



turistas y campesinado

el turismo como vector de cambio de las economías campesinas en la era de la globalización

jordi gascón
diana ojeda

colección thesis

4

f(TR)
foro
turismo
responsable

PASOS

Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

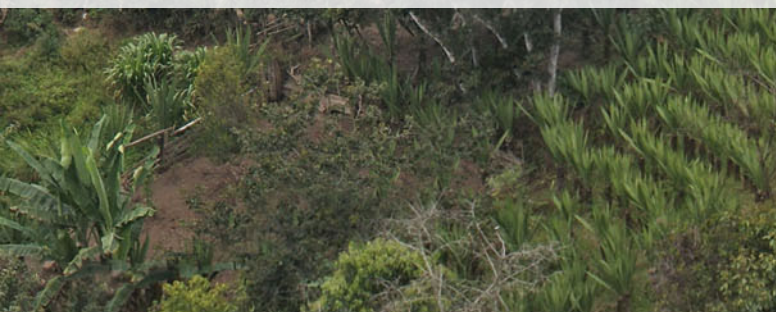
Colección PASOS edita, n° 12



La colección **thesis** pretende ser una herramienta útil para el análisis crítico del turismo y el conjunto de implicaciones e impactos que tiene en todo el planeta.

Esta colección, que recoge aspectos del sector turístico, en lo público y privado, en el ámbito económico, político, social y ambiental, tiene como principales destinatarios a especialistas en turismo y la cooperación internacional para el desarrollo, a investigadores de diversas disciplinas, a activistas sociales y, en general, a cualquier persona interesada en reflexionar sobre la relación entre los modelos turísticos y el desarrollo.

thesis es una colección editada por el Foro de Turismo Responsable que tiene como una de sus líneas principales de actuación el análisis del turismo y su uso como instrumento de cooperación.



turistas y campesinado

el **t**urismo como **v**ector de **c**ambio
de las **e**conomías **c**ampesinas
en la **e**ra de la **g**lobalización

jordi **g**ascón
diana **o**jeda

colección **thesis**

4


foro
turismo
responsable


Revista de Turismo y Patrimonio Cultural
Colección **PASOS** edita, nº 12

Turistas y campesinado. El turismo como vector de cambio de las economías campesinas en la era de la globalización / Jordi Gascón y Diana Ojeda / Madrid; El Sauzal (Tenerife): Foro de Turismo Responsable; ACA; PASOS, RTPC / 2014 / 165 p. incluida bibliografía

1. Turismo 1. 2. Campesinado 2. 3. Estudios rurales 3. 4. Agricultura 4. 5. Parques Naturales 5. 6. Transporte aéreo 6. 7. Cambio Climático 7. 8. Biocombustibles 8. II. Turistas y campesinos. El turismo como vector de cambio de las economías campesinas en la era de la globalización. III. Foro de Turismo Responsable; ACA – PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. IV. Colección Thesis; Colección PASOS Edita.

379.85 63 656.7 323.3 574

Colección Thesis, número 4

Colección PASOS Edita, número 12

Primera edición, marzo de 2014

Editan:

Foro de Turismo Responsable.

Alcalá 196, 28028 Madrid (España) www.foroturismoresponsable.org

Asociación Canaria de Antropología & PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

P.O. BOX 33, 38360 El Sauzal, Tenerife (España) www.pasosonline.org

Autores: Jordi Gascón y Diana Ojeda

Fotos de la portada: Lon & Queta y Carlos Tomás

Diseño y maquetación: El Gos Pigall

Imprime: Imprenta Romeu

Esta publicación ha recibido el apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional al Desarrollo - AECID (proy. 11-PR1-401) y del Ajuntament de Barcelona. Su contenido es responsabilidad exclusiva de los autores y de las entidades que lo editan, y no refleja necesariamente la opinión de la AECID y del Ajuntament de Barcelona.

Depósito legal: TF 250-2014

ISBN (impresa): 978-84-88429-25-4

ISBN (e-book): 978-84-88429-26-1

Esta obra se publica bajo licencia Creative Commons con algunos derechos reservados: se permite la libre reproducción, difusión, distribución y exhibición con la condición de que no sea para uso comercial, se acredite a los autores y la procedencia, y no se realicen obras derivadas sin el conocimiento y permiso expreso de los autores.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

J. Gascón y D. Ojeda 7

CAPÍTULO 1

Paraísos perversos: el turismo como estrategia de conservación neoliberal.
El caso del Parque Nacional Natural Tayrona, Colombia

D. Ojeda 15

1.1 Introducción 15

1.2 El turismo como conservación y los “tentáculos” de la concesión 20

1.3 Espacios en disputa 32

1.4 Conclusiones 39

CAPÍTULO 2

¿El campesino en la cadena de suministros del sector turístico?
Posibilidades y riesgos de la Teoría del Enlace Inducido

