos en el discurso de ésta en la década de los cuarenta (Pack, 2009).

A su vez, el turismo permitió, por un lado, un rápido ingreso de divisas y, por otro, una modernización acelerada de la sociedad española que estaba anclada en la vieja cultura católica-fascista que predominaba en ese país y

ayudó a promover en forma directa, lo que se conoció como una revolución silenciosa.

El valor del turismo en la economía y en la consolidación de la España Franquista, lo demuestra el discurso nacionalista de Fernández Fuster al sostener que "... Todo español debe aceptar el turismo no como un fenómeno pasajero, sino como una fuente de ingresos perdurables y extraordinariamente valiosos para la colectividad..." (Pack, 2009: 120).

España vendía a España, vendía sol y tierra, paisaje y cultura, y todo lo demás que el turista quiera comprar, pero la consigna era venderles, que no se fueran sin comprar, algo más que el cuarto de hotel y su rica gastronomía mediterránea.

Para ello, ofertó la segunda residencia muy barata respecto de los precios de Europa y con todas las libertades que nadie para esa época de economías cerradas se podía imaginar, situación que coincidió con una crisis en Alemania que llevó a que muchos germanos invirtieran en España, ya que además existía un convenio con ese país que les permitió la deducción de impuestos en las inversiones en España.

Para que los créditos y demás trámites financieros fueran posibles hicieron falta una serie de pasos, desde el desbloqueo diplomático en 1950 y su ingreso a la ONU, al ingreso a la UNESCO en 1955, hasta que entre 1958 y 1959 es aceptada en el FMI y OCDE.

Esta situación le ayudó a un ascenso meteórico de un millón de turistas en 1950 a 2.5 millones en 1955 y de allí a triplicar con 6 millones en los sesenta, 14 millones en 1965, 24 millones en 1970 a más de 50 millones hoy, como se puede ver en este cuadro, que presenta esta época del *boom* turístico español (Moreno Garrido, 2007).

Es así como comienza el auge de los grandes fraccionamientos que empiezan a crecer para asegurar un lugar en el sol a los jubilados y otros turistas europeos. Así tenemos que en 1969 había 226 urbanizaciones en la provincia de Málaga y en 1976, éstas habían pasado a 460.

Hoy en la Costa del Sol, más del 50% de los alojamientos se comparte entre segunda residencia y otras formas de alojamiento no regulado, debido a que éstas pasaron entre 1980 al 2003 de 622,525 a 1'338,343, o sea, un incremento del 231%. Málaga, provincia andaluza que aloja la famosa Costa del Sol, que tiene una extensión de 208 km de litoral, una verdadera muralla de cemento y cristal, apenas interrumpida por la desembocadura de los ríos que, en un ancho

El boom turístico español, 1959-1974

Años	Visitantes extranjeros	Ingresos (*)	Pagos (*)
1959	4'194,686	158,91	20,53
1960	6'113,255	296,50	50,04
1965	15'251,746	1'104,90	78,32
1970	24'105,312	1'680,78	138,06
1973	34'558,943	3'091,20	270,71
1974	30'342,871	3'087,89	325,75

(*) Millones de dólares.

Fuente. Instituto de Estudios Turísticos.

medio de un kilómetro a dos desde la costa hacia el continente, está construido en más de un 50%.

De las zonas costeras españolas, la provincia de Málaga, un ícono en el turismo español y mundial, es una de las más afectadas, lo que ha llevado a las autoridades a buscar mecanismos duros, incluido las demoliciones en vez de proteger y buscar un manejo sustentable, ya que el 80% de sus costas han sido afectadas antes de que saliera la Ley de Costas en 1988, a causa del crecimiento turístico-urbano incontrolado.

Entre las medidas que destacan está la demolición del bloque de apartamentos conocidos como Banana Beach en Marbella, el esqueleto del hotel La Rada en Estepota, la reubicación de 600 chiringuitos (negocios levantados en la playa), así como la adquisición de las últimas fincas cercanas a la playa y la recuperación de zonas de dominio público ocupadas ilegalmente por casas, para su derribo y restauración.

El otro tema que también se trabaja en Málaga es la de regenerar playas para su recuperación natural, la cual se ha visto entorpecida por espigones, puertos deportivos y otros.

La autoridad está realizando en Málaga un deslinde de la zona costera para saber cuáles son las tierras del dominio público y cuáles las privadas, ya que cuando el auge del modelo inmobiliario turístico se avanzó sobre todo lo existente sin tomar en consideración estas áreas de uso público, hoy pulmones necesarios en estas playas sobre densificadas.

La amenaza a la Costa del Sol está en varias direcciones, la más compleja es la derivada del cambio climático, pero es a mediano y largo plazos, las inmediatas son: la sobre densidad, ya que por ejemplo una franja en expansión como la que se da entre Fuengirola y Manilva, la población se triplicará en una década hasta llegar a 1.7 millones.

Éste es un crecimiento por encima de las “necesidades reales”, segundas residencias que llevan el enclave turístico a una medida mayor de conurbación regional con costos muy difíciles de lograr para operar sin deudas sociales amplias.

En otra región costera vecina a ésta, tenemos otro caso del abuso de las construcciones sobre las zonas costeras y las áreas de máxima fragilidad, como lo es el delta del río Ebro que, según el informe del Ministerio del Medio Ambiente, titulado “Estrategia para la Sustentabilidad”, la mitad del delta de este río está condenada a desaparecer.

Hay tres características fundamentales en el modelo español que se dan en México y en el Caribe para poder reproducirlo y hoy tener resultados y costos muy similares:

- La primera es que era un país en crisis, necesitado de divisas y sin más capital que el gran capital cultural más su gente y el capital natural excepcional, que brinda el clima Mediterráneo.
- Un gobierno de la dictadura Franquista, que no requería de un proceso legislativo o de discusión para imponer su modelo, por encima de normas y restricciones.
- El tercero y fundamental requisito era la existencia de un gran mercado emisor muy cercano, para España los países nórdicos, los Países Bajos, Inglaterra y Alemania, entre los más importantes, todos ellos con largos inviernos y una amplia base social con vacaciones por ley y poder adquisitivo para implementarlas.

Estas tres características permitirán que el modelo turístico tome un perfil muy particular y es el dominio del turismo masivo acompañado del de segundo hogar, ambos, partes fundamentales del denominado modelo inmobiliario.

Este proceso aceleró la migración campo-ciudad, dejando vastas áreas sin población y para la especulación inmobiliaria, apuntaló la industrialización básica y, posteriormente, la propia tercerización de la economía española, la cual se consolidó al entrar a la Unión Europea.

Estas características se reprodujeron en México, Centroamérica y el Caribe, por lo cual hoy son los lugares de turismo masivo similares a las costas del Mediterráneo español, no solo en cuanto al modelo sino en las empresas que una vez probado éste como generador de riqueza, lo trasladaron a América.

La Costa del Sol ha sido un emblema y un ícono en el desarrollo del turismo de masas, en la provincia de Málaga, en Andalucía, donde el gran crecimiento inmobiliario ha llegado a límites impensables, ya que para la primera década del siglo XXI por cada plaza hotelera hay 7.7 plazas no hoteleras ni reguladas, que hacen caer la ocupación media anual de los hoteles al límite.

Del 2007 al 2011 en la provincia de Málaga, los establecimientos turísticos se han incrementado en un 23.5%, los establecimientos pasaron de 1,945 en el 2007 a 2,403 en el 2011 y el número de plazas pasó de 149,843 en el 2007 a 165,652 en el 2011. En este periodo el crecimiento más elevado fue de los apartamentos que crecen un 17.1% frente a un 6.7% de los hoteles.

La mayor oferta de establecimientos son las viviendas rurales 916, seguidos de los hoteles que son 494 y luego los apartamentos que suman 385 establecimientos y hoteles-pensión son 283, las casas rurales llegan en 2011 a 292 y los campamentos son 33 (Observatorio Turístico de Málaga, 2011).

No se trata sólo de la Costa de Sol, ya que visto en perspectiva, en toda la costa española la visión no mejora, y los diferentes estudios sostienen que la costa se ha convertido en una región devaluada y en sus desesperados intentos por sobrevivir, reduce cada vez más su valor para atraer un mayor número de gente, lo cual es ratificado por los análisis de Banderas Negras de 2012 de Ecologistas en Acción que otorga 79 Banderas Negras a los lugares más degradados y 12 Puntos Negros a los lugares más amenazados de la costa. De estos “galardones”, 20 corresponden a las obras e infraestructuras, 23 al urbanismo sin control, 33 a los vertidos al mar y 3 corresponden a los “residuos” generados por los grandes eventos (www.ecologistasenaccion.org).

Desde el 2007, se ha implementado en España un programa de reingeniería de la Costa del Sol, designado con el nombre de “Qualifica”, orientado a hacer los ajustes al modelo a fin de poder darles nuevamente competitividad, frente a la emergente amenaza de los países árabes del Mediterráneo y los nuevos países del este integrados a la Unión Europea o en proceso de integración.

Este modelo, el desarrollo inmobiliario sin límites, se aplicó casi linealmente en México y hoy las inversiones más fuertes son la de los grupos de desarrolladores españoles, asociados con políticos nacionales para expandir las

obras turísticas en las costas de México que llegan a extenderse por casi 12,000 km, la gran mayoría con climas semitropicales, aptas para el desarrollo del turismo, de allí los grandes beneficios que les genera.

Esta alianza de intereses se ha valido de los mismos “argumentos” que sirvieron en España, lo cual se potencializó debido a que la corrupción es algo “cotidiano”, la tramitología para los permisos y el cambio de uso del suelo en México, todos trámites muy complejos.

Un ejemplo de este “traslado del modelo” de España a México se da en el caso del desarrollo de las costas de Quintana Roo, específicamente el caso de la compañía Caracol que estaba en proceso de ampliación del Caracol Village en Playa del Carmen, en mano de empresas españolas que domina la región y que el Estado, algo excepcional les había frenado la obra por medio de la Comisión Nacional del Agua (CNA) y la Procuraduría del Medio Ambiente (Profepa), porque se habían saltado todas las normas para la expansión, estrategia similar a la que se sigue en España (Mateo, 2007).

Así, el manejo de la zona costera, la región donde se asienta el turismo masivo de sol y playa ha sido en España, el Caribe, América Central y México, es un problema central por el gran valor de estas costas para los desarrolladores de proyectos inmobiliarios, por lo que la reglamentación existente limita y reduce los beneficios ante las grandes inversiones, de allí que se toma el camino corto de la corrupción, que ha sido el mecanismo más expedito para que se puedan superar todas las limitaciones y reglamentaciones que exige la ley de costas en el caso España y el de México y el Caribe.

Este modelo condena a las zonas costeras y su equipamiento a grandes problemas derivados del manejo irracional de los recursos naturales, los cuales entran en operación con las grandes lluvias, los huracanes o la pérdida de la biodiversidad marina, que reduce el atractivo de estas zonas.

El problema de la tenencia “legal” de la tierra en México, es el eje de la especulación y la fuente de las grandes ganancias que genera el turismo como modelo inmobiliario, es una experiencia negativa que se ha dado en los países de turismo masivo, todos definidos como subdesarrollados, incluida la España franquista, para los años 60, cuando toma fuerza este modelo inmobiliario.

Los países de turismo masivo comienzan a buscar la creación de ciudades turísticas a las que denominaron, ciudades planeadas como Benidorm, Centros Integralmente Planeados como Cancún, Los Cabos, Huatulco, Ixtapa y Loreto en México: en República Dominicana, Punta Cana; en Cuba los Cayos y zonas

exclusivas y así en la mayoría de los países, ya que ese modelo les permitía aislarse de los grandes problemas urbanos de las ciudades preexistentes.

El concepto de integración es de importancia para los centros turísticos, ya que implica una concepción de desarrollo bien planificada y correctamente aplicada, en opinión de los expertos internacionales al servicio de la Organización Mundial de Turismo, que domina este campo desde comienzos de los años 70, pero a la larga las presiones políticas derivadas del éxito del destino planeado terminan por distorsionar la planeación, como es el caso de la mayoría de estas “ciudades planeadas”.

El concepto de planeación en el turismo está asociado a los nuevos temas emergentes como los ambientales y otros de orden urbanístico que ya habían eclosionado en los primeros desarrollos realizados sin ninguna planificación, sin medir la capacidad de carga del territorio, el abastecimiento de agua de la región y otros elementos fundamentales para el sostenimiento de las ciudades, como las reservas territoriales, la sismicidad, los huracanes y demás variables.

Pero hay varios actores en esta responsabilidad sobre la mala planeación, en el caso de España en la época de máximo crecimiento en el litoral la mayoría de los Ayuntamientos se involucran directamente en el proceso de urbanización, ya que esto le permitía recibir más ingresos.

Así, el modelo inmobiliario se construye desde el Estado por los Ayuntamientos y desde la iniciativa privada por los desarrolladores, que con intereses diferentes logran integrar un frente para imponer el turismo como un modelo de doble efecto, “moderniza”, o sea, integra a las comunidades a la economía de mercado y a la vez genera empleo, aunque los costos en mediano plazo son muy elevados.

Esto termina imponiendo al modelo inmobiliario, ya que el eje de la acumulación está dado en la tierra, la cual va cambiando rápidamente de valor, acorde al desarrollo del destino o región, y los impactos ambientales deberían reducir el valor del suelo y de las inversiones que hay sobre los mismos, pero se van ocultando a fin de poder lograr el beneficio inmobiliario del mismo, cuando es imposible de contener tenemos las tradicionales explosiones de la “burbuja inmobiliaria”.

El turismo ha servido para reciclar tierras y otros recursos que por diferentes razones han entrado en crisis y pierden competitividad, allí los recoge el desarrollador y los transforma en una mercancía diferente con un valor muy superior. Un ejemplo son los grandes humedales y lagunas costeras, que no son

aptos para la producción, pero son de un gran valor para desarrollar marinas y fraccionamientos náuticos, aunque el impacto ambiental es muy elevado y, en general, está muy restringido.

Hoy los grandes ejemplos son en los centros urbanos y sus edificios antiguos, base de los hoteles boutique o los viejos edificios que mantienen sólo su fachada y adentro alojan nuevas estructuras de usos diversos; reciclar el pasado, pero mantener su solemnidad es parte de esta estrategia de venta imágenes de la “tradición”.

El modelo inmobiliario, en general, tiene tres grandes etapas, comenzando por la primera etapa que es cuando el proyecto es definido, información privilegiada que permite a un selecto grupo comenzar a adquirir propiedades que en un mediano plazo tendrán un alto valor, a consecuencia del desarrollo emergente. Allí se da el primer salto económico, ya que las tierras se compran por un valor rural muy diferente al que tomaran cuando se urbanizan.

La segunda etapa se da cuando el desarrollo comienza a emerger y no toda la gente cree en el éxito del mismo, lo cual es elemento para mejorar la especulación a favor de los compradores de los terrenos de la periferia de éste, que cuentan con información privilegiada sobre la magnitud del mismo. Hay proyectos que están en una especie de “espera” por una década y luego se destraban y comienzan rápidamente de expandirse y revalorizarse. Un ejemplo en la costa Maya de México fue el fraccionamiento Playacar, que estuvo una década parado hasta que emergió, al igual que las tierras del Fidecaribe o el megafraccionamiento de Puerto Aventura, primer fraccionamiento náutico de esa región costera.

La tercera se da una vez que el destino se ha desarrollado, lo cual lleva a los especuladores y funcionarios del Estado a ajustar los planes de desarrollo urbano a fin de aumentar las densidades y poder hacer una reingeniería de las tierras o abrir otras antes reservadas por los propios administradores, pero ya con sobreprecios que van mucho más allá de lo que la renta media del suelo podía dar.

Allí están los nuevos y grandes negocios de los desarrolladores, como la tercera etapa de Cancún, todas tierras imposibles de usar por la fragilidad, pero que el Estado a través de sus agentes destraba los candados y las sacan a la venta, aunque previamente ya negociadas.

Éste es el caso de Cancún, que se comercializaron plazas, jardines, calles y centros de grandes manzanas además de las reservas territoriales y un caso

diferente, el de Puerto Vallarta y de Nuevo Vallarta, donde el éxito llevó a los “ajustes” de los planes de desarrollo, aunque con destinos ya etiquetados para beneficiarios ya acordados.

El modelo inmobiliario, si bien, es operado a veces por el Estado y otras por la iniciativa privada, siempre terminan ambos grupos aliados ya que uno requiere del otro para que el modelo opere, en una dupla de especulación-corrupción.

El Estado eleva las densidades, saca tierras de reserva e invita a sus “socios”, libera zonas antes restringidas, cambia los planes de desarrollo urbano, en el caso de México hay una cláusula en los planes de desarrollo urbano de “ajustarlos” cada tres años acorde se vaya expandiendo el desarrollo.

En Cancún se aplicó lo que se ha denominado el “pillaje territorial”, algo similar al caso español en esa misma época en Fuenteovejuna y Lanzarote que reunían unas características “para coloniales” y desérticas, con muy baja densidad de población, sin agua, sin electricidad, sin infraestructura suficiente, por lo que los precios de los terrenos eran muy baratos, y al adquirirlos y aplicarlos al turismo esto cambio drásticamente, los que vendieron lo consideraron un verdadero robo.

En el modelo inmobiliario, el mayor valor en juego son los terrenos para expandirse y los ya edificados para hacer reingeniería, los mismos provienen de sacar del proceso productivo a las tierras y darles un valor diferente, aunque inicialmente, se trata de adquirir a valores mínimos, en zonas donde la producción ha caído o no puede competir con otras actividades económicas.

La forma de obtener los terrenos es parte de este negocio y en la mayoría de los casos es el Estado el que interviene para “regular” la tierra. En México se da en los terrenos ejidales que pasan de comunitarios a tierras privadas a través del PROCEDE, un proceso que define los límites de las parcelas ejidales y las adjudica a sus tenedores, que si desean la pueden escriturar para sí o vender. Otras veces, el Estado compra y luego vende a particulares, evitando así pagar un precio elevado por esas tierras que sí lo valdrán, ya que el Estado generalmente realiza una expropiación.

Este proceso de implementación del modelo inmobiliario para el desarrollo del turismo genera un vasto movimiento de descampesinización, el cual se profundiza en la medida en que el desarrollo comienza a darse a través de la industria de la construcción. Esta situación lleva a la ruptura en el mercado laboral rural ante los embates de la industria de la construcción que, a iguales

capacidades, tiene grandes diferencias salariales y perspectivas de trabajo. El salario rural no puede competir con el urbano de la construcción.

Se da una “modernización” a partir de una transformación de la sociedad rural a través de los medios de comunicación y transporte que les han ampliado el horizonte del consumo, por lo que justificaría un cambio de trabajo. Ha muerto el aislamiento principal característica histórica del mundo rural.

Una pérdida de competitividad de las actividades rurales ante la apertura de los mercados nacionales e internacionales que los condenan a la marginación, y los empujan a vender la tierra e iniciar el proceso de inmigración.

A ello hay que sumarle la cuestión social que genera el efecto demostración que producen los trabajadores rurales transformados en obreros de la construcción y que ayudan a los indecisos a dejar las tierras y además sirve para promover la idea que existe de que hay esperanza de buenos empleos en lo urbano y desesperanza en el mundo rural.

Los especuladores les hacen creer a los campesinos que lo que les van a pagar por su parcela es algo impensable, ya que las medidas financieras que ellos manejan en el campo son muy bajas en referencia al valor del desarrollo que tendrá la tierra al comenzar a darse el proceso de urbanización.

El modelo inmobiliario promovido por el desarrollo del turismo es una de las funciones importantes de éste dentro del modelo global, ya que por un lado aumenta la frontera del desarrollo de la economía de mercado y, por otro, integra vastas zonas aparentemente “improductivas” al mundo del comercio y la especulación inmobiliaria.

El ecologismo llevó a nuevas legislaciones y nuevas propuestas desde el turismo de la naturaleza al ecoturismo, todas serían modelos que cambiaban la periferia del servicio y no dejaban de afectar e impactar a las sociedades y a los ecosistemas. De allí deriva una nueva propuesta desde el propio sistema, el desarrollo sustentable, una perspectiva alternativa formada por buenas intenciones que no pudo ir más allá de leyes cosméticas sobre defensa de los ecosistemas y regulación de los sistemas de planificación y construcción de los grandes proyectos turísticos.

En esta etapa comienzan a surgir los estudios sobre los impactos ambientales, en la anterior fueron los económicos y los sociales, pero las propuestas de regulación son del caso concreto y no de la planificación nacional que ya se ha abandonado, por ello es un enfrentamiento de intereses, que al final termina beneficiando al capitalista, porque las leyes del modelo así lo exigen.

El ecologismo es el disfraz de equilibrio y ética que necesita el capitalismo violento del siglo XXI, por ello el sistema les da juego, pero ellos nunca lo cuestionan, sino que lo acusan de no querer proteger la naturaleza, algo que es un común denominador desde el comienzo de éste.

El capitalismo global, lo que requiere son recursos y lo ambiental como el ecologismo son sólo adornos que se unen a otra de las grandes falsedades del sistema: los derechos humanos. No puede haber desarrollo sustentable, ni democracia, ni libertad, ni respeto a los derechos humanos en un sistema donde más del 70% de la población del mundo vive en la pobreza.

Durante esta etapa se consolida el neoliberalismo como modelo económico y político, mientras emergen las estrategias que cubren esta violenta realidad, con los derechos humanos, el ecologismo, la equidad de género, todos ellos principios fundamentales si se toman en forma integral, pero ello es imposible porque se enfrentarían al sistema que ha ido evolucionando de manera tal, que hasta el estado del bienestar son modelos que se pretenden olvidar para dejar a la población a merced de menos del 1% que tiene más de la mitad de la riqueza del planeta.

NUEVOS “PRODUCTOS” EN TURISMO GLOBAL

¿A qué cambios se debió adecuar el turismo en la nueva era global?, ¿estos cambios le beneficiaron o no? Aparentemente sí, porque su crecimiento se ha mantenido constante ya que los turistas prácticamente se duplicaron desde 1992 con 536 millones al 2008 con 934 millones de turistas (OMT, 2009).

Los cambios en esta etapa son básicamente relacionados con el tiempo y el espacio y no afectan sólo a la industria, sino que tienen una gran incidencia en los servicios especialmente en el turismo, cuyas adecuaciones han sido profundas, ya que venían de un modelo basado en el fordismo, hoy obsoleto.

La deslocalización de las grandes empresas y redistribución en una geografía regida por los bajos costos y legislaciones “flexibles”, han logrado revivir el nomadismo en la población, todos estamos en movimiento con diferentes justificativos desde la internacionalización de los universitarios para prepararlos para un mundo global a los turistas que disfrutaban del subdesarrollo en un imaginario donde domina la visión colonial.

Con la desaparición de la estabilidad laboral, de la oficina, del lugar común de trabajo, el sujeto queda en libertad de hacer lo que le plazca menos evitar

la función central sobrevivir, de allí que al hombre le toca hoy, “domesticar lo inesperado para convertirlo en entretenimiento”, lo cual era sostenido por Lehtonen y Maenpaa (Bauman, 2003).

En esta sociedad del ocio, la gente está siempre apurada y consumiendo no para satisfacer necesidades sino es el deseo algo más volátil y efímero. Esto se ajusta a lo que sostiene Ferguson, el consumismo actual no se basa en la regulación del deseo sino en la liberación de las fantasías y anhelos (Bauman, 2003).

Este nuevo marco a partir de fantasías e imaginarios potencializa al turismo dándole un papel cada vez más determinante en la sociedad del consumo, como producto en permanente transformación y como refugio de anhelos, aspiraciones y frustraciones de una sociedad cuya meta es consumir y en ella está la propia definición y auto calificación del sujeto.

La emergencia del turismo masivo no significó la desaparición del turismo selectivo o de lujo, ya que el turismo sólo amplió sus consumidores, pero como la sociedad es muy estratificada, aunque ahora pareciera que estas separaciones ya no existen, y es todo lo contrario, cada vez que el turismo masivo avanza sobre un tipo de turismo, se abren nuevos para los grupos selectivos que no les interesa convivir con las grandes mayorías.

Turismo alternativo

En la década de los setenta del siglo xx cuando emerge el tema ambiental, también comienza a conocerse los impactos del turismo y los costos que traían a las sociedades locales, algo que fue sintetizado en un clásico libro cuyo título ya era una pregunta: *Turismo: ¿Pasaporte al desarrollo?*, un clásico que reunía las principales evaluaciones de experiencias de desarrollo de destinos turísticos y las evaluaba (De Kadt, 1991).

Esta era una parte del problema, la otra eran los grandes costos que debían pagar los pueblos rurales, en el rápido camino de una sociedad rural al turismo, los cuales fueron claramente identificados y analizados en un trabajo clásico de la época, *España en venta* (Jurdao, 1990).

El ecodesarrollo fue la primera propuesta de buscar un camino al desarrollo con menores impactos y afectaciones tanto a las sociedades como a los ecosistemas, pero esta perspectiva audaz y positiva, terminó siendo rechazada por los países centrales, que creían que un desarrollo más lento, los retrasaría en su evolución, y fue rechazada y anulada en la reunión de Cocoyoc en México, a medidados de los setenta.

En medio de este conflicto entre desarrollo, costos y afectaciones a los ecosistemas, generalmente de alta fragilidad, como los costeros, comienza a emerger un nuevo modelo de turismo, que tomó muchos nombres, para unos ecoturismo, para otros turismo de la naturaleza, turismo rural, pero que en general era una propuesta alternativa al turismo de masas que se desarrollaría en zonas rurales, donde existe mínima infraestructura y donde están los ecosistemas más interesantes para conocer y en la mayoría de los casos los cuidadores y transformadores de éstos, los pueblos rurales y los pueblos originarios.

Así, emerge el turismo alternativo, el cual es definido por la Secretaría de Turismo de México como "...los viajes que tienen como fin realizar actividades recreativas en contacto directo con la naturaleza y las expresiones culturales que la envuelven con una actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de los recursos naturales y culturales" (SECTUR, 2004: 22).

La definición que plantea esta institución, rectora del turismo mexicano, tiene grandes omisiones, que no permiten dimensionar lo que realmente es el turismo alternativo y ellas son:

- Tomando en consideración el espacio turístico, la gran limitación es la carga, por lo que es un turismo de grupos pequeños, para evitar los impactos de la saturación y alteración del hábitat visitado. Por ello es turismo de baja densidad.
- La segunda gran diferencia es el tipo de turista, generalmente personas con un nivel cultural medio más elevado que el turismo masivo, que entienden las limitaciones de los servicios en este tipo de actividad a la vez que sienten una atracción por las culturas y la vida natural. Por ello es un turismo selectivo.
- Tercero es la imposibilidad de separar la naturaleza del hombre, ya que éste históricamente la ha alterado o transformado para la conformación de un nuevo paisaje, con sus actividades y su infraestructura. Por ello es un turismo que implica una visión integral.
- Cuarto, todos los ecosistemas son factibles de ser el territorio donde se desarrollen estas actividades, ya sean terrestre o marítimo o combinados, siempre que estén poco alterados y que no tengan ciudades u otra forma de alta densidad de población. Por ello es un turismo rural, en sentido amplio.
- La conservación en este turismo es amplia ya que abarca la ecológica como la social, ambas integralmente unidas, ya que los cambios en las socieda-

des repercuten directamente en las sociedades locales, sus costumbres y actividades. Por ello es un turismo que combina conservación con cultura.

El turismo alternativo, tiene una denominación que no es la apropiada ya que no se trata como ha sido la intención de una alternativa al turismo masivo, porque no lo es porque no genera los grandes impactos económicos que éste desarrolla; éste es un submodelo dentro del general que se orienta a una relación más amigable con las sociedades y los ecosistemas (César y Arnaiz, 2006).

Sitios de turismo alternativo. ¿Cuáles son los sitios donde se puede desarrollar el turismo alternativo? Son tantos y tan diversos que es difícil enunciar sin dejar algunos, por lo que lo haremos de una manera general al dividir los sitios para desarrollar turismo alternativo en diferentes tipos con base en los ambientes donde se desarrolla y los recursos que son el eje de la actividad:

Selvas de diferentes niveles tenemos un sinnúmero de actividades de ocio que son posibles, desde las tradicionales de:

- La observación de aves u otras especies a los safaris fotográficos.
- El senderismo y la observación de plantas, especies y zonas de baja alteración.
- La navegación en la selva alta, algo que nació en Costa Rica y hoy se impone en una vasta región: el Canopy.

Hay zonas selváticas como las de Chiapas que, tienen entre sus principales atractivos:

- Los hoteles construidos con materiales del lugar, gastronomía local y demás adecuaciones para poder brindar el confort de la cultura regional.
- La navegación en ríos, lagunas y esteros, kayak o canotaje, siempre evitando los motores para un menor impacto.
- Recorrido por áreas naturales protegidas, bajo la supervisión de guías especializados, que le dan un tinte educativo al evento.

En el otro extremo, en las costas, hay muchas actividades acorde a los ecosistemas:

- Lagunas costeras, que generalmente el turismo destruye para hacer marinas, son ecosistemas muy frágiles con una gran diversidad y en ellos se pueden realizar actividades de baja intensidad, como canotaje, observación

de aves, alguna pesca con devolución, entre otros, además de la protección a la tortuga si hay campos de desove (César y Arnaiz, 2005).

- Alojamientos irregulares, en tiendas de campaña, cabañas, ramadas, el mayor problema son los servicios.
- Marinas rústicas o fondeaderos, una actividad de apoyo a las cooperativas de pescadores.

En las tierras productivas:

- El agroturismo es una forma de turismo alternativo que integra a los visitantes a la producción y permite una convivencia con los campesinos sus tradiciones y su gastronomía.
- Rutas de turismo rural especializadas: la ruta del tequila o de los diferentes usos del maguey, ruta del café y otras más.

En zonas rurales con patrimonio natural y cultural:

- Cascadas, desfiladeros, montañas, todas ellas son el escenario natural para el *camping* y el senderismo, orientados por los guías locales, que saben del manejo y la previsión en estas zonas aparentemente sin riesgo.
- Casonas, cascos de haciendas, antiguos molinos, canales y demás obras del hombre que hoy están como adosadas a la naturaleza y que se transforman por su historia y ubicación en atractivos.

Otras actividades potenciales:

- Espeleobuceo en cavernas, de alto riesgo; espeleología, arapente, vuelo en globo, ciclismo de montaña, descenso de ríos (Veracruz), y otras más definidas como turismo alternativo de aventuras o alto riesgo.

Estos son potenciales tipos de turismo alternativo, pero hay muchos clasificados según otros criterios, por ejemplo:

- Turismo naturista o de salud con la naturaleza, con rutas, actividades y uso de técnicas curativas locales.
- Turismo solidario, con determinados pueblos y cuya visita es un apoyo, así como la promoción de sus productos.
- El turismo responsable, donde el acercamiento entre turistas y locales es diferente, más amigable y hay una mejor convivencia que les permite conocer y ser conocidos mejor.

- El turismo justo coincide con el comercio justo, donde se exige algo acorde a la realidad local, pero se paga con una visión global, a fin de poder dejar ayudas y no dejar problemas como algunas ONG y grupos hacen con comunidades campesinas.

¿Quiénes deben ser los prestadores de servicios turísticos? Este tema es fundamental dado el territorio donde éste se da y las características de las sociedades de acogida, del mundo rural.

De allí, que los prestadores de servicio deben ser la población local y los técnicos que desarrollan actividades en las mismas y en los ecosistemas que alojan a éstas, a fin de no introducir elementos extraños, que terminan afectando la relación de estas localidades o pueblos cuando se deben enfrentar al turismo.

En el caso de México, el tipo de tenencia y nivel de asociacionismo, hablamos de los ejidos o de las comunidades, es fundamental para implementar el turismo alternativo. Las razones son fundamentalmente tres:

- El turismo se realiza en territorio rural, por consiguiente, debe ser operado por ellos a fin que no altere violentamente la comunidad y no transforme la forma de vida de estos pueblos.
- Debe ser una actividad complementaria a la producción y parte del proceso de la multifuncionalidad del espacio rural, no debe obligar al productor a dejar de producir, para no debilitar su base económica y cultural.
- El mejor guía de la región es quien vive y conoce todas sus historias además de ser una opción para sus hijos que al capacitarse, se van a la ciudad, éste puede ser un modelo de reasentamiento de nuevas generaciones.

Los expertos juegan un papel fundamental ya que ellos trabajan con la comunidad desde una perspectiva participativa y además han construido mecanismos de presentación que ayudan a la creación de los centros de interpretación para áreas protegidas.

La gran biodiversidad de México ha convivido con los pueblos originarios y los grupos campesinos, que son los que han generado un manejo más racional de las mismas, lo cual hoy es alterado por la agricultura extensiva y el uso incontrolable de todo tipo de agroquímicos.

Por ello, el turismo alternativo juega un papel importante en la conservación, generación de empleo y sirve como evaluador de la calidad de estas re-

giones al analizar el agua y las tierras y ver la conservación de la biodiversidad frente a los cambios que generan las nuevas actividades.

Pero en la realidad, el turismo alternativo lo manejan en número significativo los rururbanos, o sea, los urbanos que emigran a las zonas rurales con un capital y experiencia comercial y así pueden llegar a lograr empresas eficientes, en un área donde muchos proyectos fracasan por la falta de experiencia y conflicto entre los diferentes actores locales.

El cambio climático y la fantasía en la construcción de nuevos territorios para el turismo

En la actualidad casi 2,500 familias viven en casas flotantes a lo largo de los más de 4,400 kilómetros de ríos navegables, canales y lagos de Holanda, lo cual también embona con otro problema nacional, la densidad urbana de 488 habitantes por kilómetro cuadrado, la más alta de Europa.

Estas experiencias de los ingenieros holandeses se han pasado para apoyar al turismo, tomando como caso el emblemático de Maldivia, ese archipiélago de islas casi al nivel del mar, considerado uno de los “paraísos del turismo”, amenazado por la elevación del nivel del mar a consecuencia del cambio climático y su incidencia en las grandes reservas de aguas de los polos. Hicimos referencia a las casas, porque el modelo holandés que plantean es flotante, diferente a la creación de islas artificiales por relleno como las que construyó Dubái.

La firma de arquitectos Dutch Docklands Internacional, con sede en Holanda, que se ha asociado con el Gobierno de las Maldivas para desarrollar ocho millones de metros cuadrados, entre el área marítima y la construida, con islas artificiales en el corazón de Maldivas, a poca distancia de la capital, Malé, y del aeropuerto. La inversión ronda los 775 millones de euros.

Esta empresa tiene una larga experiencia en este tipo de construcciones ya que ha construido desde cárceles flotantes hasta complejos hoteleros y viviendas, en Holanda y otras partes del mundo. Este proyecto de islas flotantes designado como “Five Lagoons”, y ante la prioridad que implica desaparecer o sobrevivir para el país, el gobierno del archipiélago ha creado la empresa Dutch Docklands Maldives.

Las cinco grandes islas flotantes que albergarán un total de 700 viviendas, tendrán un manejo inmobiliario semejante al de Dubái, ya que no son para la población local sino para venta y están pensadas en inversores con alto poder

adquisitivo, según lo declara la empresa responsable de la promoción y venta de las viviendas, Christie's International Real Estate.

No sólo el cambio climático ha generado estos proyectos extremos, sino también la falta de territorio para determinadas funciones como es el caso de Japón, que debió construir islas artificiales para poder desarrollar aeropuertos acordes al gran tráfico y las nuevas exigencias de la aviación.

La fantasía que crean los imaginarios del turismo no tiene límites, como es el caso del Manta Resort de la isla de Pemba es uno de los hoteles más lujosos del archipiélago de Zanzíbar, en la costa oriental de África. Alojarse en ese resort ya debe ser relajante pero, si se quiere un nivel más de relax, sólo se tiene que pedir una habitación submarina, que es una plataforma flotante sobre los arrecifes que rodean al resort y accesible sólo en lancha.

Los ingleses que dominaron los mares en el siglo XIX y mitad del XX también construyeron islas artificiales, pero con otros usos diferentes al del turismo. Es Spitbank Fort, una fortaleza victoriana de piedra, azotada por las olas y el viento del mar a unos kilómetros de la ciudad costera británica de Portsmouth, se ha transformado hoy en un exclusivo hotel de lujo con ocho habitaciones.

Para hacer historia, Spitbank Fort es una de las tres fortalezas marítimas que el almirante Lord Palmerston ordenó construir en 1859, como parte de un plan para defender Inglaterra de una hipotética invasión por parte del emperador francés Napoleón III. La construcción de estas fortalezas se inició en firme en 1867. Para 1880, no había sospecha de que Francia tuviera el más mínimo interés en invadir Inglaterra.

La mayor es Horse Sand Fort, que ha sido convertida en un museo y centro de patrimonio histórico, la segunda en tamaño No Man's Land Fort, que está siendo acondicionada por la compañía de Clare para convertirse también en un hotel para usos corporativos, convenciones y encuentros y por ser más grande tiene una capacidad de 27 habitaciones, y terminamos con Spitbank Fort, la más pequeña de las tres, que acaba de abrir sus puertas como hotel de lujo. Las tres islas-hoteles-museos son un atractivo que hubiera sido impensable décadas atrás, pero converge con la nostalgia, el capitalismo artístico y una sociedad del consumo sin límites.

Siguiendo con islas de origen histórico, esta Fort de Nadie, un hotel acaba de abrir en una isla artificial en el medio del río Solent que separa la isla de Wight de la parte continental de Inglaterra. Con 23 habitaciones, el hotel puede albergar no sólo invitados durante la noche, sino visitantes de día y eventos.

Fort de Nadie incluye dos helipuertos, una discoteca, laser tag, salas de juegos, sala de billar, espacio para reuniones, azotea, piscina con agua caliente y un tradicional faro. El edificio circular como todo fuerte del siglo XIX tiene cuatro pisos llenos de una variedad de instalaciones increíbles. Esta isla privada está a 1.4 millas de la isla de Wight 3 veces el tamaño de Spitbank Fort.

Islas artificiales modernas con la última tecnología y otras del siglo XIX, se unen en la fantasía del turismo para ofrecer lugares excepcionales, tanto que difícilmente entrarían en la realidad, y son como submundos de la misma, que existen porque hay un mercado creciente que ha hecho del lujo su bandera.

El turismo recicla el pasado y lo hace futuro, transforma realidad del mundo marino en tierra del placer, en fin, la fantasía como la imaginación no tiene límites, por ello este negocio mundial tampoco lo tiene, pese a estar en todos los países del planeta.

Turismo, capitalismo global y neocolonialismo

Llegamos del turismo de masas al de la etapa del capitalismo global, donde el viaje de vacaciones se ha transformado de tal manera que es difícil compararlo con el pasado reciente de los años del *boom* de los cincuenta y los sesenta. Es que ha cambiado la forma de mirar, que define al turista y que define de algún modo también el objeto de su mirada, el cual inicialmente puede resumirse rápidamente en algunos rasgos esenciales que serían:

La primera ilusión del turista es, en efecto, la del movimiento, al contrario que el inmigrante, el turista permanece siempre en el mismo sitio mientras se le van pasando las imágenes que verá, de vuelta a casa, desde su sillón. En realidad, va viendo por adelantado las fotos del viaje y está siempre, en consecuencia, en el lugar desde el que las verá nuevamente a su regreso. Al mismo tiempo, en Túnez, en Estambul, en Tombuctú, en Bombay o en Cancún, el turista se traslada sólo de un no-lugar a otro —los mismos aeropuertos, la misma cadena hotelera, los mismos autobuses, los mismos servicios indiscernibles de la misma agencia, en síntesis, uno puede dar la vuelta al mundo sin salir jamás del Sheraton o como decía la publicidad: “afuera es El Cairo, dentro el Sheraton”.

Si el “inmigrante” es el hombre que nunca ha estado en su propio país y, por lo tanto, tampoco puede volver, el “turista” es paradójicamente el que no

ha salido nunca de él. El turismo de masas, acuñador de una mirada homogénea entregada al consumo industrial de paisajes, monumentos y cuerpos, alimenta la paradoja de una generalización del elitismo: los turistas son todos igualmente superiores, son todos indiscerniblemente únicos, lo que sólo es posible, en cualquier caso, frente a una totalidad inferior, la de los “inmigrantes” locales que les sirven, y al mismo tiempo son contraste y decorado (Rico, 2005).

La experiencia se parece a la memoria del viaje, al catálogo de la agencia que vimos antes de partir y casi no se distingue de la del compañero de autobús o de barco, lo cual afirma un yo tautológico y vacío que se indica a sí mismo como el único contenido individual de la aventura. Los lugares a ver, la gente local constituye el fondo indiferente, repetido, pintado, sobre el que se suceden los cuerpos singulares retratados en las fotografías y de hecho lo que diferencia a esas pirámides de las del compañero de viaje es que sólo en esas aparezco yo.

Siempre el turista es el que tapa las cosas, el que esta delante de lo que se va a ver, para la foto que a su vez Internet ha permitido, multiplicar esta ilusión de exclusividad vacía, bombear esta “inflación de egos estereotipados” y hay decenas de páginas web en las que los turistas “cuelgan” las fotografías de su viaje —el yo en la época de su reproductibilidad técnica. ¿Viajo luego existo?, ¿disfruto, soy feliz?

Para el turista los lugares que visita deben convertirse en parques temáticos de sí mismos, a la medida de la fotografía que queremos tomar, de allí que el país entero tiene que posar y habrá que obligarlo a acomodar su economía, a transformar sus infraestructuras, a reorganizar su comercio, a disolver sus ciemientos y momificar sus superficies, a poner el agua, el espacio, los hombres a disposición de la imagen verdadera que los turistas han visto ya mil veces y quieren confirmar sobre el terreno (Rico, 2005).

Los 500,000 millones de dólares anuales del negocio turístico entrañan una intervención sin precedentes y a todas las escalas en la articulación de las naciones soberanas, porque esto es similar a rentar campos para cultivo, la gente llega, ve y se lleva la cosecha, sólo deja el rastrojo, las migajas del turismo, en el camino queda la historia, la cultura, sus tradiciones y muchas cosas que ya no regresarán.

La imagen que el turista tiene antes de llegar, que es la que ha podido observar por Internet y los catálogos está constituida por carreteras y campos de golf en el desierto y la tradición, ya amoldada a la posibilidad de una fácil digestión por un turista poco instruido y con tiempo sólo para mirar, ser mi-

rado, gozar y ser envidiado. Pero no sólo el país, debe ser un parque temático sino que tiene que tener vida y por ello los habitantes tendrán que avenirse a participar en él, y sólo para los visitantes, pero deben aparecer como no son sino como el turista quiere que sean sumisos, sencillos, serviciales, admirativos, testigos en cada gesto de nuestra superioridad natural, que tratarán en vano de imitar, o aparecerán como un problema de seguridad: “inmigrantes” también en su propio país, se insinuarán amenazadores, astutos, sospechosos, inclinados racialmente a la delincuencia, por ello para conciliar el espectáculo y la seguridad, se hace vestir a los policías con trajes típicos nacionales, como ya ocurre en Honolulu.

El espectáculo debe continuar, la imaginación controlada por los medios sigue buscando las fuentes del placer y el sujeto, que tiene como única meta llegar a tenerlo se autoexplota al extremo, para hacer de esa utopía una verdadera realidad.

Allí, está uno de los epicentros del sistema desde el turismo, el mantener la luz de la esperanza, el afirmar que hay un tiempo mejor, pero como es un “paraíso” compartido, ese tiempo es corto, pero intenso y se puede volver si es que se logran más ingresos, porque cuesta, y porque sólo pagando se ingresa. Antes se vendían las indulgencias y se aseguraba el cielo, hoy el trámite es similar, pero en vez de una iglesia de la religión hay que ir a otra de la diversión, al final los productos son similares, y la fe se consolida.

Conclusiones, el papel del turismo hoy

ANTECEDENTES

Luego de este largo recorrido que se inicia en la modernidad en el siglo xv y concluye a comienzos del siglo XXI en una nueva era, a la que le denominan postindustrial (Bell, 1991) y otros la tercera revolución industrial (Rifkin, 2000), la pregunta obligada es si la teoría y metodología elegida sirvieron para el objetivo de este estudio y sus principales resultados en qué consisten.

Hemos partido de la totalidad, una noción filosófica en la que los teóricos y especialistas de las Ciencias Sociales han reencontrado por su propia cuenta la noción de totalidad y en esa medida donde no se limitan a la pura y simple descripción de hechos aislados (Lefebvre, 2011).