J. Gascón 41

2.1 Introducción 41

2.2 Del enlace natural al enlace inducido 42

2.3 Los límites de la Teoría del Enlace Inducido 52

2.4 La concepción de la Teoría del Enlace Inducido sobre
el “desarrollo agrario”: una crítica 62

2.5 Conclusiones 69

CAPÍTULO 3

Las políticas del sector del transporte aéreo para reducir su papel en
el Cambio Climático y sus efectos en las economías campesinas

J. Gascón 71

3.1 Introducción 71

3.2 El debate de la responsabilidad del transporte aéreo en el cambio climático 74

3.3 El mercado de carbono como solución y sus consecuencias
en la economía campesina 81

3.4 El mercado de carbono, ¿una solución realista? 86

CAPÍTULO 4

El turismo a larga distancia en la era del fin del petróleo barato: la "solución" de los biocombustibles para el transporte aéreo y sus efectos en las economías campesinas

J. Gascón	91
4.1 Introducción	91
4.2 El salto tecnológico ante el fin del petróleo barato biocombustible y petróleo no convencional	
Sus efectos en la producción de alimentos y el campesinado	92
4.3 El transporte aéreo como vector del salto tecnológico hacia los biocombustibles	99
4.4 Un ejemplo: El caso de Lufthansa en Java (Indonesia)	103
4.5 Conclusiones y debates	105

CONCLUSIONES

J. Gascón y D. Ojeda	109
----------------------	-----

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes primarias	115
Documentación secundaria	120
ABREVIATURAS UTILIZADAS	165

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Santa Marta, Sierra Nevada de Santa Marta y el área del Parque Tayrona	16
Mapa 2: Parque Tayrona	18
Mapa 3: Mapa turístico del Parque Tayrona	22

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Limitantes al enlace turismo-agricultura según la Teoría del Enlace Inducido	45
Cuadro 2: Principales diferencias entre ideotipos agrarios	66

INTRODUCCIÓN

JORDI GASCÓN Y DIANA OJEDA

Estudios turísticos y estudios rurales: una historia marcada por la indiferencia

La relación entre el crecimiento del turismo y sus consecuencias en otros sectores económicos no ha sido suficientemente estudiada. De hecho, predomina una visión apriorística que asegura que el desarrollo turístico impulsa a los otros sectores de forma automática. Y que esto lo logra a través de dos mecanismos: a) favoreciendo el establecimiento de infraestructuras que también les beneficia, y b) generando una demanda de bienes y servicios que esos sectores han de cubrir como proveedores (Cárdenas García 2013). Pero la realidad es, muchas veces, distinta.

Por un lado, las infraestructuras turísticas raramente son multiuso. Por el contrario, suelen crear polos de crecimiento que marginan territorios y generan desequilibrios geográficos. Y este fenómeno en nada ayuda a los otros sectores económicos. Muchas veces su construcción requiere terrenos y recursos financieros públicos en detrimento de esos sectores (Blázquez & Buades & Cañada 2011). Así, por ejemplo, los puertos deportivos suelen afectar negativamente la pesca artesanal (Cabrera Socorro & Cabrera Socorro 2004, Pascual Fernández 2004, Vargas del Río 2010). Otro ejemplo lo encontramos en la red ferroviaria creada en los últimos años en el Estado español en base a trenes de alta velocidad que está, por un lado, marginando zonas rurales a las que no da servicio pero al que se les ha reducido el de ferrocarril convencional, y por otro, troceando el espacio rural, limitando su interrelación y rompiendo las dinámicas del ecosistema (Iturbe 2011). Además, la creación de las grandes infraestructuras turísticas (aeropuertos, puertos, autopistas,...), generalmente financiados con dinero público, puede incrementar la deuda externa; una deuda que toda la economía del país tendrá que soportar (Blázquez & Murray & Artigues 2011).

Por otra parte, la supuesta capacidad del turismo a la hora de impulsar al resto de la economía a través de la demanda también es dudosa. Por ejemplo en los años '70, con el inicio del boom del turismo internacional, se crearon expectativas sobre las oportunidades que esta industria podía generar en la agricultura. Se partía de la premisa de que los grandes polos turísticos en ciernes requerirían ingentes cantidades de alimentos para cubrir las

necesidades de huéspedes y trabajadores, y que esos suministros se obtendrían con la producción local (Lundgren 1975; Burns & Holden 1995; Cox & Fox & Bowen 1995; Rickard & Carmichael 1995). Sin embargo, ya en la década de los '80 diversos estudios evidenciaron que el previsto enlace entre turismo y agricultura no estaba teniendo lugar, al menos de forma sustancial. Por diversas razones, como los gustos de la clientela o el desajuste entre requerimiento y oferta (la producción local no tiene los estándares de calidad exigidos por los hoteleros, o tiene dificultad para mantener el stock requerido), los complejos hoteleros preferían adquirir sus suministros fuera del territorio (Bélisle 1983; Latimer 1985). De hecho, en muchos lugares el turismo no sólo no favoreció el desarrollo agrario, sino que se convirtió en la puerta de entrada de productos foráneos que compitieron en el mercado local con los autóctonos (Torres 2000, 2003).