Para Marx, el objeto material de la historia aparece en su teoría bajo diferentes formas, en primer lugar, en las concepciones episódicas y narrativas de la historia, que es el concepto historiográfico de la historia.

En segundo lugar, está la parte central de la filosofía de la historia, expresada en la concepción materialista de la historia, la cual se escribió en el prefacio de *Contribución a la crítica de la economía política* (1859) y *La ideología alemana* (1845). El principio de construcción predominante en estos escritos para explicar el curso que sigue la humanidad es la dialéctica entre las relaciones de producción y fuerzas productivas.

Así Marx estudió exhaustivamente una gran cantidad de materiales de historia social y comprendió con claridad que su principio general de construcción sólo podía tener el carácter de un principio heurístico, es decir, que como él señalaba solamente se trata de un hilo conductor para el estudio de los hechos y no una cadena irreversible de acontecimientos que solamente hubieran podido ocurrir de un modo determinado y no de ningún otro (Schmidt, 1984).

A ello se le suma, en tercer lugar, el concepto de historia inmediata que tiene el presente como el de una realidad que introduce en lo nuevo, que Marx desarrolló en los escritos posteriores a la Comuna de París, ante la gran impresión que le causó ver esa gran tragedia de la sociedad.

El cuarto es el concepto de historia, que traduce el proceso de conocimiento histórico que con precisión meridiana atraviesa toda la obra de Marx, comenzando por *El capital*, y que ha sido la base del estudio, la discusión y diferentes análisis de su teoría-método.

Hay una frase célebre de Goethe que decía “forma formada que se desarrolla por estar viva”, la cual esconde una grave cuestión que preocupó mucho a Marx y que es la simultaneidad de los conceptos sincrónicos y diacrónicos que se han transferido de la lingüística al moderno pensamiento estructural y que ha servido para resucitar el debate de la Ciencia Social.

El ajustar el estudio de un fenómeno complejo al desarrollo de la sociedad ha sido un esfuerzo grande ya que siempre quedan espacios sin abordar, aunque hemos logrado articular los ejes principales y sus desarrollos y como éstos inciden en otras y sucesivamente en la formación y consolidación de un modo de producción, en este caso, el capitalismo.

Pasar todo esto al estudio del turismo es un tema más complejo aún, porque siempre fue subvalorado, no por ignorancia sino por conveniencia, ya que este modelo se ha adecuado ideológicamente dentro del capitalismo, pero expresa

la continuidad moderna del nuevo colonialismo. La sociedad logra a través del turismo transformar la tragedia en comedia, lo horrible en exótico y lo inaceptable en utopía, para poder hacer de todo un hecho digerible en una sociedad con gran necesidad de hechos que le den esperanza.

Para poder dimensionar medidas y pesos en el desarrollo de un fenómeno local camino a ser global, hemos tomado un párrafo de uno de los últimos libros de Hobsbawm, que dice así: "... en 1935, mi amigo, el admirable heleenista, tenía veinte años y descubrió Grecia, por primera vez con una mochila y dos guías, los aldeanos griegos hacían sonar las campanas en cuanto veían llegar al extranjero y resolvían entre todos, quien le ofrecía hospitalidad... A mediados de 1990 visitan Grecia entre nueve y diez millones de extranjeros, lo que significaba que en las vacaciones había tantos extranjeros como griegos..." (Hobsbawm, 2013: 33).

El turismo pasó de ser algo para grupos de altos ingresos a la masificación, la contraparte de la revolución de la sociedad del consumo, una transformación impensable en su origen a comienzos del siglo XIX.

No es casual que, en el capitalismo, sistema que aloja a un modelo particular, aunque cada vez más integral, el turismo ha tenido el mismo desarrollo que el propio capitalismo, ya que pasó de ser un fenómeno europeo a América del Norte y luego por la expansión del colonialismo de fines del XIX y las nuevas revoluciones en los transportes se hizo global.

El turismo y el deporte son dos fenómenos que abarcan todo el mundo, que expresan un modelo colonialista, ya que ambos fueron creados y hasta hoy son operados por las potencias centrales, y fueron impuestos por los grandes colonizadores, y hoy siguen cumpliendo la misma función, de ampliar el radio de la alienación capitalista expresada en la sociedad de consumo. Sin embargo, ellos no han sido estudiados, apenas descritos, pero hay otra razón de fondo además del papel que cumplen, y es que ambos se dan en el tiempo de no trabajo, que hoy se mezcla con el trabajo, por ello el ocio es una continuidad del trabajo, expresada en el consumo del ocio, o sea, el hombre no deja de generar ganancias, una en la empresa y las otras en el comercio.

El capitalismo no tiene horas de descanso y su expresión es el mundo financiero que gira como el planeta y en diferentes usos horarios genera ganancias en ese nuevo capital de dinero electrónico que es mayor que la producción y que está en la base de las crisis, por caída de las burbujas especulativas.

Este estudio se ha dividido en cuatro grandes etapas desde la perspectiva temporal, la primera abarca desde el inicio de la modernidad a fines del siglo XVIII, que es el período donde se dan las grandes transformaciones que hacen que Europa, un subcontinente que antes había alojado a dos grandes culturas, la griega y la romana, para luego entrar en una era de un largo oscurantismo, bajo el control de la religión católica, lo que comienza a cambiar con los descubrimientos de nuevas tierras y pueblos y el renacimiento.

En este período se sientan las bases de la dominación del mundo desde el eurocentrismo, ideología que se origina en Europa, a partir de enfrentarse al otro, al diferente, al que van a conquistar y luego esclavizar, por lo que necesitaban una ideología de justificación, que los lleva a autonombrarse como la gran civilización, siendo el resto del mundo, que desconocían, una gran región con menos desarrollo cultural, social y político.

En la primera etapa, aparecen temas centrales para los estudios del turismo, como la otroriedad, el otro, el diferente, el extranjero, algo que está en el centro del turismo ya que la gente viaja por tener nuevas experiencias y conocer lo diferente a lo que vive.

El paraíso existía en la mente de la gente como imaginario utópico, pero cuando los marinos del capitán Cook entre otros cientos llegaron a las islas de la Polinesia, descubren el paraíso real, y éste pasa a ser un imaginario real que hasta hoy es vigente en el mundo del turismo, especialmente su *marketing*.

La clasificación de las plantas, los animales y, por último, los hombres que realiza Linneo en el siglo XVIII y que le da a Europa el poder de clasificar la botánica y zoología del mundo, junto con los viajes que le ponen nombre a toda la geografía del planeta, se transforma en un elemento más de dominación, camino al control por el sistema emergente de la economía del mundo.

La Revolución francesa no sólo nos dio el primer y claro mensaje de libertad, igualdad y fraternidad, sino que sirvió además como ejemplo, que logra conocerse en todo el mundo occidental y despertará un ansia de mayor libertad.

La caída de la aristocracia generó una gran transformación que la clase emergente, la burguesía, comenzó a asimilar y así se alía a la decadente aristocracia que le va dando las formas de “vivir” a este nuevo sector social.

Entre ellos, destaca que los grandes cocineros de la época que abren sus restaurantes, ya liberados de la aristocracia y de las leyes que limitaban el po-

der abrir negocios propios, comienzan a activar la revolución gastronómica que inicialmente se limitaba a caldos reconfortantes y luego pasan a los restaurantes con varios platos de oferta, la cual creció exponencialmente.

En la misma época, a fines del XVIII, se inician los incipientes hoteles, especialmente en las zonas termales, los antecedentes del SPA, para más adelante pasar a las ciudades todavía sin servicios básicos.

El descubrimiento del mar, la desmitificación de los bosques, el respeto y la admiración a la montaña son otros temas esenciales que acercan al hombre a la naturaleza y de esa alianza, el turismo toma la delantera, ya que el mar, el sol, las montañas y las aguas termales eran los grandes atractivos de esa época.

La segunda parte arranca con el siglo XIX y la Revolución Industrial que implica la revolución de los transportes, una dupla fundamental para poder desarrollar el incipiente capitalismo y sobre ésta se monta el turismo que transforma los viajes en verdaderas fantasías, con gran lujo para los ricos viajeros y abajo estaban los otros, los que viajan por una esperanza, huir de la pobreza: los inmigrantes.

El ferrocarril logró transformar la sociedad de la época, ya que por primera vez en la historia la gente aprenderá masivamente lo que es el movimiento de una máquina y poder salir de su pueblo para conocer el mar, la montaña, viajes cortos del día, pero eran el anticipo de los excursionistas.

En el siglo XIX se dan las grandes transformaciones tecnológicas, nace la fotografía y el paisaje logra un espacio en la realidad al poder ser reproducido y promovido a través de libros y revistas.

La sociedad cambia y hay una creciente participación de la mujer en la sociedad, comienzan a aparecer los trabajos en las grandes tiendas que se forman junto a los nuevos bulevares, siendo los pioneros en París.

El tren abre las puertas a nuevos lugares como la costa del Mediterráneo y con ello emerge su gran ícono: la Costa Azul, mientras el primer canal transoceánico se inaugura con un viaje de turistas en uno de los cruceros de la época, el canal de Suez, abre las puertas a la egiptología, que deviene en un primer gran turismo cultural y un saqueo fenomenal de las reliquias de la época de los faraones.

Las ciudades se reforman y se preparan para ser visitadas. París es la primera en 1850 a 1870, Londres va en paralelo y Viena es en 1880, cuando inicia esta reformulación y modernización urbana de la ciudad capital. A mitad del siglo comienzan las Exposiciones Universales, el espectáculo del capitalismo

trionfante atrae a millones de personas. Fueron seis millones en la primera, en Londres, y luego fue París y otras capitales que ocuparon alternativamente el centro del nuevo espectáculo: “la era del progreso”.

Para que lleguen los visitantes se hacen las grandes obras para el agua, los drenajes, las calles, los bosques y los parques, todo adecuado para ser la atracción de los ciudadanos del país primero y luego los visitantes de otros países; el turismo empieza a tomar más fuerza.

En Londres, la reina Victoria encara uno de los cambios más drásticos de su época, reinar pero no gobernar, así se crea una serie de actos diarios, como el cambio de guardia en el palacio de Buckingham, que son el gran atractivo de Londres, es el tiempo de la “tradición inventada” y con ella aparece el souvenir.

Antes de terminar el siglo, se da en Berlín la división de África y algunas islas de Asia, a fin de que los nuevos capitalistas-colonialistas tengan grandes territorios para obtener materias primas y, a la vez, abran nuevos mercados, los viajes del imperio también se hacen de turismo, los hijos de estos países quieren vivir el orgullo de sus posesiones.

El capitalismo pasa de su primera etapa a una segunda de carácter monopolista y ello enfrentará a las principales potencias en dos guerras, que abarcan la primera mitad del siglo XX, cerrando la gran fiesta que se había inaugurado París a fin del siglo, conocida como la famosa Belle Époque.

El turismo tiene nuevos aliados, Coco Chanel crea la ropa sport y la mujer no deja de marchar para tener iguales derechos, esto amplía el mercado y crea nuevas opciones de turismo, desde los sofisticados trenes como el Orient Express al Expreso Azul de los maridos que viajaban a la playa para ver a su familia los fines de semana.

Durante este período de la entreguerra o tercera parte en el trabajo se sientan dos bases fundamentales del turismo: el turismo social que lo desarrollan algunos países, pero especialmente las grandes dictaduras de Alemania, Italia, luego España y Portugal y el segundo es la entrada del avión comercial a este negocio y estos años se arman las primeras compañías y se logran los primeros vuelos trasatlánticos y globales, como los que realiza en los años treinta, la Pan American con sus famosos clíperes, hidroaviones grandes que incluían comidas/dormitorios para una larga travesía a veces hasta de tres días, con muchas paradas por combustible.

Las líneas aéreas internacionales fueron como el turismo un justificativo para intervenir y ocupar las islas, a veces con convenios y otras las considera-

ban desiertas o “estratégicas”, según la ley de islas Guaneras y eso le daba un derecho a Estados Unidos para ocuparlas, para que sirvan de base de abastecimiento de sus líneas internacionales.

El auto transforma el turismo familiar y abre una gran puerta en Estados Unidos con éstos y luego los motorhome; en Europa los autos pequeños y las caravanas, se inicia el campismo y emerge un nuevo tipo de alojamiento: los *campings*, que complementan la nueva oferta de hoteles ya de gran lujo y con grandes restaurantes y otros servicios adicionales.

La última parte es el turismo masivo, desde los cincuenta a los noventa del siglo xx, luego viene una nueva área y las transformaciones serán mayores. El chárter inaugura el vuelo de avión masivo de bajo costo y con ello logra integrar a Europa y en Estados Unidos, éste avanza sobre el Caribe y Centroamérica.

El turismo se transforma en la gran alternativa a la colonización, ya que en el Caribe como en el Pacífico, las islas están mínimamente desarrolladas y la población empobrecida decide emigrar y los que quedan no tiene grandes alternativas de trabajo. Estados Unidos, en el Caribe y el Pacífico, siembra hoteles y servicios básicos, crea los grandes cruceros y las líneas aéreas para mover grandes contingentes y hacer del turismo la base económica de estas islas.

El turismo sirve durante la Guerra Fría, como expresión exterior del American Way Life o modelo de vida americano y surte efecto al llegar a construirse un gran imaginario colectivo que unía el paraíso de las islas con el calor, el mar, la diversión lo que en inglés se denominaba las cuatro “S” (sand, sun, sea and sex).

De allí en más, el turismo abarca todos los países sin excepción, ello lo transforma en uno de los motores más estables y de crecimiento continuo del capitalismo global; desde las ciudades el turismo pasa a las zonas rurales hasta ocupar los lugares más alejados por nuevos segmentos como el turismo de aventura.

El turismo está en el centro de la sociedad del consumo, ya que los viajes son consumo desde la ciudad emisora a la salida donde hoy los aeropuertos son grandes centros comerciales al destino donde todo es vendible, todo es comprable y todo es tiempo que se debe ocupar; se cerró así la vieja concepción del turismo como descanso y emerge una nueva como consumo de experiencias.

En este largo camino de crecimiento y adaptación del turismo a las diferentes etapas del capitalismo, logramos probar la hipótesis inicial de que el turis-

mo es parte de un modelo dentro del capitalismo, y que se va adecuando a sus transformaciones y que va creciendo en la medida en que el trabajo inmaterial tiene más vigencia y la sociedad del ocio se integra a una sola con el trabajo.

Las funciones del turismo han sido en estos dos siglos varios, de abrir el camino a la economía de mercado al desembarcar en islas con economía de subsistencia a la geopolítica en el enfrentamiento con su oponente, la URSS en la Guerra Fría, que duró cerca de medio siglo.

También jugó un papel importante en la descolonización de las colonias más pobres las islas del Caribe, del Índico y el Pacífico, las cuales se les dotó de equipamiento para lograr los nuevos paraísos del turismo, no sin antes armar a éstas de bases militares de control y un sistema bancario que generó los otros paraísos: los fiscales.

El turismo ha dejado de ser un producto anual para transformarse en un consumo de fin de semana, de pocos días, pero muchas veces en el año, cada vez más en la medida en que el Internet se transforme en la fuente de información, guianza y construcción de nuevos imaginarios, todos ellos fundamentales en esta industria del ocio donde lo que se vende son experiencias y consumo de tiempo para olvidar a la ciudad y los grandes problemas.

El turismo desde lo que fue en sus comienzos a hoy ha tenido un cambio absoluto, ya que pasó de ser un complemento de la vida de los sectores de mayores ingresos a ser una realidad que se trata de socializar en todo el mundo, más en los propios países, ya que hoy, en el 2017, hay más de 1,300 millones de turistas extranjeros, pero más de 6,000 millones de turistas internos o nacionales.

En síntesis, todos viajamos, una gran mayoría por placer y otra por hambre o huyendo de las guerras; el turismo y su magia no puede desprenderse de la realidad.

Referencias bibliográficas

- Ackerman, James S. (2006). *La Villa. Forma e ideología de las casas de campo*. Madrid. Akal Arquitectura.
- Acta de islas Guaneras. Estados Unidos. <http://bilistorias.blogspot.mx/2010/12/estados-unidos-dicta-el-acta-de-las.html>
- Aertsen, Víctor U. (2011). El cine como inductor del turismo. La experiencia turística en Vicky, Cristina, Barcelona. *Razón y Palabra*, núm. 77, agosto-octubre. http://www.razonypalabra.org.mx/varia/77%204a%20parte/54_Aersten_V77.pdf
- Afzal, Daniel, Alastair Harborne, Peter Raines, Stephen Evans y Mark Andrews (2001). *Summary of Coral Cay Conservation's: Mapping Habitat Mapping Data from Utila, Honduras*. Unpublished CCC Report.
- Alba Rico, Santiago (2009). *Unas putas verdades a la cara del turismo porno capitalista de las asfixiantes tanatocracia realmente existentes*. Cuba. La calle del medio.
- Albacete Sáez, Carlos Antonio y María Herrera Fernández (2012). *Las tecnologías de la información y comunicación en el sector turístico. Una aproximación al uso de las redes sociales*. España. Editorial Universitaria Ramón Areces-FITUR.
- Albert, William (2007). *The Turnpike Road System in England*. Cambridge-New York. Reedición.
- Alcaide González, Rafael (1999). La introducción y el desarrollo del higienismo en España durante el siglo XIX. Precursores, continuadores y marco legal de un proyecto científico y social. *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, núm. 50, octubre 15. Universidad de Barcelona.
- Alfaro, Alfonso *et al.* (1996). El viajero europeo del siglo XIX. *Artes de México*, núm. 31. México. Artes de México.

- Almeida Aguiar, Antonio S. (2005). *Británicos, deporte y burguesía en una ciudad atlántica. Las Palmas de Gran Canaria 1880-1914*. España. Universidad de Las Palmas.
- Almeida García, Fernando (2008). Evolución y perspectivas del turismo en el Mediterráneo. *Baetica. Estudios del Arte, Geografía e Historia*, núm. 30, pp. 7-19. Málaga.
- Almela Marco, Hilario (2012). *La evolución de la moto*. España. Universidad Jaume I.
- Alojamiento. <http://www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/fme/2b.htm>
- Alonso Pérez, Matilde y Elies Furio Blasco (2006). Internet y sus aplicaciones al sector turístico. EA Grup d'Investigació. *Economía, treball i territori*, núm. 19, 24 de diciembre. Departamento de Economía Aplicada. Universidad de Valencia.
- Altamirano, Carlos (ed.) (2002). *Términos críticos de sociología de la cultura*. Buenos Aires. Paidós.
- Altemus, Williams Imani (2013). La lucha por recuperar el paraíso. *Rebelión*, 16 abril. España. <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=166801>
- Amín, Samir (2006). De la crítica del racionalismo a la crítica del euro occidentalismo culturalista. En *Discurso sobre el Colonialismo*. Akal.
- Andrade Suárez, María José (2012). La generación de la imagen del destino a través de las fuentes de información y comunicación turística: El caso gallego. *Revista de Estudios Regionales*, núm. 93, pp. 17-41. España.
- Andrenacci, Luciano, Fernando Falappa y Daniel Lvovich (2002). *Acerca del estado de bienestar del peronismo clásico (1943-1955)*. Academia EUD.
- Angus, Maddison (2001). *The World Economy. A Millennial Perspective*. París. Centro de Estudios de Desarrollo. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).
- Antezana J., Luis H. (2003). Fútbol: espectáculo e identidad. En *Futbologías: Fútbol, identidad y violencia en América Latina*. Buenos Aires. CLACSO.
- Araújo, Nara (1983). Prólogo. En Nara Araújo (comp.). *Viajeras al Caribe*, p. 7. La Habana. Casa de las Américas.
- Aries, Philippe y Georges Duby (2001). *Historia de la vida privada. De la Primera Guerra Mundial hasta nuestros días*. Tomo V. Madrid. Santillana.
- Arnaiz Burne, Stella Maris (1996). *De la pesca al turismo: los cambios socio-económicos en San Pedro, Ambergris, Belice*. Tesis Doctorado (Ph. D.). Université Laval. Quebec, Canadá

- Arnaiz Burne, Stella Maris y Alfredo César Dachary (1995). Turismo y Desarrollo. Un nuevo modelo de recolonización. La experiencia de San Pedro, Belize. *Estudios y Perspectivas del Turismo*, vol. 4, núm. 1. Buenos Aires. Centro Integral de Educación y Trabajo (CIET).
- (2009). *Geopolítica, recursos naturales y turismo. Una historia del Caribe mexicano*. México. Universidad de Guadalajara.
- Arnaud, Pierre (2002a). El deporte vínculo de las representaciones nacionales de los estados europeos. En Teresa González Aja (ed.). *Sport y Autoritarismos. La utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*. Madrid. Alianza Editorial.
- (2002b). Deporte y relaciones internacionales antes de 1918. En Teresa González Aja (ed.). *Sport y Autoritarismos. La utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*. Madrid. Alianza Editorial.
- Arnold, David (2000). *La naturaleza como problema histórico. El medio, la cultura y la expansión de Europa*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Ascanio, Alfredo (2010). El objeto del turismo. ¿Una posible ciencia social de los viajes? *Pasos*, año 8, núm. 4. España.
- Asimov, Isaac (1992). *Historia y cronología de la ciencia y los descubrimientos*. 2da reimpresión. Barcelona. Ariel Ciencia.
- Asociación Memoria Aeropostal. *Memoria aeropostal*. <http://www.memoire-aeropostale.com/index.php?pg=fechas&lang=sp>
- Atlantic City, la ciudad de Boardwalk empire. <http://mrdomingo.com/2011/03/16/atlantic-city-la-ciudad-de-boardwalk-empire/>
- Attali, Jacques (1991). *Milenio*. España. Editorial Seix Barral.
- (2001). *Historias del tiempo*. España. Fondo de Cultura Económica.
- Audefroy, Joel (2011). El alcantarillado sanitario como modelo global de construcción de riesgo local. *Revista Internacional de Desastres Naturales, Accidentes e Infraestructura Civil*, vol. 11, núm. 1, p. 31. México.
- Augé, Marc (1998). *El viaje imposible. El turismo y sus imágenes*. Barcelona. Gedisa.
- Auzias, Jean Marie (1977). *La antropología contemporánea*. Caracas. Monte Ávila editores.
- Avianca. *Nace una historia con Alas*. AVIANCA. <http://www.avianca.com/AcercaAvianca/Nuestra+historia/es/Nace-Historia-con-Alas-Tradicion-Experiencia-Compromiso.htm>

- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2007). *Propuesta de actuación para el desarrollo de Vitoria-Gasteiz como destino turístico*. Mayo.
- (2013). *Reactivación, Casco Medieval Vitoria-Gasteiz*. Candidatura Urban 2007-2013.
- *Proyecto Alhóndiga*. Plan de Trabajo. <https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/8563.ppt>
- Baden-Powell, Teniente General, Sir K.C.B. (1909). *Historias para Boy Scouts. Contadas alrededor del fuego de campamento*. Traducción del inglés por Juan José Pérez Martínez.
- Baedeker, Karl y Elisée Réclus (1993). Estaciones, simones, baños y cloacas. En Mónica Charlot (coord.). *Londres, 1851-1901. La era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, pp. 43-52. España. Alianza.
- Bancel, Nicolas, Pascal Blanchard y Sandrine Lemaire (2000). Los zoológicos humanos de la República colonial francesa. *Le Monde diplomatique*, núm. 14, agosto.
- Banco Mundial. *Turismo internacional número de arribos*. <http://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.ARVL>
- Bañón Blázquez, Luis y José Francisco Beviá García (2000). *Manual de carreteras*. Volumen 1: Elementos y proyecto. Universidad de Alicante. Editor Ortiz e Hijos.
- Barrado Timón, Diego A. y Marina Castiñeira Ezquerro (1998). El turismo: último capítulo de la idealización histórica de la naturaleza y el medio rural. *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, núm. 184, pp. 37-64. España.
- Barrancos, Dora (2011). Ideas socialistas en cuerpos sanos (Argentina 1920-1930). En Pablo Scharagrodsky (comp.). *La invención del “homo gymnasticus”. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Barros, Patricio. Historia de la Navegación. *Revista Sucesos*, núm. 20. España. <http://www.librosmaravillosos.com/historiadelanavegacion/capitulo06.html>
- La historia de la Aviación. *Revista Sucesos*, núm. 16. www.librosmaravillosos.com/lahistoriadelaaviacion/capitulo05.html
- Barros, Patricio y Antonio Bravo (2001). El desarrollo de la aviación (capítulo 10). En *Historia de las comunicaciones. Transportes aéreos*. <http://www.librosmaravillosos.com/transportesaereos/capitulo10.html>

- (2001). La Aeronáutica (capítulo 13). Historia de los Inventos. *Revista Sucesos*, núm. 12. España. <http://www.librosmaravillosos.com/inventos/capitulo13.html>
- Barthes, Roland (1982). *Fragmento de un discurso amoroso*. México. Siglo XXI.
- (2003). *El sistema de la moda y otros escritos*. Barcelona. Paidós.
- (2003). *Ensayos críticos*. Buenos Aires. Seix Barral.
- Battilani, Patrizia (2005). El turismo en el Mediterráneo. Una perspectiva comparativa. En Nadal, Jordi y Antonio Parejo (coords.). *Mediterráneo e historia económica*. Volumen 7, mayo. Mediterráneo Económico. Colección Estudios Socioeconómicos. España. Cajamar Caja Rural.
- Baudrillard, Jean (1980). *El intercambio simbólico y la muerte*. Caracas. Monte Ávila editor.
- Bauman, Zygmunt (2001). *La globalización. Consecuencias humanas*. México. Fondo de Cultura Económica.
- (2002). *La cultura como praxis*. España. Paidós.
- (2003). *La modernidad líquida*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- Bautista, Juan Carlos. Las Vegas: hola y adiós. *Los Universitarios*, pp. 53-56. Nueva Época.
- Baxendle, J. y Bailey P. (1994). Ocio y clases en Inglaterra victoriana. En *Introducción a los estudios culturales*, pp. 45-60. Barcelona. Bosh.
- BBC Mundo.com. *Macao supera a Las Vegas en casino*. http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/business/newsid_6103000/6103992.stm
- Beaton, Cecil (2010). *El espejo de la moda*. España. Ediciones B.
- Beauvoir, Simone de (1999). *América día a día. Diario de viaje*. España. Mondadori.
- Bégout, Bruce (2007). *Zerópolis*. Barcelona. Anagrama.
- Belinchón de Lucio, Felipe (1991). Camping. *Enciclopedia Rialp*. España. Ediciones Rialp.
- Bell, Daniel (1991). *El advenimiento de la sociedad post-industrial. Un intento de prognosis social*. Madrid. Alianza Universidad.
- Bencomo, Anareli (2012). Los enemigos de Mickey. *Cuadernos de Literatura*, núm. 31, enero-junio, pp. 192-210.
- Benidorm, ¿modelo de sostenibilidad? <http://viajealasostenibilidad.org/2010/12/17/benidorm-modelo-de-sostenibilidad/>
- Benjamin, Walter (2008). *Sobre la fotografía*. España. Pre-Textos.

- (2009). *Libro de los pasajes*. España. Akal.
- (2012). *El París de Baudelaire*. Buenos Aires. Editorial Eterna Cadencia.
- . *Atlas Walter Benjamin*. Índice de obras, índice de conceptos. <http://www.circulobellasartes.com/benjamin/termino.php?id=1706>
- Benseny, Graciela (1999). *Políticas turísticas en Mar del Plata: Período 1945-1955*. Mar del Plata. www.nulan.mdp.edu.ar/888/1/00442.
- Berendt, Joachim-Ernst (1994). *El Jazz. De Nueva Orleans al Jazz Rock*. Colombia. Fondo de Cultura Económica.
- Berger, Peter y Thomas Luckmann (2003). *La construcción social de la realidad*. Argentina. Amorrortu editores.
- Berguas, José (2004). Lo social sagrado. *Nómadas*, núm. 9. Colombia.
- Berman, Marshall (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México. Siglo XXI.
- Berman, Morris (2007). *El reencantamiento del mundo*. Chile. Editorial Cuatro Vientos.
- Bernal, Rafael (2012). *El gran océano*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Bernard Debarbieux, Mari Oiry Varacca y Gilles Rudaz (2014). Retos y oportunidades para el desarrollo del turismo en las regiones de montaña. En *El turismo en las regiones de montaña. Esperanzas, temores y realidades*. Suiza. Universidad de Ginebra - Universidad de Berna.
- Berque, Agustín (1997). El origen del paisaje. *Revista de Occidente*, núm. 189, pp. 7-21. España.
- Bertrand, Georges y Claude Bertrand (2002). *Une Géographie Traversière. L'environnement à Travers Territoires et Temporalités*. París. Arguments.
- Betto, Frei (1995). *Las invasiones de EE. UU. a América Latina*. <http://www.servicioskoinonia.org/agenda/archivo/obra.php?ncodigo=437>
- Bienvenido a la Mill Reef Club. <http://millreefclub.ag/&prev=/search%3F-q%3Dmill%2Breef%2Bclub%26biw%3D1440%26bih%3D798>
- Bilbao, Javier (2008). *La vida cotidiana en la Alemania nazi* (III). Jot Down.
- Bird, Isabella. *El archipiélago de Hawái: Seis meses entre los palmerales, arrecifes de coral y los volcanes de las islas Sándwich (1831-1904)*. <http://webapp1.dlib.indiana.edu/vwwp/view?docId=VAB7074&chunk.id=-d1e470&toc.id=&brand=vwwp;query=>
- Blas de Jana, Leo (2006). *El viaje sin distancia. Perversiones del tiempo, el espacio y el dinero ante el límite en la cultura contemporánea*. España. Centro de Documentación y Estudios Avanzados de Arte Contemporáneo.

- Blickman, Tom (2005). Bases avanzadas de los Estados Unidos en Aruba y Curacao. Trasnational Institute. http://www.tni.org/archives/archives_tblick_bases
- Bodei, Remo (2011). *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. España. Siruela.
- Bogart, Dan (2004). Turnpike Trusts and the Transportation Revolution in 18th Century England. <http://www.economics.uci.edu/files/docs/workingpapers/2004-05/Bogart-02.pdf>
- Bonneuil, Christophe y (Traducción Hinke, Nina). (2002). Los jardines botánicos coloniales y la construcción de lo tropical. *Ciencias* 68, octubre-diciembre, pp. 46-51. [En línea]
- Boorstin, Daniel J. (2000). *Los Descubridores*. Barcelona. Crítica.
- Borger, John G. (2006). *La construcción de las bases del Pacífico de la Pan American*. Memorias de Pan American.
- Bormann, Artur (1931). Der Deutsche im Fremdenverkehr des Europäischen Auslands. En *Sociología del Turismo*. Hans Joachin Knebel. Barcelona. Editorial Hispano Europea.
- Bourdieu, P. (2003). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. México. Taurus.
- Bourg, Jean-Francois y Jean Francois Nys. Economía del deporte y la televisión. Intereses complementarios. *Revista Telos*. España. Telefónica.
- Bowman, Marcela, Enrique Kaltenmeier y Daiana Ricoy (2010). Los organismos internacionales relacionados con la actividad aeronáutica. <http://derechoaer.blogspot.mx/2010/08/los-organismos-internacionales.html>
- Boyer, Marc (2002). El turismo en Europa. De la edad moderna al siglo xx. *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 13-31. España.
- Braudel, Fernando (1973). *Las civilizaciones actuales. Estudio de Historia Económica y Social*. Madrid. Tecnos.
- (1993). La larga duración. En *La historia y las ciencias sociales*. Madrid. Alianza.
- Breton, André (1924). *Primer manifiesto surrealista*.
- Bridges, Valery (1967). *Historia de las comunicaciones. Transportes aéreos*. Pamplona. Salvat.
- Brinckerhoff Jackson, John (2011). *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona. Gustavo Gili.

- Brown, Jackum *et al.* (2013). Asia. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla Editoriales.
- Bruera, Matías (2006). *La Argentina fermentada. Vino, alimentación y cultura*. Argentina. Paidós.
- Bruun, Geoffrey (1981). *La Europa del siglo XIX. 1815-1914*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Bunce, M. (1994). *The Countryside Ideal. Anglo-American Images of Landscape*. London. Routledge.
- Burchell, S. C. (1995). *La edad del progreso (1850-1910)*. Volumen I. Barcelona. Editorial Folio.
- Buruma, Ian (2001). *Anglomanía. Una fascinación europea*. Barcelona. Anagrama.
- Bustillo, Exequiel (1968). *El despertar de Bariloche. Una estrategia patagónica*. Buenos Aires. Goncourt.
- Buzard, James (1993). *The beaten track European tourism, literature and the ways to 'culture' 1800-1918*. Oxford. Oxford Clarendon Press.
- Cabot Lodge, Henry (1919). *El aislacionismo americano: la hostilidad a la Sociedad de Naciones*. Jefe de la Comisión de Asuntos Exteriores del Senado de Estados Unidos. 28 de febrero.
- Cáceres Quintero, Gonzalo, Francisco Sabatini y Rodrigo Booth (2002). La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio del ferrocarril (1870-1910). En Pastoriza, Elisa (ed.). *Las puertas al mar: consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar*. Buenos Aires. Biblos-UNMP.
- Cachanosky, Juan C. (1989). La crisis del treinta. *Revista Libertas*, año VI, núm. 10, mayo, pp. 93-117.
- Calandra, Daniela, Laura Chávez, Chantal Douer, Daiana Farji y Carolina Howard (2009). Los años veinte: la Garçonne. Proyectos Jóvenes de Investigación y Comunicación. Proyectos de estudiantes desarrollados en la asignatura Introducción a la Investigación. *Creación y Producción en Diseño y Comunicación*, año VI, vol. 26, pp. 35-36. Buenos Aires.
- Calvo Calvo, Luis y Josep Mañà Oller (2006). El valor antropológico de la imagen. ¿Hacia el "homo photographicus"? En Naranjo, Juan (ed.). *Fotografía, antropología y colonialismo (1845-2006)*, pp. 205-212. Barcelona. Gustavo Gili.

- Candela i Garriga, Jordi (2008). El bajo coste y la nueva aviación comercial. *Ingeniería y territorio*, núm. 83, pp. 80-89.
- Cannadine, David (2002). Contexto, representación y significado del ritual: la monarquía británica y la “invención de la tradición” 1820-1977. En Hobsbawm, Eric y Terence Ranger (eds.). *La invención de la tradición*. Barcelona. Crítica.
- Cannarias.com. Foros. *El cannabis en la Europa del siglo XIX*. España, 2006. <http://www.cannarias.com/foros/showthread.php?t=8257>
- Capanegra, Alejandro, Carlos Icaza, Eliana Núñez y Pablo Vanevic (2012). *Historia del Turismo. La construcción social del turismo como factor de desarrollo, Argentina (1958-1976)*. 5º Congreso Latinoamericano de Investigación Turística.
- Capel, Horacio (1985). Geografía y arte apodémica en el siglo de los viajes. *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, año IX, núm. 56. Universidad de Barcelona.
- (2002). La morfología de las ciudades. Volumen I. *Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona. Ediciones del Serbal.
- (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, núm. 717. Universidad de Barcelona.
- Caracciolo, Carlos Héctor (2009). Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia fascista. *Historia Crítica*, núm. 39, sep-dic, pp. 20-42.
- Caranci, Carlos A. (1998). Europeos y Oceanianos. Algunas reflexiones acerca de las visiones europeas sobre Oceanía. *Revista Española del Pacífico*, año VII, núm. 8, pp. 59-90. Madrid.
- Caribbean News Digital (2013). El Caribe se mantiene a la cabeza de los destinos de cruceros favoritos en el 2013. *Caribbean News Digital*, 2 de enero. <http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/el-caribe-se-mantiene-la-cabeza-de-los-destinos-de-cruceros-favoritos-en-2013>
- Caribbean Tourism Organization (2013). Latest Statistics 2012. Barbados. CTO. Caribe Insider. <http://www.caribeinsider.com/es/historia/108>
- Carretero P., Ángel Enrique (2001). *Imaginario social y crítica ideológica. Una perspectiva para la comprensión de la legitimación del orden social*. Tesis de Doctorado. España. Universidad de Santiago de Compostela.
- Carrillo de Albornoz y Galbeño, Juan (2003). Los “camino reales”, origen de la red moderna de carreteras españolas y su relación con los ingenieros militares. www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm

- Carta del Trabajo Italiano (1927). Carta del Lavoro. *Il Lavoro d'Italia*, 23.04.27. Roma.
- Carvalho, Luis Miguel (2011). Circulación internacional de saberes, desplazamientos semánticos y alineaciones políticas: a propósito de las disputas sobre la gimnasia de Ling en Portugal, en los años veinte y treinta del siglo xx. En Scharagrodsky, Pablo (comp.). *La invención del "homo gymnasticus". Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Casado, Fernando, Javier Creus, Pablo Juncadella y Doris Obermair (2011). *No somos hormigas. Un libro sobre nosotros, los humanos*. Barcelona. Randon House Mondadori.
- Cass, Jeffrey (2006). Egipto en Esteroides: Luxor, Las Vegas y el orientalismo posmoderno. En McLaren, Brian (ed.). *Arquitectura y Turismo. Percepción, representación y lugar*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Castells, Manuel (2000). *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Volumen I. México. Siglo XXI.
- Cava Mesa, María Jesús (2009). Balnearios y baños de ola en Bizkaia. *IRIAS Memorias. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, pp. 369-380. Museo Naval, Donostia-San Sebastián. España.
- CEPAL (2011). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2009-2010: Impacto distributivo de las políticas públicas*. República Dominicana. CEPAL.
- Cesaire, Aime (2006). *Discurso sobre el colonialismo*. Barcelona. Akal.
- César Dachary, Alfredo, Daniel Navarro y Stella Maris Arnaiz Burne (1991). *Los impactos del turismo y sus alternativas. El caso de San Pedro, Ambergris, Belize. México*. CIQRO.
- César Dachary, Alfredo y Stella Maris Arnaiz Burne (1994). Turismo y Reconstrucción. Un modelo acorde con la globalización. *Estudios y Perspectivas del Turismo*, vol. 3, núm. 1, enero, pp. 61-71. Buenos Aires. Centro Integral de Educación y Trabajo (CIET).
- (1996). El turismo y los impactos ambientales. En Jácome, Francine (coord.). *Los retos de la cooperación ambiental: el caso del Caribe*. Caracas. Nueva Sociedad.
- (1998). *Cozumel, los años de espera*. México. Fundación de Parques y Museos de Cozumel.
- (1998). *El Caribe mexicano una frontera olvidada*. México. Universidad de Quintana Roo-Fundación de Parques y Museos de Cozumel.

- (eds.) (2005). *Turismo rural: modelos y propuestas*. México. Universidad de Guadalajara.
- (2006). *Territorio y turismo. Nuevas dimensiones y acciones*. México. Universidad de Guadalajara.
- (2014). El canal interoceánico de Nicaragua: una geopolítica con historia. *Desenvolvimento Regional em Debate*, vol. 4, núm. 1. Universidade do Contestado. Brasil.
- Charle, Christopher (2000). *Los intelectuales en el siglo XIX. Precursores del pensamiento moderno*. Madrid. Siglo XXI.
- Charl ty, Sébastien (1969). *Historia del Sansimonismo*. España. Alianza.
- Charlot, Claire (1993). Harrod's el altar de la moda. En Charlot, Mónica (coord.). *Londres 1851-1901. En la era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, pp. 82-90. Madrid. Alianza Editorial.
- Charlot, Mónica (1993a). El spleen de los exilados franceses. En Charlot, Mónica (coord.). *Londres 1851-1901. La era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, pp. 53-61. Madrid. Alianza Editorial.
- (1993b). Muerte y funerales de la reina Victoria. En Charlot, Mónica (coord.). *Londres 1851-1901. La era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, pp. 228-236. Madrid. Alianza Editorial.
- Cicerchia, Ricardo (2006). *Historia de la vida privada en la Argentina*. Volumen III. Córdoba un corazón mediterráneo para la Nación 1850-1970. Argentina. Editorial Troquel.
- Clifford, Frank (1996). Lake Mead Carp Deformed. *Las Vegas Review Journal*, noviembre 19.
- Cohen, Daniel (2001). *Nuestros tiempos modernos. Un análisis del capitalismo y sus tendencias:  estamos ante el final del trabajo?* Barcelona. TusQuets.
- Cohen, Eric (1972). Towards a Sociology of International Tourism. *Social Research*, vol. 39, núm. 1.
- Cohn, Bernard S. (1999). Representación de la autoridad en la India victoriana. En Dube, Saurabh (coord.). *Pasados Poscoloniales*. México. El Colegio de México. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/ceaa-colmex/20100410112823/cohn.pdf>
- Colchester, Marcus (2002).  Parques de áreas silvestres o conservación comunitaria? *Boletín*, núm. 62. WRM. Movimiento por los bosques tropicales. Septiembre. República Oriental del Uruguay. www.wrm.org.uy/boletin/62/

- Coll-Hurtado, Atlántida (1990). Algunas ideas acerca de la geografía del Caribe. En *El Caribe: nuestra tercera frontera*. Memoria del I Seminario sobre el Caribe. México. Secretaría de Relaciones Exteriores.
- Collier, John Jr. (2006). Antropología visual. La fotografía como método de investigación. En Naranjo, Juan (ed.). *Fotografía, antropología y colonialismo (1845-2006)*, pp. 177-181. Barcelona. Gustavo Gili.
- Colomé, Gabriel (2008). *La Olimpiada Popular de 1936: deporte y política*. Barcelona. Institut de Ciències Polítiques i Socials, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Comisión Europea (2002). Libro blanco. *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Luxemburgo. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- Conferencia Internacional del Trabajo (1950). XXXIII Reunión. Las vacaciones pagadas en la agricultura. Ginebra. OIT.
- Contreras Hernández, Jesús y Mabel Gracia Arnaiz (2005). *Alimentación y cultura. Perspectiva antropológica*. Barcelona. Ariel.
- Conversación con Andre Gunder Frank y Samir Amin, sobre la crisis. *Cuadernos Políticos*, núm. 2, octubre-diciembre de 1974, pp. 32-40. México. Ediciones ERA.
- Cook, John (1935). La radio de China Clipper. Memorias de la Pan American. http://www.oocities.org/paa_clippers/mem_1935_radioChinaClipper.htm
- Coontz, Stephanie (2009). *Historia del matrimonio. Cómo el amor conquistó al matrimonio*. España. Gedisa.
- Corbin, Alain (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa (1750-1840)*. Barcelona. Mondadori.
- (2002). *El perfume o el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Cosgrove, Denis (2002). Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista. *Boletín de la AGE*, núm. 34, pp. 63-89. España.
- Cosío, Manuel Bartolomé (1985). *Una antología pedagógica. Selección de textos Jaime Carbonell Sebarroja*. Clásicos de la Educación. Ministerio de Educación y Ciencia. España.
- Courcoux, Gaelle (2011). *Paludismo, ¿Por qué las islas Seychelles están indemnes?* Institut de Reserche pour le Developpement (IRD), núm. 368, Febrero.

- Crawford, Margaret (2004). El mundo en un centro comercial. En Sorkin, Michel (ed.). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Crucero Club (2012). *Cruceros, las islas privadas de las navieras*. <http://cruceclub.blogspot.mx/2012/03/cruceros-las-islas-privadas-de-las.html>
- Cueto, Luis (2006). Cien años del primer vuelo homologado (1906-2006). *Noticias de nuestra universidad*, año IV, edición 7, octubre. Argentina. Instituto Universitario Aeronáutico.
- Cunin, Elisabeth (2006). Escápate a un mundo fuera de este mundo: Turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de Indias (Colombia). *Boletín de Antropología de Universidad de Antioquia*, vol. 20, núm. 37, pp. 131-151. Colombia.
- Daly, Herman (1991). Criterios operativos para el desarrollo sostenible. *Debats*, núms. 35-36, pp. 38-41, marzo-junio, España.
- Davie, Neil y Claude-Laurence Lacassagne (1993). Lujo, algazara y fetidez. En Charlot, Mónica (coord.). *Londres 1851-1901. La era victoriana o el triunfo de las desigualdades*. España. Alianza Editorial.
- Davis, Mike (2006). *Los holocaustos de la Era Victoriana Tardía. El niño, las hambrunas y la formación del Tercer Mundo*. Traducción de Aitana Guia i Conca e Ivano Stocco. España. Universidad de Valencia.
- (2007). *Ciudades muertas. Ecología, catástrofe y revueltas*. Madrid. Traficantes de sueños.
- De Kadt, Emanuel (1991). *Turismo: ¿pasaporte al desarrollo?* Madrid. Endymion.
- De León, Pablo (2008). *Historia de la actividad espacial en la Argentina*. Estados Unidos.
- De los Ríos, Valeria (2010). Mapas cognitivos de Santiago del nuevo siglo. Aquí se construye de Ignacio Agüero y Play de Alicia Scherson. *Miscelánea de la Revista Chilena de Literatura*, abril. Chile.
- Debord, Guy (1995). *La sociedad del espectáculo*. Buenos Aires. La Marca.
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (1948). Aprobada en la IX Conferencia Internacional Americana, Bogotá, Colombia.
- Del Olmo, Rosa (1992). *¿Prohibir o domesticar? Políticas de drogas en América Latina*. Caracas. Nueva Sociedad.
- Del Rey-Reguillo, Antonia (ed.) (2007). *Cine, imaginario y turismo. Estrategias de seducción*. Valencia. Tirant Lo Blanch.