Si como hemos dicho, no se ha estudiado con la necesaria profundidad, y añadiríamos que con suficiente perspectiva crítica, las consecuencias del desarrollo turístico en los demás sectores económicos, su impacto en el sector agrario-campesino lo ha sido aún menos. Sin embargo, en los pioneros estudios de los años '70 sobre el turismo internacional sí se prestó atención a la relación turismo-campesinado. Ahí tenemos el clásico libro de Louis Turner y John Ash (1975), que descubría y describía cómo el turismo elevaba los precios de la tierra y degradaba los ecosistemas aumentando la pobreza rural. O el estudio de John Kelly sobre Hawái (1992 [1975]), en el que explicaba con detalle como el desarrollo turístico del archipiélago había llevado a la privatización de más del 70% de las costas, terminando con la pesca artesanal; así como las estrategias del sector inmobiliario y de las instituciones públicas para expulsar a los campesinos de sus tierras, a través de una escalada de precios o de la expropiación forzada, para crear infraestructuras turísticas. O los trabajos de Oriol Pi-Sunyer (1973), que explicaban cómo el sector turístico sustrajo mano de obra al sector agrario en Cataluña por los mejores salarios que ofrecía y por la inflación que generó. O los de Pieter van Vries en las Antillas (1972, 1981), donde describía cómo el turismo, además de consolidar el modelo económico dependiente y vulnerable que habían establecido anteriormente los monocultivos para la exportación, utilizaba a un productor parcialmente descampesinado y enajenado de sus tierras como mano de obra barata. O el de Nancy Evans (1979), que mostraba cómo el desarrollo turístico en Jalisco requería del desplazamiento de campesinos y pescadores para la construcción de infraestructuras.

Esta línea de análisis crítico en los estudios turísticos se truncó en la década posterior. Como diversos investigadores han puesto en evidencia en los últimos años, la investigación del turismo fue centrándose en el análisis de la gestión y asumió un carácter acrítico (Ouriques 2005, Wearing & McDonald & Pointing 2005, Tribe 2006, 2008, Castillo Nechar 2012, Gascón 2012c, 2013b). En este proceso no fue ajena la influencia del sector empresarial, para el que buena parte del sector académico trabajaba o con el que estaba estrechamente relacionado (Pleumaron 2006a, Thomas 2011). El análisis fiscalizador del turismo acabó siendo marginal.

Curiosamente, en el mismo periodo que los estudios turísticos adoptaban una visión cada vez más acrítica, los estudios rurales dieron un giro de 180 grados al revalorizar el modo de producción campesino. Durante la mayor parte del siglo XX, tanto el pensamiento capitalista como el marxista ortodoxo consideraban la desaparición del campesinado como una ley irreversible, cuando no una necesidad para el desarrollo (Giner & Sevilla

Guzmán 1980). Pero este planteamiento empezó a cambiar en los '70. Propuestas surgidas de un marxismo revisado por la visión ecologista y de un anarquismo histórico revalorizado (la recuperación del Narodismo) empezaron a cuajar en el ámbito de los estudios rurales. Fue entonces cuando se dejó de ver al campesino como una categoría histórica cuyo rol se circunscribía a un periodo temporal pretérito, y empezó a ser considerado un modelo específico de manejo y explotación de los recursos naturales y de los agrosistemas (Sevilla Guzmán 2006). Una forma de manejar los agrosistemas social, económica y ecológicamente sostenible¹.

Una especialidad, los estudios turísticos, cada vez más dirigida a cubrir los requerimientos técnicos (e ideológicos) de un sector económico en fuerte crecimiento, por un lado. Otro campo de investigación, los estudios rurales, que recupera el rol del campesino enfrentándose a los intereses del gran capital agroindustrial, por otro. Era difícil que surgiera una interrelación entre las dos: partían de cosmovisiones opuestas. De hecho, y aun cuando en muchas ocasiones trabajan sobre el mismo contexto, el espacio rural, ambas materias se han desarrollado durante décadas una a espaldas de la otra. Casi se podría afirmar que, excepto algunas pocas y destacables excepciones, se han ninguneado.