- Delumeau, Jean (2005). *El miedo en Occidente*. México. Taurus.
- Dembicz, Andrzej (1979). Definición geográfica de la región Caribe. En *Premisas Geográficas de la Integración Socioeconómica del Caribe*. Instituto de Geografía de la Academia de Ciencias de Cuba. La Habana. Editorial Científico Técnica.
- Díaz Acosta, América *et al.* (1982). *Panorama histórico-literario de nuestra América (1900-1943)*. Tomo I. La Habana. Casa de las Américas.
- Diez, Fernando (2001). *Utilidad, deseo y virtud. La formación de la idea moderna de trabajo*. Barcelona. Península.
- Discurso del Presidente Wilson defendiendo la Sociedad de las Naciones (1919). Pueblo Colorado, Estados Unidos, 19 de septiembre.
- Domine, André (2005). *El vino*. Alemania. Könnemann.
- Donald, James (1999). *Imagining the modern city*. Minneapolis, Estados Unidos. University of Minnesota Press.
- Donzel, Catherine (2010). *La edad de oro de los grandes hoteles*. Barcelona. Lunweg.
- Dorta Rodríguez, Agustín (2012). Algunos apuntes sobre la renovación hotelera como estrategia de reestructuración de destinos turísticos consolidados. *Turismo*, vol. 3-4, pp. 33-37. España.
- Douglas, Norman y Ngaire Douglas (1998). No era un paraíso corriente: imaginación visual y verbal en el surgimiento del turismo en las islas del Pacífico. *Revista Española del Pacífico*, núm. 8, año VII, pp. 91-122. Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP).
- Dubai Department of Tourism & Commerce Marketing (2010). *Dubai Total Hotel Establishment Guests by Nationality (2002-2008)*.
- (2011). *Dubai Tourism Industry post Impressive Performance During (Jan-Sep 2011)*.
- Dufour, Dany Robert (2007). *El arte de reducir cabezas. Sobre la servidumbre del hombre liberado en la era del capitalismo total*. Argentina. Paidós.
- Dugast, Jacques (2003). *La vida cultural en Europa entre los siglos XIX y XX*. Barcelona. Paidós Ibérica.
- Dujovne Ortiz, Alicia (1998). Neuquén, Ushuaia, Trelew, tres prisiones extremas. En Schneier-Madanés, Graciela (ed.). *Patagonia, una tormenta de imaginarios*. Buenos Aires. Edicial.
- Dumazédier, Joffre (1968). *Hacia una civilización del ocio*. Barcelona. Editorial Estela.

- Durand, Gilbert (2003). *Mitos y Sociedades. Introducción a la mitología*. Argentina. Biblos.
- Eckehart, Dietrich (1939). *Cuatro años de gobierno de Hitler*. Chile. Editorial Zig-Zag.
- Eco, Umberto (1996). *La estrategia de la ilusión*. Barcelona. Lumen.
- (2004). *Historia de la belleza*. Barcelona. Lumen.
- Edensor, Tim y Uma Kothari (2006). Colonialismo edulcorado: un centro temático de vacaciones en isla Mauricio. En McLaren, Brian (ed.). *Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar*. Barcelona. Gustavo Gili.
- El Myrtle Bank Hotel. <http://www.angelfire.com/wi/griotresearch/myrtle.html>
- El Periódico* (8 de junio, 2011). El Mediterráneo es el mar más contaminado del mundo en hidrocarburos. <http://www.elperiodico.com/es/noticias/sociedad/mediterraneo-mar-mas-contaminado-del-mundo-hidrocarburos-1035942>
- (8 de marzo, 2011). McDonald's pierde el liderato en número de restaurantes en todo el mundo. La cadena de bocadillos Subway avanza a la hamburguesería pese a sus menores márgenes. <http://www.elperiodico.com/es/noticias/economia/mcdonalds-pierde-liderato-numero-restaurantes-todo-mundo-936866>
- El romanticismo, circunstancias históricas (2008). <http://www.monosilabo.com/foros/threads/268-El-Romanticismo-Circunstancias-hist%C3%B3ricas>
- Elías, Norbert (2009). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogénicas y psicogénicas*. México.
- Elías, Norbert y Eric Dunning (2014). *Deporte y ocio en el proceso de la civilización*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Enciclopedia Clarín (2006). *Argentina, pueblo a pueblo*. Tomo XX. Argentina. Clarín Ediciones.
- Enerlis, Ernst and Young, Ferrovial and Madrid Network (2012). *Libro Blanco Smart Cities*. Madrid. Ferrovial.
- Engels, Federico (1845). *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Archivo Chile. Centro de Estudios Miguel Enríquez (CEME). http://www.archivo-chile.com/Ideas_Autores/engelsf/engelsde00008.pdf
- (1965). Prólogo a la edición alemana de 1892 de *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Buenos Aires. Editorial Futuro.
- Epstein, Edward Jay (2007). *La gran ilusión. Dinero y poder en Hollywood*. Barcelona. TusQuets.

- Ericsson. Calcula 6,000 millones de usuarios de celulares en el mundo. <http://actualidad.rt.com/ciencias/view/39572-Ericsson-calcula-6.000-millones-de-usuarios-de-celulares-en-mundo>
- Escudero, Juan Carlos. Plan de movilidad sostenible y espacio público de Vitoria-Gasteiz. Primer balance: PACTO+5. CIVITAS (cleaner and better transport in cities). http://www.crtm.es/pdf/Escudero_PMUS_Vitoria-Gasteiz.pdf
- Estefanía, Joaquín (2011). *La economía del miedo*. España. Galaxia Gutenberg.
- Esteve Secall, Rafael (2002). *Turismo y religión. Aproximación a la historia del turismo religioso*. España. Universidad de Málaga y Turismo Andaluz.
- Fabian, Johannes (1983). *Time and the Other. How anthropology makes its object*. Nueva York. Columbia University Press.
- Fagan, Brian (2008). *El gran calentamiento. Cómo influyó el cambio climático en el apogeo y caída de civilizaciones*. España. Gedisa.
- Fagnani, Fernando (2002). *Mar del Plata la ciudad más querida. Desde sus orígenes hasta hoy*. Buenos Aires. Editorial Sudamericana.
- Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros por Carretera (ASINTRA) y Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBÚS) (2011). *El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de personas*. Madrid. Ediciones Empresa Global.
- Ferguson, Nancy, Richard Oliver y Jeffrey Limerick (1979). *America's Grand Resort Hotels*. Estados Unidos. Knopf Doubleday Publishing Group.
- Fernández Dumenigo, Loileth Mercedes (2008). *La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas*. Centro de Estudios Turísticos. Cuba. Universidad de La Habana.
- Fernández Fuster, Luis (1985). *Introducción a la teoría y técnicas del turismo*. Madrid. Alianza.
- (1991a). *Geografía general del turismo de masas*. Madrid. Alianza Universidad Textos.
- (1991b). *Historia general del turismo de masas*. Madrid. Alianza Universidad Textos.
- Fernández Miranda, Rodrigo (2012). Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización. 2da parte. Opiniones en Desarrollo. Programa de Turismo Responsable, núm. 14, nov.
- Ferradas Carrasco, Salvador (2002). El turismo náutico en el Mediterráneo. *Cuadernos de Turismo*, núm. 9, pp. 19-32. España.

- Ferrater Mora, José (1971). *Diccionario de Filosofía*. Tomo II. Argentina. Sudamericana.
- Ferro, Marc (2000). *La colonización. Una historia global*. México. Siglo XXI.
- Ferry, Luc (1994). *El nuevo orden ecológico. El árbol, el animal, el hombre*. España. TusQuets.
- Fieldhouse, David K. (2006). *Los Imperios coloniales desde el siglo XVIII*. México. Siglo XXI.
- Figuerola, Manuel (1990). *Teoría económica del turismo*. Madrid. Alianza Editorial.
- Findlay, Arthur *et al.* (2013). Oceanía. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla editores.
- Fitzgerald, Carlos (2003). Cien años de monumentos en Panamá. En Nunzia Guardini y Eduardo Tejeira Davis (comps.). *Ensayos sobre conservación y restauración*, pp.75-94. Panamá. Presidencia de la República.
- Flindlay, Arthur y Bob Mitchell (2013). Océano Índico. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla editores.
- Fogarty, Kieran y Joe Toussaint (2013). América y el Caribe. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla editores.
- Fomento del transporte por vías navegables (2008). Naiades. Unión Europea, legislación. http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124450_es.htm
- Fontana, Joseph (2001). *La historia de los hombres*. Barcelona. Crítica.
- Fortunato, Norberto (2010). *La civilización de las tierras salvajes. Valores fundacionales del concepto de parques nacionales*. Buenos Aires. Prometeo.
- Foucault, Michel (1966). *Las palabras y las cosas*. Argentina. Siglo XXI.
- Frank, Thomas (2011). *La conquista de lo cool. El negocio de la cultura y la contracultura y el nacimiento del consumismo moderno*. Barcelona. Alpha Decay.
- Freikorps. *Encyclopedia Britannica*. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/218844/Freikorps>
- Frolova, Marina (2002). El descubrimiento científico de las montañas europeas: del modelo “Alpino” a los modelos geográficos específicos de la montaña. *Cuadernos Geográficos*, núm. 32, pp. 7-23. España.
- Frühwirth, Martina (2013). *La arquitectura en Viena*. Centro de Arquitectura de Viena. www.vienna.infor

- Fuente, Rafael de la (2009). Hoteles en la memoria. The Savoy Londres.
http://www.revistaentremedicos.com/articulo_colaborador.php?id=161&-desc=HOTELES+EN+LA+MEMORIA
- Galeano, Eduardo (1987). *Memorias del fuego II. Las caras y las máscaras*. México. Siglo XXI.
- Gamir Orueta, Agustín y Carlos Manuel Valdez (2007). Cine y geografía: espacio geográfico, paisaje y territorio en las producciones cinematográficas. *Boletín de la AGE*, núm. 45, pp. 157-190. España.
- Gámir Orueta, Agustín y Carlos Manuel Valdés. La representación de las islas en el cine. Madrid. Universidad Carlos III Madrid. www.uibcongres.org/imgdb/archivo_dpo13316.doc
- Gandy, Joan W. y Thomas H. Gandy (1987). *The Mississippi steamboat era in historic photographs. Natchez to New Orleans 1780-1920*. <http://www.histarmar.com.ar/InfGral/Steamboatsbase.htm>
- Garau Taberner, Jaume (2005). Crecimiento en las economías insulares: evidencia empírica de las “trampas del turismo”. IX Encuentro de Economía Aplicada. Islas Baleares.
- Garay Tamajón, Luis Alfonso (2000). Historia del balnearismo. X Congreso de Geografía Rural de España. Universidad de Lleida.
- (2007). *El ciclo de evolución del destino turístico. Una aproximación al desarrollo histórico del turismo*. Tesis doctoral. Universidad de Barcelona.
- . La exposición universal de las artes y las industrias de Barcelona (1888). Un evento clave en la primera etapa del turismo en Cataluña. *Estudios de Economía y Empresas*. Universitat Oberta de Catalunya. Barcelona. www.um.es/ixcongresoae/pdfB13/La%20exposicion%20Barcelona.pdf
- García Egado, José (2008). Aproximación al origen y desarrollo del ciclismo en el siglo XIX. II Congreso Internacional de Ciencias del Deporte. Pontevedra. Mayo.
- García León, Encarnación (1997). Intertextualidad en un relato de Voltaire: Micromegas. *Anuario de Estudios Filológicos*, núm. XX, pp. 129-143.
- García Muñiz, Humberto (1988). *La estrategia de Estados Unidos y la militarización del Caribe*. Instituto de Estudios del Caribe. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Puerto Rico.
- García Toledo, Rafael (2012). Henry Flagler y su ferrocarril sobre el mar. *Martínoticias*, 26/01.

- García Vásquez, Carlos (1998). Sociabilización y metrópolis a finales del siglo XIX. Los espacios para el consumo de masas. El caso de los almacenes Wertheim en Berlín. *Scripta Nova*, núm. 28, noviembre. Barcelona.
- García Zamora, Heriberto (2010). Los programas de ordenamiento ecológico y el turismo en el corredor Cancún-Tulum, Quintana Roo. *Topofilia*, vol. II, núm. 1, agosto. México.
- García, Javier (2008). *¿Qué es el Fascismo?* www.bolpress.com
- Gavarrón, Lola (1997). *Piel de ángel. Historias de la ropa interior femenina*. Barcelona. TusQuest.
- Gaztambide, Antonio (2003). La invención del Caribe a partir de 1898. (Las definiciones del Caribe revisitadas). *Tierra Firme*, vol. 21, núm. 82, pp. 165-186. Caracas.
- Gentilli, Ana María (2002). Colonización. En *Diccionario de Política*. Tomo 1. México. Siglo XXI.
- Giddens, Anthony y Will Hutton (eds.) (2001). *En el límite. La vida en el capitalismo global*. Barcelona. TusQuets.
- Ginesta Portet, Xavier (2011). El fútbol y el negocio del entretenimiento global. Los clubes como multinacionales del ocio. *Comunicación y Sociedad*, vol. XXIV, núm. 1, pp. 141-166. España.
- Giucci, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes - Prometeo.
- Giuntini, Andrea (2002). Ferrocarriles y turismo en Italia desde los inicios del ochocientos hasta la introducción de los “trenes populares” en la época fascista. *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 101-123. España.
- Glacken, Clarence J. (1996). *Huellas en la playa de Rodas. Naturaleza y cultura en el pensamiento occidental desde la Antigüedad hasta finales del siglo XVIII*. Barcelona. Ediciones del Serbal.
- Gleyse, Jacques (2011). La metáfora del cuerpo-máquina en la educación física en Francia (1825-1935). En Scharagrodsky, Pablo (comp.). *La invención del “homo gymnasticus”. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Glucksmann, Robert (1935). Fremdenverkehrskunde. Citado en *Sociología del Turismo*. Joachin Knebel. Barcelona. Hispano Europea.
- Gobetti, María Esther. Organización de Aviación Civil Internacional. <http://www.monografias.com/trabajos7/oaci/oaci.shtml>

- Godoy, Mariana y Milán Abovich (s/f). La industria de cruceros en los Estados Unidos. AmCham. http://www.amchamchile.cl/sites/default/files/fact%20sheet%20cruceros_0_0.pdf
- Goffman, Ken (2005). *La contracultura a través de los tiempos. De Abraham al Acid-House*. Barcelona. Anagrama.
- Golbert, Laura (2010). *De la sociedad de beneficencia a los derechos sociales*. Prólogo de Emilia E. Roca. Buenos Aires. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- Gombrich, Ernst H. (2008). *La historia del arte*. (16a ed.). Impreso en China. Phaidon Press Limited.
- Gómez Navarro, José Luis (2004). *Historia Universal Moderna y Contemporánea*. (8ª ed.). México. Pearson Educación.
- Gómez Alonso, Rafael (2006). El turismo no es un gran invento: Aperturismo y recepción de ocio y consumo a través del cine español de los 60. *Área Abierta*, núm. 15, noviembre.
- Gómez-Ferrer Morant, Guadalupe (2003). La vida privada en la España de la Restauración: ¿es posible el ocio de las mujeres? En Vaca Lorenzo, Ángel (coord.). *Fiesta, juegos y ocio en la historia: XIV Jornadas de Estudios Históricos organizadas por el Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea*, pp. 321-346. Salamanca. Ediciones Universidad de Salamanca.
- González Cembellín, Juan Manuel y Sonia González García (2000). Retratos de buques de vapor en la colección Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Pintura y grabados. *Itsas Memorias. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 3, pp. 609-626. San Sebastián.
- González Egenau, Christian y Felipe Valdés Valenzuela (2012). Desarrollo Turístico de Dubai y sus implicaciones ambientales, 2007-2011. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, vol. 8, núm. 1, pp. 1-7.
- González Reverte, Francesc y Soledad Morales Pérez (2009). *Ciudades efímeras. Transformando el turismo urbano a través de la producción de eventos*. Barcelona. Editorial uoc.
- González Soutelo, Silvia. *Los orígenes de termalismo* (primera parte) (s/f). Universidad de Santiago de Compostela. Tribuna Termal. Galicia. <http://www.balneariosurbanos.es/filed.php?fn=266-PDF.pdf>
- González, Roxana (2013). Canal de Nicaragua detona proyectos regionales. Miércoles, 10 de julio. *El Financiero*. México.

- Goñi, Ricardo y Francisco Goin (2006). *Desarrollo sustentable en tiempos interesantes. Contextos e indicadores para la Argentina*. La Plata. Scalabrini Ortiz Editorial.
- Goodland, Robert (1992). La tesis de que el mundo está en sus límites. En Goodland, Robert, Herman Daly, Salah El Sarafy, Bernd von Droste (eds.). *Medio ambiente y desarrollo sustentable. Más allá del informe Brundtland*. Madrid. Trotta.
- Gordon, Bertram M. (2002). El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo xx. *Historia contemporánea*, núm. 25, pp. 125-156.
- Gott, Richard (2013). *El Imperio británico. Resistencia, represión y rebeliones. El otro lado de la historia*. Buenos Aires. Capital Intelectual.
- Goudie, A.S., N. Lancaster, R.E. Vance, N. Brooks y G. Taylor (2004). Tormentas de polvo. Marzo. www.lgt.lt/geoin/files/04_Tormentas_de_polvo
- Gounot, André (2002). Entre exigencias revolucionarias y necesidades diplomáticas: las relaciones del deporte soviético con el deporte obrero y el deporte burgués en Europa (1920-1937). En González Aja, Teresa (ed.). *Sport y Autoritarismos. La utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*. Madrid. Alianza.
- (2005). El proyecto de la olimpiada mundial de Barcelona (1936), entre comunismo internacional y republicanismo regional. *CCD Cultura-Ciencia-Deporte*, año II, vol. 1, núm. 3, pp. 115-125. Murcia. www.dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=209251
- Goycoolea Prado, Roberto (2001). De las termas al excusado. Una historia de la vida privada a través del desarrollo del baño. *A Parte Rey*, revista de Filosofía, núm. 14, abril.
- (2008). Los imaginarios turísticos en la configuración urbana. *Urbano*, vol. 11, núm. 18, pp. 7-15.
- Granero Gallegos, Antonio (2007). Las actividades físico-deportivas en la naturaleza y la industria del turismo. *Revista Internacional de Medicina y Ciencias de la Actividad Física y el Deporte*, vol. 7, núm. 27, pp. 111-127.
- Gray, John (2006). *Contra el progreso y otras ilusiones*. Barcelona. Paidós.
- Greco, Gabriel (2011). El futuro del turismo mundial, 14/03. *Revista de Publicidad y Marketing*. <http://es.paperblog.com/el-futuro-del-turismo-mundial-477064/>
- Greyhound Bus Historia (octubre 26, 2012). <https://colbuses.wordpress.com/2012/10/26/greyhound-historia/>

- Grimberg, Carl. Comienzos de la exploración arqueológica en Egipto. <http://www.temakel.com/mundmitarquexcegipto.htm>
- Grosfoguel, Ramón (2006). Actualidad del pensamiento de Césaire: redefinición del sistema-mundo y producción de utopía desde la diferencia colonial. En Aimé Césaire. *Discurso sobre el colonialismo*. Akal.
- Guerra, Ramiro (1973). *La expansión territorial de los Estados Unidos*. La Habana. Editora del Consejo Nacional de Universidades.
- Guillen, Diana (1990). América Latina frente a la crisis de 1929. *Revista Secuencia*, núm. 16, pp. 123-136. México. Instituto Mora.
- Guttman, Allen (2002). Los Juegos Olímpicos Nazis y el boicot americano. Controversia. En González Aja, Teresa (ed.). *Sport y Autoritarismos. La utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*. Madrid. Alianza.
- Hamm, Margherita Arlina (1983). El águila hunde sus garras. En *Viajeras al Caribe*. Cuba. Casa de las Américas.
- Harris, Marvin (1981). *El desarrollo de la teoría antropológica. Una historia de las teorías de la cultura*. Madrid. Siglo XXI.
- Harvey, David (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. España. Akal.
- (2008). *París, capital de la modernidad*. España. Akal.
- Hegel, Georg W. Friedrich (1985). *Lecciones sobre filosofía de la historia*. Madrid. Alianza.
- Hemingway, Ernest (2013). París era una fiesta. www.infotematica.com.ar
- Henríquez Orrego, Ana (febrero 17, 2016). Documentos Historia Contemporánea. <https://historia1imagen.cl/2016/02/17/documentos-historia-contemporanea/>
- Hermelo, A. R. Ricardo (2006). Trafalgar. *Boletín del Centro Naval*, núm. 813. <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN813/813hermelo.pdf>
- Hernández Ramírez, Javier (2004). *Turismo inducido, la configuración de la imagen turística Sevilla a través del cine comercial*. I Congreso Internacional de Patrimonio, Desarrollo Rural y Turismo en el siglo XXI. Osuna.
- Hernández Sandoica, Elena (2007). Una “compañía trasatlántica española”: Una dimensión ultramarina del capitalismo español. *Historia Contemporánea*, núm. 21, (II). www.historiacontemporanea.ehu.es/s0021-con/es/.../02_07.pdf
- Hernández, José Manuel (2008). Orígenes del movimiento de protección de la naturaleza. Notas sobre la introducción de Jorge Reichmann a “La ética de la tierra”. www.nodo50.org

- Hernández Viguera, Juan (2006). *El trasfondo de los paraísos fiscales*. España. Attac.
- Heyd, Thomas (2010). Jardines botánicos y conciencia medioambiental. *Enrahonar*, núm. 45, pp. 51-67. <http://ddd.uab.cat/pub/enrahonar/0211402Xn45p51.pdf>
- Hillebrands, Bernd. Guyana. www.biblio.juridicas.unam.mx/libros/5/2052/20.pdf
- Hinkelammert, Franz (1970). *El subdesarrollo latinoamericano. Un caso de desarrollo capitalista*. Chile. Ediciones Nueva Universidad-Universidad Católica de Chile.
- Historia de la motocicleta. <http://www.elcoche.net/articulos/historia-de-la-motocicleta.pdf>
- Historia de las ciencias. <http://historiadela-ciencia-mnieto.uniandes.edu.co/pdf/RI.pdf>
- Historia de San Diego. http://www.hoteltravel.com/es/usa/san_diego/history-of-san-diego.htm
- Hobsbawm, Eric (2002). Introducción. En Hobsbawm, Eric y Terence Ranger. *La invención de la tradición*. Barcelona. Crítica.
- (2002). La fabricación en serie de tradiciones: Europa 1870-1914. En Hobsbawm, Eric y Terence Ranger (ed.). *La invención de la tradición*. Barcelona. Crítica.
- (2003a). *La era de la revolución 1789-1848*. Buenos Aires. Crítica.
- (2003b). *La era del imperio 1875-1914*. Buenos Aires. Crítica.
- (2004). *La era del capital 1848-1875*. Buenos Aires. Crítica.
- (2006). *Historia del siglo xx*. Barcelona. Crítica.
- (2013). *Un tiempo de rupturas. Sociedad y cultura en el siglo xx*. México. Crítica.
- Hobsbawm, Eric y Terence Ranger (ed.) (2002). *La invención de la tradición*. Barcelona. Crítica.
- Holt, Richard (2002). El deporte durante el periodo de entreguerras y las relaciones internacionales: algunas conclusiones. En González Aja, Teresa (ed.). *Sport y Autoritarismos. La utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*. Madrid. Alianza.
- Howe, Julia (1983). Feminista y antiesclavista. En *Viajeras al Caribe*. Cuba. Casa de las Américas.
- Humboldt, Alexander von (1868). *Tableaux de la nature*. París.

- Humboldt, Alejandro de (1991). *Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente*. Tomo I. Traducción de Lisandro Alvarado. Caracas. Montes de Ávila Editores.
- Hunt, Lynn (1989). La vida privada durante la Revolución francesa. En Brown, Peter *et al.* (coord.). *La historia de la vida privada*. Tomo 4, pp. 21-51. Madrid. Tauro.
- Ibars Fernández, Ricardo e Idoya López Soriano (2006). La historia y el cine. *Clio*, núm. 32. España. <http://clio.rediris.es>
- Igarza, Roberto (2009). *Burbujas de ocio. Nuevas formas de consumo cultural*. Buenos Aires. La Crujía.
- Illich, Iván (2008). *Obras Reunidas*. Tomo II. México. Fondo de Cultura Económica.
- Informe Bruntland (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo. Naciones Unidas.
- INMUJERES. Historia del feminismo. <http://www.google.com/#hl=es-419&tbo=-d&scient=psy-ab&q=historia+feminismo>
- Innerarity, Daniel (1992). La naturaleza como invento cultural sobre la función de la estética en la sociedad moderna. *Thémata*, Revista de Filosofía, núm. 10, pp. 517-532. España.
- Islas, Octavio (2005). La ciberurbe. El espacio ausente. *Razón y Palabra*, núm. 42. Primera Revista Electrónica en América Latina Especializada en Comunicología. <http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n42/oislas.html>
- Jarrasse, Dominique (2002). La importancia del termalismo en el nacimiento del turismo en Europa en el siglo XIX. *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 33-49. España.
- Joinville Vacher, Jean y Clara López Beltrán (2003). Prólogo. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, vol. 32, núm. 3, pp. 413-416. Lima.
- Juárez Gallego, Miguel (1993). La cultura del ocio y su función de cambio social hacia finales del siglo XX. *Revista Complutense de Educación*, vol. 4, núm. 1. Madrid.
- Jurdao Arrones, Francisco (1990). *España en venta*. España. Endymion.
- Kahn, Miriam (2000). Tahiti Intertwined: Ancestral Land, Tourist Postcard and Nuclear Test Site. *American Anthropologist*, nuevas series, vol. 102, núm. 1. Arlington.
- Kaplún, Mario (1992). El entretenimiento como necesidad. *Comunicación*, pp. 20-31.

- Keynes, John N. (2006). *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. España. Fondo de Cultura Económica.
- Khatchikian, Miguel y María Cristina Murray (1999). Turismo social: el paraíso perdido. *Nexos*, núm. 11, pp. 12-17. Mar del Plata.
- Kingman Garcés, Eduardo (2002). Historia social y mentalidades: los higienistas, el ornato de la ciudad y las clasificaciones. *Íconos*. Revista de Ciencias Sociales, núm. 15, pp. 104-113. FLACSO-Ecuador.
- Knebel, Hans-Joachim (1974). *Sociología del turismo. Cambios estructurales en el turismo moderno*. Barcelona. Editorial Hispano Europea.
- (1978). *Sociología del turismo*. España. Editorial Hispano Europea.
- Kohan, Martin (2004). *Zona Urbana. Ensayo de lectura sobre Walter Benjamín*. Argentina. Grupo Editorial Norma.
- König, René (2002). *La moda en el proceso de la civilización*. Valencia. Instituto de Estudios de Moda y Comunicación.
- Koolhaas, Rem (2006). *Delirio de Nueva York*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Kosinski, Sophie y Eric Micheletti (1996). *Grands Hotels du bord de mer*. París. Editions Historie & Collections.
- Kravagna, Christian (2008). *Las reservas del colonialismo: el mundo del museo*. Traducción de Marcelo Expósito. Instituto Europeo para Políticas Culturales Progresivas (EIPCP). <http://eipcp.net/transversal/0708/kravagna/es>
- Kreimer, Roxana (2006). *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Buenos Aires. Ediciones Anarres.
- La aviación civil y su regulación internacional. Biblioteca de la Universidad Nacional Autónoma de México. México.
- La Era de Hobsbawm. <https://laeradehobsbawm.wordpress.com/materiales-sobre-la-era-del-capital/capital-materiales-historia/textos-para-historia-de-la-era-del-capital/el-relanzamiento-del-imperialismo-britanico-inauguracion-del-canal-de-suez-en-1869/>
- La Vanguardia* (21 octubre, 2010). Sexo, amor y Vaticano. Barcelona. <http://www.vanguardia.com.mx/sexomafayvaticano-572346.html>
- Laclau, Ernesto. La deriva populista y la centroizquierda latinoamericana. *Nueva Sociedad*, núm. 205. www.nuso.org/upload/articulos/3381_1.pdf
- Lafargue, Paul (2004). *El derecho a la pereza*. Buenos Aires. Longseller.
- Lage Picos, Jesús Adolfo (2001). *La construcción social del bosque en la cultura forestal de Galicia*. Tesis doctoral. Universidad de Santiago de Compostela, Galicia.

- Lagunas, David (2010). El poder del dinero y el poder del sexo. Antropología del turismo sexual. *Perfiles Latinoamericanos*, núm. 36, julio-diciembre, pp. 71-98. México.
- Lanfant, Marie-Françoise (1978). *Sociología del ocio*. Barcelona. Península.
- Lanquar, Robert (1978). *Turismo internacional*. Buenos Aires. Huemul.
- Lapusnyik, Nóra (2004). *La influencia de la cinematografía sobre la sociedad de masas*. Budapest. http://elib.kkf.hu/edip/D_10060.pdf
- Las colonias escolares de la Institución Libre de Enseñanza (30 agosto, 2010). <http://educacion-orcasur.blogspot.mx/2010/08/las-colonias-escolares-de-la.html>
- Lasserre, Guy (1976). *América media*. España. Ariel. Colección Elcano. La geografía y sus problemas.
- Le Metayer Deckx, William. Viaje a través de cien años del campismo turístico. <http://es.slideshare.net/williamlemetayer/100-aos-de-historia-de-camping-presentation>
- Lefebvre, Henri (2011). La noción de totalidad en las ciencias sociales. *Telos*, vol. 13, núm. 1. Maracaibo.
- Lepe, Ivonne (2009). Referencias históricas. Observatorio del Turismo Sostenible del Caribe. Universidad de Costa Rica. Sede Caribe. <http://obturcaribe.ucr.ac.cr/nuestro-enfoque/historia>
- Lévi-Strauss, Claude (1965). *Raza y cultura*. México. Fondo de Cultura Económica.
- (1969). *Arte, lenguaje y etnología*. México. Siglo XXI.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (1997). Décima edición. México. Ediciones Delma.
- Liebscher, Daniela (2005). La Obra Nacional Dopolavoro fascista y la NSGemeinschaft “Kraft durch Freude”. Las relaciones entre las políticas sociales italiana y alemana desde 1925 a 1939. *Historia Social*, núm. 152, pp. 129-146.
- Líneas de Buques de Pasajeros desde América del Norte a Centro y Sud América. Compañías de buques frigoríficos frutereros. United Fruit Company. <http://www.histarmar.com.ar/LineasdePaxNAaSCA/UnitedFruitCo.htm>
- Lipovetsky, Gilles (1994). *El imperio de lo efímero. La moda y su destino en las sociedades modernas*. Barcelona. Anagrama.
- Lipovetsky, Gilles y Jean Serroy (2010). *La cultura-mundo. Respuesta a una sociedad desorientada*. Barcelona. Anagrama.

- (2015). *La estetización del mundo. Vivir en la época del capitalismo artístico*. España. Anagrama.
- Lisón Hernández, L. y M. Lillo Carpio (2003). *Los aprovechamientos termales en Archena*. 2 volúmenes. España. Universidad de Murcia.
- Lista de paraísos fiscales española. Según Rea Decreto 1080/91, 5 julio 2012. <http://www.paraisos.fiscales.info/lista-pasaisos-fiscales-española.html>
- Ljunggren, Jens (2011). ¿Por qué la gimnasia Ling? El desarrollo de la gimnasia sueca durante el siglo XIX. En Scharagrodsky, Pablo (comp.). *La invención del “homo gymnasticus”. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- López Gallegos, María Silvia (2004). La política social desarrollada por la Organización Sindical durante el primer franquismo en Zamora (1939-1945): la creación de las Obras Sindicales. *Stvdia Zamorensia*, segunda etapa, vol. VII, pp. 133-154.
- López Yepes, José (2006). *Caminos carreteros y vías férreas. Su significado y evolución en las guías de viajeros del siglo XIX. La ruta Madrid-Murcia-Cartagena*. Ponencia. IV Congreso Historia Ferroviaria. España.
- Los inicios de la tecnología del cine y su influencia en la sociedad (2010). Cartagena. Universidad Politécnica de Cartagena. https://www.upct.es/contenido/universidad/org_gobierno/equipo_rectoral/archivos_vicestudiantes/EXPO_CINE_folleto_8p.pdf
- Loustau Ferrán, Francisco (1977). *El transporte aéreo turístico. Los vuelos chárter*. Portugal. Instituto Politécnico de Beja.
- Luci, Florencia (2009). Aprender a liderar: los MBA y el reclutamiento de las Escuelas de Negocio en Buenos Aires. Notas etnográficas sobre el mundo del managment. *Revista de Antropología Social*, núm. 18, pp. 317-337.
- Luna Buades, Margarita (2015). El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y 2012. *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. 19, núm. 514.
- Macao desbanca a Las Vegas como capital mundial del juego. <http://www.intereconomia.com/noticias-negocios/finanzas-personales/claves/macao-desbanca-las-vegas-como-capital-mundial-del-juego>
- MacCannell, Dean (1999). *El turista: una nueva teoría de la clase ociosa*. España. Melusina.
- (2007). *Lugares de encuentros vacíos*. España. Melusina.

- MacDonell Smith, Nancy (2004). *El vestidito negro y otros clásicos de la moda*. Buenos Aires. EMECE Editores.
- Machado Gomes, Rui (2009). El ocio y el deporte en la época del turismo global. *Apuntes, Educación Física y Deportes*, 3er trimestre, pp. 37-46.
- Maddison, Angus (2002). *La economía mundial. Una perspectiva milenaria*. Madrid. OCDE-Ediciones Mundi-Prensa.
- Maddocks, Melvin (1996). *La aventura del mar. Tomo II. Los grandes trasa-tlánticos*. España. Time Life.
- Madsen, Axel (2000). *Coco Chanel: historia de una mujer*. Barcelona. Circe Ediciones.
- Mahan, Alfred T. (2000). *El interés de Estados Unidos de América en el poder marítimo: presente y futuro*. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia-Editorial Unibiblos.
- Maillard, de Jean (2002). *Atlas de la criminalidad financiera. Del narcotráfico al blanqueo de capitales*. España. Akal.
- Maloney, Gerardo (1984). El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos. Panamá 1920: cronología de una lucha. <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomoXXIXP3.pdf>
- Mander, Jerry (1996). *En ausencia de lo sagrado el fracaso de la tecnología y la supervivencia de las naciones indias*. Palma de Mallorca. José de Olañeta.
- Manera, Carles y Jaume Garau (2004). El turismo de masas en el Mediterráneo (1987-2002): Una oportunidad de crecimiento. Colección *Mediterráneo económico*, núm. 7. Cajamar.
- Mann, Charles C. (2006). *1491. Una nueva historia de las Américas antes de Colón*. España. Taurus.
- Mantilla Valbuena, Silvia Cristina (2011). Seguridad y narcotráfico en el gran Caribe. Geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados. *Papeles Políticos*, vol. 16, núm. 1, pp. 269-297. Bogotá. Colombia.
- Mantobani, José María (1997). Mas raíces ocultas. Mar del Plata y el problema de la creación de los pueblos balnearios del sudeste de la provincia de Buenos Aires a fines del siglo XIX. En Cacopardo, Fernando A. (ed.). *Mar del Plata. Ciudad e historia*. Buenos Aires. Alianza.
- Marchena Gómez, J. Manuel (1994). Un ejercicio prospectivo: de la industria de turismo "fordista" al ocio de producción flexible. *Papers de Turisme*, año VI, núm. 4-15, pp. 77-95. Valencia. Instituto Turístico de Valencia.

- Mariátegui, José Carlos. *Biología del fascismo*. Argentina. Nuestra América.
- Martín-Barbero, Jesús (2004). *Oficio de cartógrafo. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- Martin Fugier, Anne (1989). Los ritos de la vida privada burguesa. En Brown, Peter, Evelyne Patlagean, Michel Rouche, Yvon Thébert, Paul Veyne (coords.). *Historia de la vida privada*. Volumen 4. De la Revolución francesa a la Primera Guerra Mundial, pp. 199-268. España. Taurus.
- Martín, Pablo y Vicente Martín (2010). Cielos abiertos Unión Europea-Estados Unidos: una nueva era en la aviación mundial. *Revista Económica*, vol. 12, núm. 2, pp. 43-70. Río de Janeiro.
- Martínez Cuadrado, Jerónimo (2005-2006). La naturaleza en Graziella de Lamartine. *Anales de Filología Francesa*, núm. 14.
- Martínez Marroquín, Luisa (2012). *YMCA: los campamentos experiencia educativa desde hace casi 120 años*. 4 de diciembre. <https://plus.google.com/100513029606953632304>
- Martínez Puche, Antonio (2008). El cine como soporte didáctico para explicar la evolución del viaje a la actividad turística. *Cuadernos de Turismo*, núm. 22, julio-diciembre, pp. 145-163. España. Universidad de Murcia.
- Martínez Quintana, Violante (2006). *Ocio y turismo en la sociedad actual. Los viajes, el tiempo libre y el entretenimiento en el mundo globalizado*. España. McGraw-Hill.
- Martínez Rubio, José (2012). Reseña. La civilización del espectáculo, de Mario Vargas Llosas. *Revista Caracteres*, vol. 1, núm. 2, pp. 102-108.
- Marx, Carlos (1975). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (borrador) 1857-1858*. México. Siglo XXI.
- Marx, Ronald y Mónica Charlot (1993). ¡La sociedad dual por excelencia! En Charlot, Mónica (coord.). *Londres 1851-1901. La era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, pp. 18-24. Madrid. Alianza Editorial.
- Mateo, Ramón Martín (2007). *La gallina de los huevos de cemento*. España. Thomson.
- Mathias, Peter (1983). Introducción. En Mori, Giorgio. *La Revolución Industrial*. Barcelona. Crítica.
- Maure Rubio, Lilia (1993). *El viajero y la ilustración: orígenes ideológicos en la recuperación de la antigüedad*. http://oa.upm.es/6096/1/El_Viajero_y_la_Ilustraci%C3%B3n_I_1993.pdf

- Mazón Martínez, Tomás (2010). Benidorm, un destino turístico de altura. *Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*, núm. 2, pp. 8-22. Escuela Universitaria de Turismo. Universidad de Murcia.
- Mazón Martínez, Tomás, Elena Delgado Luna y José Antonio Hurtado Sánchez (2012). El éxito de un destino turístico. El Benidorm de Mario Gaviria. *Revista da Casa da Geografia de Sobral*, vol. 14, núm. 1, pp. 81-95. España.
- McCullough, David (1977). *El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá 1870-1914*. México. Lasser Press.
- McKenzie, Gail y Arthur Findlay (2013). África y el golfo Pérsico. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla editores.
- McNair, Brian (2004). *La cultura del striptease. Sexo, medios y liberalización del deseo*. Barcelona. Océano.
- McNeill, William H. y J. R. McNeill (2004). *Las redes humanas. Una historia global del mundo*. Barcelona. Crítica.
- Meadows, Donella y Dennis Meadows (1993). *Más allá de los límites del crecimiento*. México. Aguilar.
- Mendoza Prado, Marcelo (1996). Apuntes sobre reflexividad en el movimiento ecológico. *Política y Sociedad*, núm. 23. Madrid.
- Menéndez, Antonio (coord.). 1936. *Quintana Roo. Álbum Monográfico*. México. Editor y director Gabriel Antonio Menéndez.
- Menzies, Gavin (2003). *1421. El año en que China descubrió el mundo*. Barcelona. Random House Mondadori.
- Mexicana de Aviación, historia y datos. <http://aerolineasmexicanas.mx/lista-de-aerolineas-mexicanas/mexicana-de-aviacion-historia-y-datos>
- Mey Martínez, Carlos (s/f). Líneas de Buques de Pasajeros desde América del Norte a Centro y Sud América. Compañía de buques frigoríficos fruteros. United Fruits Company. <http://www.histarmar.com.ar/LineasdePaxNAaS-CA/UnitedFruitCo.htm>
- Míguez, Eduardo J. (1999). Familias de clase media: la formación de un modelo. En *Historia de la vida privada en la Argentina. La Argentina plural (1870-1930)*. Tomo II. Buenos Aires. Taurus.
- Miller, Arthur (1988). *Vueltas al tiempo. Autobiografía*. Barcelona. TusQuets.
- Mills, C. Wrigth (1951). *White Collar; the American middle classes*. Nueva York. Oxford University Press.
- Mir Balmaceda, María José (1995). *La moda femenina en el París de entreguerras. Las diseñadoras Coco Chanel y Elsa Schiaparelli*. Barcelona. EIUNSA.

- Miralles-Guasch, Carme (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona. Ariel Geografía.
- Mochón Morcillo, Francisco (2005). Los retos de las compañías aéreas: los hubs y el Airbus 380. *Ars Medica*, Revista de humanidades, vol. 4, núm. 1, mayo, pp. 164-169.
- Mohonk Mountain House. <http://www.mohonk.com>
- Molina M., Ernesto (2005). La diáspora y la economía caribeña global. *Estudios del Caribe, la Columna*. Cuba.
- Molina Reguilón, Ana. El camino de Santiago. <http://www.arteguias.com/camino-santiago-sociedad.htm>
- Molina Villar, Juan José (2004). *Termalismo y turismo en Catalunya. Un estudio geohistórico contemporáneo*. Tesis doctoral. Universidad de Barcelona.
- Mollat du Jourdin, Michel (1993). *Europa y el mar*. Barcelona. Crítica.
- Monneyron, Frederic (2006). *50 respuestas sobre la moda*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Montolio, David (2011). País Vasco: Vitoria-Gasteiz, ejemplo de ciudad sustentable. *Filosofía Verde*, 2 de febrero.
- Moore, Tristona (2008). *Balneario con un pasado nazi*. Publicado 14/12. BBC.
- Moragues Cortada, Damián (2006). *Turismo, cultura y desarrollo*. España. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).
- Morales, Pablo (2001). *Las Vegas. Al desnudo vivo*. México. Diana.
- Morand, Paul (1999). *El aire de Chanel*. Barcelona. TusQuets.
- Moreno Garrido, Ana (2005). Turismo de élite y administración turística de la época (1911-1936). *Estudios Turísticos*, núms. 163-164, pp. 31-54. España. Instituto de Estudios Turísticos.
- Moreno Garrido, Ana (2007). *Historia del turismo en España en el siglo xx*. Madrid. Síntesis.
- Morin, Edgar (1996). El pensamiento ecologizado. *Gazeta de Antropología*, núm. 12. España.
- (2001). *El método. Las ideas*. Tomo 4. España. Cátedra.
- Moya, Marian. Las películas documentales de Mantetsu durante la ocupación japonesa de Manchuria (1931-45). La ardua tarea de representar el paraíso en un marco de conflicto. www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/aladaa/moya.rtf
- Munizaga Vigil, Gustavo (1999). *Las ciudades y su historia. Una aproximación*. México. Alfaomega.

- Muñiz Aguilar, Daniel (1993). *La política de turismo social en España*. Tesis de licenciatura en Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Málaga. Málaga.
- Muñoz Escalona, Francisco (2010). Crítica de la obra que cimentó el paradigma convencional del turismo: Los “Gündrisse”. *TURYDES*, vol. 3, núm. 7, abril. España
- Murias López, R. (2002). *Evolución y desarrollo de la industria de cruceros*. Edición digital, p. 74. <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6999/04R-ml04de12.pdf?sequence=4>
- Museo de los Canales. Londres. Gran Bretaña. <http://www.londonpass.es/london-attractions/london-canal-museum.html>
- MVRDV (1998). *Costa Ibérica*. Barcelona. ACTAR.
- Mydin, Iskander (2006). Imágenes históricas, públicos cambiantes. En Juan Naranjo (ed.). *Fotografía, antropología y colonialismo (1845-2006)*, pp. 196-204. Barcelona. Gustavo Gili.
- NAIADES Navigation Interieure Actions ed Development en Europa. http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124450_es.htm
- Naim, Moisés (2006). *Ilícito, como traficantes, contrabandistas y piratas están cambiando el mundo*. México. Debate.
- Naranjo, Juan (2006). Introducción. Medir, observar, repensar. En Juan Naranjo (ed.). *Fotografía, antropología y colonialismo (1845-2006)*, pp. 11-23. Barcelona. Gustavo Gili.
- Nash, C. (1999). Landscapes. En Cloke, P., P. Crang y M. Goodwin (eds.). *Introducing Human Geographies*, pp. 217-225. Londres. Arnold Publishers.
- Nash, Dennison (1989). El turismo considerado como una forma de Imperialismo. En Smith, Valene L. *Anfitriones e invitados. Antropología del turismo*. España. Endymion.
- National Piers Society (NPS). <http://www.piers.co.uk/>
- Nearing, Scott y Joseph Freeman (1973). *La diplomacia del dólar. Un estudio acerca del imperialismo norteamericano*. La Habana. Editorial de Ciencias Sociales.
- Negociado del Censo de los Estados Unidos (2010). *Selected Population Profile in Puerto Rico*. ACS 2010 1-Year. Puerto Rico Community Survey. American Community Survey.
- Nisbet, Robert (1996). *Historia de la idea de progreso*. Barcelona. Gedisa.

- No dejaremos al franquismo en paz (2013). *Viento Sur*, núm. 126, pp. 17-19. http://www.vientosur.info/IMG/pdf/VS126_C_Galante_No_dejaremos_fraq_en_paz.pdf
- Observatorio Turístico de Málaga (2011). *Balance 2011*. Málaga. Área de Turismo. Departamento de Economía y Administración de Empresas. Facultad de Turismo. Universidad de Málaga.
- Ocampo, Estela (2011). *El fetiche del museo. Aproximación al arte primitivo*. Madrid. Alianza.
- OCDE Organización de Cooperación para el Desarrollo Económicos. *Lista de paraísos fiscales. La clasificación oficial de la OCDE*. <http://www.paraisos-fiscales.info/lista-paraisos-fiscales.html>
- Ockman, Joan (2006). La nueva política del espectáculo: Bilbao y la imaginación global. En D. Medina Lasansky y Brian McLaren (Eds.). *Arquitectura y turismo: percepción, representación y lugar*, pp. 261-274. Barcelona. Gustavo Gili.
- ODECO Organización de Desarrollo Étnico Comunitario (22 octubre, 2012). Comunidad garífuna de Trujillo en pie de lucha por sus tierras y demás derechos. <http://odecohn.blogspot.mx/2012/10/comunidad-garifuna-de-trujillo-en-pie.html>
- Odón, Jorge Roberto (2006). El origen colonialista de la Egiptología. La expedición napoleónica y sus consecuencias. *BIAVE*, 24/05/06. www.egiptologia.com
- Ogdanov P. B. y N. R. Iasentsev (1979). *Spartakiad. The Great Soviet Encyclopedia*. www.encyclopedia2.thefreedictionary.com/Spartakiada+of
- Olivares Cúcalo, Ruslán (2011). Los hoteles en Cuba hasta 1959. *El colimador*, blog. <http://elcolimador.cubava.cu/2011/05/29/los-hoteles-en-cuba-hasta-1959/#more-93>
- Oliver, Douglas L. (2003). *Las islas del Pacífico*. 3ra ed. España. Melusina.
- Oliver, Sarah, Jackum Brown, Janet Zoro, Joe Toussaint y David Brown (2013). Europa. En *501 islas que no puedes dejar de visitar*. Barcelona. Scyla editores.
- Organización de Turismo del Caribe (diciembre, 2013). Estadísticas más recientes.
- OMT Organización Mundial del Turismo (2009). *Barómetro OMT del Turismo Mundial*. Vol. 7, núm. 1. España. OMT.
- (2013). *Panorama OMT del Turismo Internacional*. España. OMT.

- Ortega Gálvez, María Luisa (1997). Ciencia y civilización: la expedición de Bonaparte y el Egipto moderno. Comentada por Horacio Capel. Biblio 3W. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, núm. 41, julio. Universidad de Barcelona.
- Ortega Martínez, Enrique (1992). La economía del golf, en el mundo y en España. *Estudios Turísticos*, pp. 19-40. España.
- Ortega y Gasset, José (1918). Prólogo. http://www.laeditorialvirtual.com.ar/pages/spengler_oswald/Vol01_00.htm
- Osa Johnson, una aventurera convertida en estrella de Hollywood. <http://mx.hola.com/cine/2005110335669/cine/aventureras/6/2/>
- Otero, Edgardo D. (2003). *El origen de los nombres de los países del mundo, y de muchas de las islas que éstos poseen*. 2da ed. Buenos Aires. Cuatro Vientos.
- P&O. <http://www.red-duster.co.uk/PANDO.htm>
- Pack, Sasha D. (2009). *La invasión pacífica. Los turistas y la España de Franco*. España. Turner.
- Pacto de la Sociedad de las Naciones. Recopilado por la Cátedra de Estudios Internacionales. Universidad del País Vasco. Firmado en Versalles, 28 de junio de 1919 Entrada en vigor: 10 de enero de 1920 (entrada en vigor del Tratado de Versalles) Fecha de extinción: 18 de abril de 1946.
- Padrón Fernández, Rafael (2006). La Francia de finales de siglo XVIII en el diario de viaje del ilustrado español José Viera y Clavijo. En Manuel Bruña Cuevas, María de Gracia Caballos Bejano, Inmaculada Illanes Ortega, Carmen Ramírez Gómez, Anna Raventós Barangé (coords.). *La cultura del otro: español en Francia, francés en España*, pp. 222-235. Encuentro Hispano-Francés de Investigadores. Universidad de Sevilla.
- Pardo, Adolfo. El Canal de Panamá. <http://www.editorialvirtual-mapp.com/CANAL-PANAMA.html>
- Parra de Mas, Santiago (2008). *Fondas, hoteles y banquetes en la Zaragoza del siglo XIX*. Cuadernos de Aragón, núm. 38. España.
- Pastor Pradillo, José Luis (2011). La aparición de la actividad físico-deportiva del “bello sexo” en España. Un referente histórico revelador. En Schragrodsky, Pablo (comp.). *La invención del “homo gymnasticus”. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.

- Pastoriza, Elisa (2011). *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en Argentina*. Buenos Aires. Edhasa.
- Pena Rodríguez, Alberto (1997). *El Estado Novo de Oliveira Salazar y la Guerra Civil española: información, prensa y propaganda (1936-1939)*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Ciencias de la Información. Madrid. <http://biblioteca.ucm.es/tesis/19972000/S/3/S3036701.pdf>
- Pendergrast, Mark (1998). *Dios, Patria y Coca cola. La historia no autorizada de la bebida más famosa del mundo*. Buenos Aires. Vergara Editor.
- Penner, Bárbara (2006). Haciéndolo bien: destinos de luna de miel de posguerra en las montañas Pocono. En Medina Lasansky, D. y Brian McLaren (eds.). *Arquitectura y turismo. Percepción, representación y lugar*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Peña, Orlando (1989). *Estados y territorios en América Latina y el Caribe*. México. Era.
- Peñarroya, Jaime (2001). Hollywood grupos de noticias: es.humanidades.literatura.
- Peral García, Sandra del (octubre, 2005). Rousseau y el buen salvaje. *aldadis.net Revista de la Educación*, núm. 7. España.
- Perón, Juan D. (1947). *Perón expone su doctrina*. Centro Universitario Argentino. Buenos Aires. Ediciones Nueva Argentina.
- Perrault, Gilles, Jean Ziegler y Maurice Cury (2001). *El libro negro del capitalismo*. País Vasco. Txalaparta.
- Perrot, Michelle (1989). Figuras y funciones. En Peter Brown, Evelyne Patlagean, Michel Rouche, Yvon Thébert y Paul Veyne (coords.). *Historia de la vida privada*. España. Taurus.
- (2011). *Historia de las alcobas*. Madrid. Siruela.
- Petit, Mercedes (31 de mayo, 2006). La revolución francesa de 1936. *El Socialista*, núm. 32. Buenos Aires.
- Peyrefitte, Alain (1996). *La sociedad de la confianza*. Santiago de Chile. Andrés Bello.
- Pierri, Naína (2005). *Historia del concepto de desarrollo sustentable*. En Guillermo Foladori y Naína Pierri (coords.). *¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable*. Colección América Latina y el Nuevo Orden Mundial. México. Miguel Ángel Porrúa-Universidad Autónoma de Zacatecas.

- Piketty, Thomas (2014). *El capital en el siglo XXI*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Pimlott, J. A. R. (1947). *The Englishman's Holiday: a Social History*. Londres. Faber & Faber.
- Pinedo Sánchez, Carmen (1997). Naturaleza en Tahití, decorado para la representación de una sociedad feliz. *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, núms. 4-5, pp. 123-130. España.
- Pintos, Juan Luis (1995). *Los imaginarios sociales. La nueva construcción de la realidad social*. Santiago de Compostela. Sal Terrae.
- Piouffre, Gerard (2009) *La edad de oro del viaje en barco*. Barcelona. Lunwerg.
- Pirenne, Jacques (1979). *Historia Universal*. Tomo VIII. La Segunda Guerra Mundial. México. Cumbre.
- Pizzurno, Patricia (2007). El turismo y el patrimonio en el Panamá republicano. *Canto Rodado*, núms. 21-22.
- PNUD, SERNA y DIBIO (2008). *Diagnóstico de situación actual del tiburón ballena (Rhincodon typus) en Honduras*. PNUD.
- Poivre d'Arvor, Patrick (2007). *La edad de oro del viaje en tren*. China. Lunwerg.
- Porter, Michael E. (2007). La ventaja comparativa de las naciones. *Harvard Business Review*, vol. 85, núm. 11, pp. 69-95.
- Poulain, J. P. y E. Neirinck (2007). *Historia de la cocina y de los cocineros. Técnicas culinarias y prácticas de mesa en Francia, de la Edad Media a nuestros días*. Barcelona. Zendera Zariquiey.
- Pratt, Mary Louise (2010). *Ojos imperiales. Literatura de viaje y transculturación*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Preciado, Beatriz (2010). *Pornotropía. Arquitectura y sexualidad en "Playboy" durante la guerra fría*. Barcelona. Anagrama.
- Procacci, Giuliano (2010). *Historia general del siglo XX*. Barcelona. Crítica, Serie Mayor.
- Programa de Ordenamiento Ecológico Marino y Regional del Pacífico Norte. Indicadores de presión y Estado.
- Prost, Antonie (2001). Fronteras y espacios de lo privado. En Peter Brown, Evelyn Patlagean, Michel Rouche, Yvon Thébert y Paul Veyne (coords.). *Historia de la vida privada*. Volumen 5. De la Primera Guerra Mundial a nuestros días, pp. 13-154. España. Taurus.
- Puerto Rico Community Survey (2010). *American Community Survey*. Oficina del Censo de los Estados Unidos.

- Pujol, Sergio (2002). *La década rebelde. Los años 60 en Argentina*. Buenos Aires. Emece Editores.
- Quiroz, Daniel (1997). Hacia una epistemología del otro. Como sujeto de la investigación antropológica. *Cinta de Moebio*, revista de Epistemología en Ciencias Sociales, núm. 2. Universidad de Chile. FLACSO. <http://www.facso.uchile.cl/publicaciones/moebio/02/frprin01.htm>
- Quiza Moreno, Ricardo (2007). Babel revisitada: exposiciones, globalización y modernidad (1851-1905). *Hispania Nova*, núm. 7. España. <http://hispanianova.rediris.es>
- Racionero, Luis (1993). *Del paro al ocio*. Barcelona. Anagrama.
- RadioChango (2004). Conciencia Social. La sociedad del consumo: la necesidad de un cambio. *Rebelión*, 03-06.
- Rahn, Richard W. (2 de diciembre, 2004). Finanzas en los paraísos fiscales. Cato Institute. <http://www.elcato.org/finanzas-en-los-paraisos-fiscales>
- Ramírez Sáiz, Juan Manuel (1986). *Turismo y medio ambiente. El caso de Acapulco*. México. Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco.
- Read, Herbert (1981). *Las Bellas Artes*. Tomo IV. México. Cumbre.
- Reboratti, Carlos (1999). *Ambiente y sociedad. Conceptos y relaciones*. Argentina. Ariel.
- Reed, David (1996). El desarrollo sostenible. En David Reed (ed.). *Ajuste estructural, ambiente y desarrollo sostenible*. Caracas. Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) - Centro de Estudios del Desarrollo de la Universidad Central de Venezuela (CENDES-UCV) - Nueva Sociedad.
- Rico Alba, Santiago (2005). Turismo: la mirada caníbal. *Archipiélago. Cuadernos de crítica de la cultura*, núm. 68, pp. 7-16.
- Rico Arce, Lourdes (2002). El banco de semilla de los jardines de Kew. *Ciencias*, núm. 68, octubre-diciembre, pp. 42-45. México.
- Ricolfe, José Serafín *et al.* (2009). Estudio del turismo gastronómico de Valencia. En Latiesa Rodríguez, M., García Ferrando, M., Álvarez Sousa, A. (coords.). *Sociología del ocio y del turismo: Tipos, planificación y desarrollo*. Granada. Universidad de Granada.
- Riechmann, Jorge (2003). *Tiempo para la vida. La crisis ecológica en su dimensión temporal*. Madrid. Ediciones del Genal.
- Rifkin, Jeremy (2000). *La era del acceso. La revolución de la nueva economía*. Argentina. Paidós.

- (2014). *La sociedad de coste marginal cero. El Internet de las cosas, el procomún colaborativo y el eclipse del capitalismo*. Argentina. Paidós.
- Ríos, Julio César y Ana María Talak (1999). La niñez en los espacios urbanos (1890-1920). En Devoto, Fernando y Marta Madero (eds.). *Historia de la vida privada en la Argentina. La Argentina plural (1870-1930)*. Buenos Aires. Taurus.
- Ritzer, George (1993). *La McDonalización de la sociedad. Un análisis de la racionalización en la vida cotidiana*. España. Ariel.
- Rivas Nieto, Pedro Eduardo (2006). *Historia y naturaleza del periodismo de viajes. Desde el antiguo Egipto hasta la actualidad*. Madrid. Miraguano Ediciones.
- River Experience. Historia canales fluviales. www.river-experience.com/2011/02/un-poco-de-historia-de-los-canales.html
- Robles Tardío, Rocío (2007). *Episodios de la abstracción en el arte a ritmo de tren. El papel del ferrocarril en la formulación del arte moderno. Del vapor a la electricidad y al vocabulario artístico de la abstracción*. Tesis doctoral. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid. Madrid.
- Rodríguez Campos, M. L. y J. A. Fraiz Brea (2010). La imagen turística en el cine. http://www.academia.edu/7448203/La_imagen_turistica_en_el_cine
- Rodríguez Cervantes, Silvia (2012). *El despojo de la riqueza biológica: de patrimonio de la humanidad a recurso bajo soberanía del Estado*. México. Ítaca.
- Rodríguez Martín, Nuria (20-22 abril, 2006). Ocio, consumo y publicidad. España 1898-1920. Congreso Internacional de Comunicaciones: Modernizar España 1898-1914.
- Rodríguez Martínez, Francisco (2006). Reseña de “Los paisajes del Cáucaso” de Marina Frolova. *Cuadernos Geográficos*, núm. 38, pp. 241-247. Granada. Universidad de Granada.
- Rodríguez, A. B. (2006). Turismo e territorialidades plurais: lógicas excluyentes e solidariedade organizacional. En Lemos, A.I. G. de; Arroyo, M.; Silveira, M. L. (Orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Roger, Alain (2007). *Breve tratado del paisaje*. Madrid. Biblioteca Nueva.
- Roldán Helvás, José Manuel (1999). La caída del Imperio romano. En José Uroz (ed.). *Historia y Cine*, pp. 10-62. España. Universidad de Alicante.

- Román Rivas, Marta (1995). La reconstrucción del espacio cotidiano. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, núm. 42, pp. 75-81. España.
- Rose, Elizabeth (s/f). El Gran Cañón El Tovar Hotel. <http://gosw.about.com/od/placestostayexpensive/p/eltovar.htm>
- Rousmaniere, John (1996). *La aventura del mar. Yates de lujo*. Tomo II. España. Time Life.
- Rouvillois, Frédéric (2008). *Historia de la cortesía. De 1789 a nuestros días*. Buenos Aires. Claridad.
- (2009). *Historia del esnobismo*. Buenos Aires. Claridad.
- Rubert de Ventós, Xavier (1976). La ciudad turística. En *Ensayos sobre el desorden*. Barcelona. Kairós.
- Rullán Salamanca, Onofre (2010). Las políticas territoriales en las Islas Baleares. *BIBLID*, núm. 47, pp. 403-428.
- Ruiz Díaz, Julián (2003). *La vida como cultura. Aproximación antropológica*. España. Huerga y Fierro Editores.
- Russell, Charles E. y Eldon H. Franz (1997). Características generales del movimiento ambientalista. *Ciencia y Tecnología Hoy*, vol. 22, núm. 3, pp. 144-146.
- Said, Edward W. (1996). *Cultura e imperialismo*. Barcelona. Anagrama.
- Salazar B., Noel (2006). Antropología del turismo en países en desarrollo: análisis crítico de las culturas, poderes e identidades generado por el turismo. *Tabla Rasa*, núm. 5, julio-diciembre, pp. 99-128. Bogotá.
- Sánchez, Joan-Eugeni (2008). El poder de las empresas multinacionales. *Scripta Nova*, vol. XII, núm. 270(8), 1 de agosto.
- Sancho, Amparo (dir.) (1998). *Introducción al turismo*. Madrid. Organización Mundial del Turismo.
- Sarlo, Beatriz (2002). *Tiempo presente. Notas sobre el cambio de una cultura*. Buenos Aires. Siglo XXI.
- Sartelli, Eduardo (2007). *La cajita infeliz. Un viaje marxista a través del capitalismo*. 2da ed. Buenos Aires. Ediciones R y R.
- Saul, S. Berrick (1988). Industrialización: el caso británico. En D. S. Landes, P. Mathias, G. Mori, J. Nadal, S. B. Saul. *La Revolución Industrial*. Barcelona. Crítica.
- Saulquin, Susana (comp.) (2004). *Jeans. La vigencia de un mito*. Buenos Aires. Nobuko.

- Sbert Barceló, T. (2002). *Una evolución turística. Historia de la Playa de Palma. 1900-2000*. Asociación de Hoteleros Playa de Palma-Arenal-Can Pastilla. XXV Aniversario (1976-2001).
- Scharagrodsky, Pablo (comp.). (2011). *La invención del “homo gymnasticus” fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Schenkel, Erica (2012). Mito e Realidade: o Turismo Social como Primera Política Peronista Nacional Argentina. *Rosa dos Ventos*, vol. 4, núm. IV, octubre-diciembre, pp. 536-543.
- (s/f). Turismo Social. Proyectos. Diccionario del Pensamiento Alternativo II. <http://www.cecies.org/proyecto.asp?id=48>
- Schivelbusch, Wolfgang (1986) *El viaje en tren. La industrialización de tiempo y el espacio en el siglo XIX*. Berkeley. Universidad de California Press.
- Schlosser, Eric (2007). *Fast food nation. ¿Quiere una ración de mentiras con su menú?* España. Random House Mondadori.
- Schlüter, Regina G. (2006). *Turismo y Patrimonio Gastronómico. Una perspectiva*. Buenos Aires. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos.
- Schmidt, Alfred (1984). La importancia de Marx para el pensamiento historiográfico contemporáneo. *Revista de Estudios Políticos*, nueva época, núm. 37, enero-febrero, pp. 49-65. Madrid.
- Schorske, Carl E. (2011). *La Viena de fin de siglo. Política y cultura*. Buenos Aires. Siglo XXI.
- Scott, Fitzgerald F. (2013). *El Gran Gatsby*. Biblioteca Jesús Delgado Valhondo. Mayo. <http://www.bibliotecaspublicas.es.merida>
- Sebreli, Juan José (1970). *Mar del Plata. El ocio represivo*. Buenos Aires. Tiempo Contemporáneo.
- Secretaría de Turismo (2004). *Turismo Alternativo. Una nueva forma de hacer turismo*. Fascículo 1. México. SECTUR.
- Segura, Gustavo e Inman, Crist (agosto, 1998). *Turismo en Honduras: el Reto de la Competitividad*. CLACDS / INCAE.
- Semmens, Kristin (2005). *Al ver la Alemania de Hitler: turismo en el Tercer Reich*. Palgrave MacMillan.
- Ser Turista. El hotel más antiguo del mundo. 2010. <http://serturista.com/japon/el-hotel-mas-antiguo-del-mundo/>
- Serbin, Andrés (1989). El mito de la retirada europea del Caribe no-hispánico. *Nueva Sociedad*, núm. 99, enero-febrero, pp. 24-31. Caracas.

- Serra Rojas, Andrés (2002). *Diccionario de Ciencias Políticas*. México. Fondo de Cultura Económica y Facultad de Derecho-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Serrano Saseta, Rafael (2006). Aspectos urbanos y arquitectónicos de los grandes almacenes de París: modernización del gran comercio urbano a partir de la primera mitad del siglo XIX. *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. X, núm. 211, 15 de abril. Barcelona. Universidad de Barcelona. <http://www.ub.edu.geocrit/sn/sn-211.htm>
- Sgrazutti, Jorge Pedro (2004) La organización del “tiempo libre” en dictaduras europeas y en Argentina entre 1922 y 1951. *Dossier*. <http://seneca.uab.es/hmic>
- Sigerist, Henry (2006). Johann Peter Frank: un pionero de la medicina social. *Salud Colectiva*, vol. 2, núm. 3, sep-dic, pp. 269-279. Buenos Aires.
- Silvestri, Graciela y Fernando Aliata (2001). *El paisaje como cifra de armonía: relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*. Buenos Aires. Nueva Visión.
- Slicher van Bath, B. H. (1974). *Historia agraria de Europa occidental (500-1850)*. Barcelona. Península.
- Sonnier, Georges (1977). *La montaña y el hombre*. Barcelona. Editorial RM.
- Sorlin, Pierre (2004). *El “siglo” de la imagen analógica. Los hijos de Nadar*. Buenos Aires. La Marca Editora.
- Sorkin, Michael (2004). Introducción: variaciones sobre un parque temático. En Michel Sorkin (coord.). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Sort, Jordi Julià (2008). Del aeródromo a la ciudad aeroportuaria. *Ingeniería y Territorio*, núm. 83, pp. 4-15.
- Sougez, Marie-Loup (2010). *Historia de la fotografía*. España. Cátedra.
- Spengler, Oswald (2006). *La decadencia de Occidente*. Edición electrónica-Buenos Aires. <http://disenso.info/wp-content/uploads/2013/06/La-Decadencia-de-Occidente-O.-Spengler.pdf>
- Stafford, Jeff. Sombras blancas en los mares del sur. *Turner Classic Movies*. <http://www.tcm.com/this-month/article/21746|0/White-Shadows-in-the-South-Seas.html>
- Stilicho, Flavius. Las carreteras del siglo XVIII. *Mundo Historia*, blog 2011. http://www.mundohistoria.org/blog/articulos_web/las-carreteras-siglo-XVIII

- Stoppino, Mario (2002). Ideología. En Norberto Bobbio, Nicola Matteucci y Gianfranco Pasquino. *Diccionario de Política*. Tomo I. México. Siglo XXI.
- Suárez Bosa, Miguel y Luis Gabriel Cabrera Armas (2010). *Los puertos francos y las economías insulares Atlánticas*. Presentado en el 7º Congreso de Estudios Africanos. Lisboa.
- Suárez Bosa, Miguel y Sergio Roque González (2008). *Las empresas carboneras en los puertos de las islas Atlánticas*. España. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Suay Belenguer, Juan Miguel (2003). Los precursores: de la cometa al aeroplano. Valencia. http://www.gerky.net/modules/Static_Docs/data/JuanMiguelSuayBelenguer/Precursores/Diapo_Los%20precursores_de%20la%20cometa%20al%20aeroplano.pdf
- Sudjic, Deyan (2010). *La arquitectura del poder*. Barcelona. Ariel.
- Sunyen Martin, Pere (2000). Humboldt en los Andes de Ecuador, ciencia y romanticismo en el descubrimiento científico de la montaña. *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, núm. 4, pp. 55-78. Universidad de Barcelona.
- Suret-Canale, Jean (2001). El África negra bajo colonización francesa. En Gilles Perrault (ed.). *El libro negro del capitalismo*. País Vasco. Txalaparta.
- Taylor, Chris (2009). *Taylor Empire Airways*. A division of Taylor & Company.
- Teja, Angela (2002). Deporte y relaciones internacionales durante el fascismo en Italia. En Teresa González Aja (ed.). *Sport y autoritarismos: la utilización del deporte por el comunismo y el fascismo*, pp. 241-280. Madrid. Alianza.
- Tejeira, Davis (2003). Presidencia de la República, Panamá, pp. 75-94.
- Tenreiro, Oscar (5 de junio, 2011). La Viena roja. *Castroferro*.
- The Canal du Midi a Cruiser's Guide. Edition Maritim GmbH Hamburgo. Narrowboat. <http://www4.knowledgres.com/00107653/Narrowboat>
- Thimm, Tatjana (2013). Geografías imaginarias en los medios de comunicación clásicos y nuevos sobre viaje. La construcción de la realidad de los intermediarios turísticos tomando Sevilla como ejemplo. *Vía@ Tourism Review*, núm. 1, 14 de junio.
- Tissot, Laurent (2002). El turismo en Suiza o el advenimiento de un modelo de excelencia (siglos XIX y XX). *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 83-100. España.

- Torres Cano, Manuel y Viviana Elisabeth Mastrogiacomio. *Imaginario sociales y arquitectura de la educación popular y del turismo social en Mar del Plata (1946-1955)*. Primer Congreso de Estudios sobre el Peronismo. Primera década.
- Torres Santo Domingo, Marta (2003). Los viajes del capitán Cook en el siglo XVIII. Una revisión bibliográfica. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. VIII, núm. 441. Barcelona.
- Torres, César (2011). La educación física en los Estados Unidos (1865-1945). En Scharagrodsky, Pablo (comp.). *La invención del "homo gymnasticus". Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Towner, J. y G. Wall (1991). History and tourism. *Annals of Tourism Research*, vol. 18, núm. 1, pp. 71-84.
- Trébede (20 de enero, 2011). El inconcluso proyecto para atravesar África por ferrocarril. *En la Trébede*. <http://sentadoenlatrebede.blogspot.mx/2011/01/el-inconcluso-proyecto-para-atravesar.html>
- Troncoso, Claudia y Carla Lois (2004). Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de Argentina (1950). Cuarto Congreso Virtual de Antropología y Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.
- Trotsky, León (2004). *El pensamiento vivo de Karl Marx*. Buenos Aires. Losada.
- Turismo social. <http://eduturismo.tripod.com/turismosocial.htm>
- Turismo Sostenible CST: Certificación para la Sostenibilidad Turística en Costa Rica. 2014. <http://www.turismo-sostenible.co.cr/index.php?lang=es>
- Turner, Louis y John Ash (1991). *La horda dorada. El turismo internacional y la periferia del placer*. España. Endymion.
- UAB, Ayuntamiento de Tortosa, AOC, Ayuntamiento de Rubí, Fundación CIUTAS de Vilasdecamps, Europa, siglo XIX redes y medios de comunicación. <https://wikis.uab.cat/passeigperlesxarxes/index.php/>
- Un balneario con historia: Cape May. <http://www.newyorkusa.es/2008/08/25/un-balneario-con-historia-cape-may/>
- UNILIVRE Universidad Libre del Medio Ambiente, Curitiba. www.unilivre.org.br
- Uría González, Jorge (2003). El nacimiento del ocio contemporáneo: algunas reflexiones sobre el caso español. En Ángel Vaca Lorenzo (coord.). *Fiesta, juego y ocio en la historia: XIV Jornadas de Estudios Históricos orga-*

- nizadas por el Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea, pp. 347-382. Salamanca. Universidad de Salamanca-Ediciones Universidad de Salamanca.
- Urquijo Torres, Pedro S. y Narciso Barrera Bassols (2009). Historia y paisaje. Explorado un concepto geográfico monista. *Andamios*, vol. 5, núm. 10, abril, pp. 227-252.
- Urry, John (2004). *La mirada del turista*. Perú. Universidad San Miguel de Porres.
- Urteaga, Luis (1980). Miserias, miasmas y microbios. Las topografías médicas y el estudio del medio ambiente en el siglo XIX. *Geo Crítica*, año V, núm. 29, noviembre. Universidad de Barcelona.
- (1986). Higienismo y ambientalismo en la medicina decimonónica. *Acta Hispánica ad Medicinae Scientiarumque Historiam Illustrandam*, vol. 5-6, pp. 417-425. España.
- Valdearcos, Enrique (2007). Arquitectura y urbanismo en los siglos XIX y XX. *Clío*, núm. 33, pp. 1-16. España. <http://clio.rediris.es>.
- (2008). El arte del siglo XIX: en romanticismo y el realismo. *Clío*, núm. 34. España. <http://clio.rediris.es>
- Valdeón Baroque, Julio (2000). Las peregrinaciones a Santiago: trabajo y economía. *El Camino de Santiago y la Sociedad Medieval*, pp. 89-96. Universidad de Valladolid. IER. Logroño. www.vallenajerilla.com/berceo/santiago/economia.htm
- Valls Torner, Xavier (2010). El tren de los sueños imperiales. *Historia y Vida*, núm. 505, abril. España.
- Varigny, C. de (1874). La civilización en las islas Sándwich. *Revista Europea*, año I, tomo III, núm. 42, diciembre, pp. 211-215. Madrid.
- Veblen, Thorstein (2008). *Teoría de la clase ociosa*. España. Alianza.
- Venturi, Robert, Denise Scott Brown y Steven Izenour (2000). *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Vidal, César (2001). *Los exploradores de la reina y otros aventureros victorianos*. Barcelona. Planeta.
- Vigarello, Georges (2005). *Historia de la belleza: el cuerpo y el arte de embellecer desde el Renacimiento hasta nuestros días*. Buenos Aires. Nueva Visión.

- Vigarelo, Georges (2011). La invención de la gimnasia en el siglo XIX: nuevos movimientos y nuevos cuerpos. En Scharadrogsky, Pablo (comp.). *La invención del "homo gymnasticus". Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires. Prometeo.
- Virilio, Paul (1995). *La velocidad de liberación*. Buenos Aires. Manantial.
- Vitoria-Gasteiz (febrero, 2009). *Documento-Marco para la elaboración del Plan Director de la Estrategia de Ciudad Vitoria-Gasteiz 2015*.
- Voguepedia. Editora Bettina Ballard. http://www.vogue.com/voguepedia/Bettina_Ballard
- Vries, Jan de (1987). *La urbanización de Europa 1500-1800*. Barcelona. Crítica. Grijalbo.
- Wallerstein, Immanuel (2003). *El moderno sistema mundial*. Tomo I. *La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. México. Siglo XXI Editores.
- Walton, John K. (2002). Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido. Siglos XVIII-XX. *Historia Contemporánea*, núm. 25, pp. 65-82. España.
- Wesseling, Henry L. (1999). *Divide y vencerás: el reparto de África 1880-1914*. Barcelona. Península.
- Whyte, William H. (hijo) (1968). *El hombre organización*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Wiese, Léopold von (1930). Fremdenverkehr als zwischenmenschliche Beziehung. Citado en *Sociología del Turismo*. Hans Joachim Knebel. Barcelona. Hispano Europea.
- Wilde, Guillermo (2007). Antropología y estética del viaje. *Contratiempo*, Revista de cultura y pensamiento, núm. 2, invierno, pp. 33-38. Argentina.
- Wilde, Oscar (2009). *La decadencia de la mentira*. España. Siruela.
- Williams, Raymond (2001). *El campo y la ciudad*. Argentina. Paidós.
- Winner, Langdon (2004). La casa de los misterios de Silicon Valley. En Michael Sorkin (coord.). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona. Gustavo Gili.
- Winograd, Manuel (1995). Marco conceptual para el desarrollo y uso de indicadores ambientales y de sustentabilidad para la toma de decisiones en América Latina y el Caribe. CIAT-PNUMA.
- Wong, Jorge Esténger (06/03/2011). <http://www.excelenciasdelmotor.com/noticia/greyhound-los-autobuses-mas-famosos-de-la-historia>

- Wood, Robert E. (2000). Turismo de cruceros en el Caribe. La globalización en el mar. *Annals of Tourism Research*, vol. 27, núm. 2, pp. 99-128.
- Woodruff, Louisa Mathilde (1983). La isla de las flores. En Nara Araújo (comp.). *Viajeras al Caribe*. La Habana. Casa de las Américas.
- World Bank. *World Development Indicators. Travel and Tourism*. WB.
- Worsley, Harriet (2004). *Décadas de moda*. Alemania. Könemann.
- Wright, Ronald (2006). *Breve historia del progreso. ¿Hemos aprendido por fin las lecciones del pasado?* Barcelona. Urano.
- Wrigley, E. A. y R. S. Schofield (1981). *The Population History of England 1541-1871: A reconstruction*. Oxford, Reino Unido. St Philip's Books.
- WTO World Tourism Organization (2007). *Tourism Market Trends 2006*. Madrid. WTO.
- Xibillé Muntaner, Jaime (2000). La metrópolis finisecular como espectáculo. *Revista de Estudios Sociales*, núm. 5, enero, pp. 13-24. Universidad de los Andes.
- Yapp, Nick (1998). *1950, Décadas del siglo xx*. Alemania. Könemann.
- Yellowstone National Park. <http://www.nps.gov/yell/espanol/index.htm>
- YMCA, *Historia, Modelo organizativo, Actividades de YMCA*, Estados Unidos, Canadá, Reino Unido.
- Zamora, R. (2005). Aquí y ahora: una llamada al compromiso y la acción. *Ecosistemas*, vol. 14, núm. 2, mayo, pp. 92-96. España.
- Zaratiegui, Jesús M. (1996). *Caballeros y empresarios. El hombre de negocios victoriano*. Madrid. Rialp.
- Zinn, Howard (1997). *La otra historia de los Estados Unidos*. Traducción por Toni Strubel. País Vasco. Hiru Argitaletxea.

PÁGINAS WEB

- http://2001.17.195/~ojairo/Doc_Historia_SigloXX.pdf
- <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2686/4.pdf>
- <http://blog.educastur.es/literengua/files/2009/11/turismo-la-mirada-canibal.pdf>
- http://centrodeartigos.com/articulos-noticias-consejos/article_134986.html
- <http://colbuses.wordpress.com/2012/10/26/greyhound-historia/>
- <http://data.worldbank.org/sites/default/files/wdi-final.pdf>

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001white_paper/lb_texte_complet_es.pdf

<http://educacion-orcasur.blogspot.mx/2010/08/las-colonias-escolares-de-la.html>

<http://eduturismo.tripod.com/turismosocial.htm>

<http://evita4.marianobayona.com/aperon.htm>

http://gumilla.org/biblioteca/bases/biblo/texto/COM199277-78_20-31.pdf

<http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ad3.html>

<http://idd00qmm.eresmas.net/articulos/imaginarios.htm>

<http://luisamtzmarroquin.blogspot.mx/2012/12/los-campamentos-experiencia-educativa.html>

http://mayores.uji.es/datos/2011/apuntes/fin_ciclo_2012/moto.pdf

<http://mundoenelrincon.blogspot.mx/2009/11/el-mayor-araiso-fiscal-del-mundo-la.html>

http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/spanish/misc/newsid_778200/778223.stm

http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/casinos-y-juegos-de-azar/islas-del-maiz-en-el-caribe-es-declarada-patrimonio-turistico-de-nicaragua_KChWQSuB9QgXVnVEVWUSJ/

<http://nulan.mdp.edu.ar/4171/00483.pdf>

http://ocw.uc3m.es/periodismo/periodismo-internacional-ii/lecturas/leccion-7/Pacto_de_la_Sociedad_de_Naciones.pdf

<http://oscartenreiro.com/2011/06/05/la-viena-roja/>

<http://panamericanairways.4t.com/hAeropIntMiami.htm>

<http://panamericanairways.4t.com/historia.htm>

http://panamericanairways.4t.com/mem_1936_Pacificbases.htm

<http://seneca.uab.es/hmic>

http://sociedadinformacion.fundacion.telefonica.com/telos/anteriores/num_038/cuaderno_central2.html

<http://taylorempireairways.com/2009/11/imperial-airways-building-sw1/>

[http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=es&prev=search%3Fq%3Dorganizaci%25C3%25B3n%2Bde%2Bturismo%2Bde-1%2Bcaribe%2B\(cto\)%26biw%3D1440%26bih%3D799&rurl=translate.google.com.mx&sl=en&u=](http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=es&prev=search%3Fq%3Dorganizaci%25C3%25B3n%2Bde%2Bturismo%2Bde-1%2Bcaribe%2B(cto)%26biw%3D1440%26bih%3D799&rurl=translate.google.com.mx&sl=en&u=)

<http://www.onecaribbean.org/wpcontent/uploads/DEC12Lattab13.pdf&us-g=ALkJrhgUe1jw1UDIQRrWCDtssiKFyu5g>

<http://ultimoreducto.com/libros/cuatro.pdf>

http://www.academia.edu/454648/Acerca_Del_Estado_De_Bienestar_En_El_Peronismo_Clasico_1943-1955_

<http://www.altorendimiento.com/es/congresos/ciclismo/5015-aproximacion-al-origen-y-desarrollo-del-ciclismo-en-el-siglo-xix>

<http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2008082006>

http://www.catedradh.unesco.unam.mx/SeminarioCETis/Documentos/Doc_basicos/2_instrumentos_regionales/1_Declaraciones/1.pdf

<http://www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/08.%20Jordi%20Candela%20Garriga.pdf>

<http://www.cinu.mx/onu/miembros/>

http://www.eclac.org/publicaciones/xml/3/40253/LCG2458_Republica_Dominicana_final.pdf

http://www.edu.mec.gub.uy/biblioteca_digital/libros/B/Breton,%20Andre%20-%20Primer%20Manifiesto%20Surrealista.pdf

<http://www.elcato.org/node/869>

http://www.epol.com.ar/newsmatic/index.php?pub_id=7&sid=9&aid=186&eid=5&NombreSeccion=Portada&Accion=VerArticulo

http://www.eseade.edu.ar/files/Libertas/40_7_Cachanosky.pdf

http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/RPI_153_057.pdf

<http://www.eutm.es/revista/numero2/pdf/Articulo1.pdf>

<http://www.excelenciasdelmotor.com/noticia/greyhound-los-autobuses-mas-famosos-de-la-historia>

http://www.fundacionpfiizer.org/docs/pdf/publicaciones/humanidades/revistaars/Revista_ARS_Medica-numero_7junio_2005/ars_medica_2005_vol01_num07_164_169_mochon.pdf

<http://www.generalpachecoweb.com.ar/historia/laaeroposta.php>

<http://www.histarmar.com.ar/LineasdePaxNAaSCA/UnitedFruitCo.htm>

http://www.institutoivia.com/doc/LIBRO%20ASINTRA_FENEBUS%20marzo2011.pdf

<http://www.iua.edu.ar/prensa/periodico/pdf/2006/10-06.pdf>

<http://www.jotdown.es/2012/08/la-vida-cotidiana-en-la-alemania-nazi-y-iii/>

<http://www.lahistoriaconmapas.com/historia/american-automobile-association-usa-history/>

<http://www.marxists.org/espanol/mariateg/1925/escena/01.htm>

<http://www.mcnbiografias.com/app-bio/do/search?q=buchanan>

<http://www.monografias.com/trabajos7/oaci/oaci.shtml>


<http://www.mundocaracol.com/bicicletos/historia.asp>
<http://www.noalhomeport.com/Estudios/CrucerosCaribe.htm>
<http://www.obturcaribe.ucr.ac.cr/nuestro-enfoque/historia>
<http://www.paraisos-fiscales.info/lista-de-centros-financieros-offshore.html>
http://www.pensarelcine.es/pensarelcineIII/Lorena_R_Campo/La_imagen_turistica_en_el_cine.pdf
http://www.quadernsdigitals.net/datos/hemeroteca/r_32/nr_464/a_6272/6272.pdf
http://www.semarnat.gob.mx/temas/ordenamientoecologico/Documents/documentos%20pacifico%20norte/zip/IID_indicadores_presionestado.pdf
<http://www.slideshare.net/williamlemetayer/100-aos-de-historia-de-camping-presentation>
<http://www.taringa.net/posts/noticias/1778728/Aerolinea-Venezolana-Aeropostal-ya-nacionalizada.html>
http://www.trabajo.gov.ar/left/estadisticas/descargas/bess/LIBRO_De-la-Sociedad-de-la-Beneficencia2.pdf
<http://www.tsunamipolitico.com/carta707.htm>
http://www.upct.es/contenido/universidad/org_gobierno/equipo_rectoral/archivos_vicestudiantes/EXPO_CINE_folleto_8p.pdf
<http://www.uv.es/ecoapli>
<http://www.veoverde.com/2011/02/pais-vasco-vitoria-gasteiz-ejemplo-de-ciudad-sustentable/>
http://www.viatourismreview.net/Article17_ES.php
<http://www.vitoriagasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/85/67/8567.pdf>
<http://www.vitoriagasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/85/71/8571.pdf>
<http://www.well.com/woodstock/>
www.albasud.org/info@albasud.org
www.antropologia.com.ar
www.arqueologia.com.ar
www.ecologistasenaccion.org
www.dipublico.org/3485/pacto-de-la-sociedad-de-naciones
www.ibestat.es
www.iet.tourspain.es/img-iet/Revistas/RET-114-1992-pag19-40-69784.pdf
www.izquierdasocialista.org.ar/cgibin/elsocialista.cgi?es=032¬a=24

www.librosmaravillosos.com
www.megahistoria.com.ar/tesis/torrescano.pdf
www.nulan.mdp.edu.ar/417/1/00483.pdf
www.razonypalabra.org.mx
www.repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/7810/5/17821_13
www.rinconeducativo.com/datos/.../PTMIHistoriaMotoGuzziRZ
www.piers.org.uk
www.thedump.scoutscan.com/Spanish-HistoriasparaBoyScouts.pdf
www.turismo-sostenible.co.cr

Capitalismo, sociedad y turismo
se terminó de imprimir en julio de 2017
en los talleres de Ediciones de la Noche
Madero 687, Zona Centro
44100, Guadalajara, Jalisco, México.

La edición consta de 500 ejemplares.

Composición tipográfica:
Laura Biurcos Hernández
Diseño de portada:
Candelario Macedo Hernández



Ésta es la historia del turismo, a partir de la hipótesis que éste se origina en y con el capitalismo y que inicialmente se limitaba a los viajeros ricos, aunque en paralelo se amplió a toda la sociedad, ya que viajar fue la revolución que rompía las cadenas del anclaje del hombre a su tierra, por primera vez en la historia.

El turismo es un proceso complejo con varias dimensiones, las cuales se articulan entre sí para conformar una unidad dentro del sistema. Así tenemos primero la dimensión territorial, donde la función del turismo es heredada del colonialismo, integrar a pueblos y culturas para ampliar la geografía del capitalismo; la segunda es la dimensión económica que integra el turismo al sistema; y la tercera es la dimensión ideológica que responde a la esencia de éste que es la evasión de la rutina y el disfrute en un corto tiempo de una situación diferente y opuesta a la real que tiene el sujeto.

La cuarta es la dimensión social, que articula las sociedades emisoras y de acogida y que se expresa en el efecto demostración, fundamental en el proceso de expansión del sistema capitalista, basado en el consumo.

La quinta es la dimensión política, allí el Estado es el garante del proceso porque los empresarios que lo operan y los sujetos que lo ejercen hacen las veces de agentes de contacto con otros pueblos que se deben integrar al sistema en la periferia de éste.

Así lo exótico y lo utópico, la fantasía y el paraíso se transforman en metas en la vida del ciudadano a las que puede acceder cada cierto tiempo como parte de los consumos más deseados de éste: viajar, conocer, promover y promoverse en este mundo artificial de la sociedad del consumo.



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de la Costa



UNIVERSIDAD
Gastón Dachary



Universidad
Nacional
de Quilmes

ISBN: 978-607-742-808-4



9 786077 428084