Los estudios turísticos han obviado, algunas veces flagrantemente, los análisis y debates existentes en los estudios rurales. Como se hace patente en los diferentes capítulos que componen el presente libro, para los estudios turísticos la idea de que el crecimiento económico en base al turismo favorece a todos los sectores sociales implicados se ha convertido en un axioma implícito, sin entender las complejidades que se dan en el mundo rural entre sectores económicos, modelos de producción y agro-ecosistemas. No quiere decir esto que los estudios turísticos no trabajen la "ruralidad", sino que lo hacen sin tener en cuenta los debates y análisis que se están dando en los estudios rurales desde hace casi medio siglo, especialmente en relación a la (re)valoración de la economía campesina. A lo largo del presente libro se examina con mayor detalle esta afirmación.

Por su parte los estudios rurales simplemente han tendido a eludir, durante mucho tiempo, el papel del turismo como vector de cambio en el mundo rural, aun cuando su rápido crecimiento lo convertía en un fenómeno patente hasta en los lugares más recónditos del planeta. Sólo hay que fijarse en las publicaciones académicas más prestigiosas en el ámbito de los estudios rurales, como el *Journal of Agrarian Change* o el *Journal of Peasant Studies*, donde el término "turismo" (o sus variantes: ecoturismo, agroturismo, etc.) es una rareza en las palabras-clave (*keywords*) de los artículos publicados. Y eso considerando que algunas de las materias de análisis más significativas surgidas en la última década (la Nueva Ruralidad, la pluriactividad campesina, etc.) se refieren al proceso de terciarización

1 Las definiciones clásicas de campesino, como la estructuralista de Kroeber (1948) o la marxista de Wolf (1966), pretendían ser "definiciones intencionales"; es decir, definiciones estáticas que enumeran las propiedades que requiere un elemento para ser considerado como tal. Pero posteriormente se observó que era imposible definir con exactitud un grupo social histórico que ha tenido múltiples evoluciones y con características regionales muy diferentes (Shanin 1990). De hecho, actualmente se acepta la idea de que el campesinado es un ideotipo, que se caracteriza por diferentes factores (control de los recursos productivos, tendencia a la autonomía, patrones de cooperación, pluriactividad, ciclo energético cerrado, etc.), pero que en la realidad no existe en estado puro. Habría que hablar, por tanto, de niveles de "campesinidad", que pueden acentuarse o disminuir según el contexto y la estrategia coyuntural del productor (Kervin 1988; Ploeg 2008; Akram-Lodhi & Kay 2010; Sevilla Guzman 2011). Esta visión del campesinado se estudia con mayor profundidad en el segundo capítulo del libro.

del mundo rural. Es decir, a la conversión de los espacios rurales en proveedores de servicios; entre ellos, los de ocio (Cristovao y Pereiro, 2012)².

Más allá de los temas concretos analizados en el libro, el presente trabajo quiere ayudar a establecer puentes entre estos dos desarrollos interdisciplinarios. Unos puentes que están surgiendo tímidamente. Por un lado, porque a los estudios rurales ya no le es posible obviar el fenómeno turístico; el turista se ha convertido en un componente característico del paisaje, en los que genera cambios sustanciales. Por otro, porque en los últimos años ha surgido una corriente en los estudios turísticos, el Turismo Crítico o Giro Crítico (*Critical Turn*), que va más allá de la crítica ontológica o académica del fenómeno: tiene explícitamente un compromiso político a favor de la justicia social, la equidad y la lucha contra la opresión (Ateljevic et al 2007). Desde esta perspectiva parece más fácil hallar espacios de vinculación con los estudios rurales.

El turismo como vector de cambio en el mundo rural

Favorecer el establecimiento de lazos entre los estudios rurales y los estudios turísticos es el objetivo metodológico de la presente publicación. Un segundo propósito, éste de carácter temático, es exponer cómo el turismo se ha convertido en un vector, entre otros, de cambio en el mundo rural.

El presente libro se compone de cuatro estudios encargados a sus autores por el Área de Estudios de la plataforma Foro de Turismo Responsable, dentro del programa *Comercio Justo, Turismo y Consumo Responsable: un apuesta para la economía social*, financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional al Desarrollo (AECID)³. Estos cuatro trabajos tienen como hilo argumental el papel del sector turístico en los cambios globales que caracterizan actualmente el mundo rural.

El primero (*Paraísos perversos: el turismo como estrategia de conservación neoliberal. El caso del Parque Nacional Natural Tayrona, Colombia*) se acerca a los cambios que vive el espacio rural cuando se convierte en un espacio protegido. Más concretamente, analiza los efectos en la economía campesina local y los conflictos socioambientales que se generan cuando, siguiendo principios neoliberales dominantes, los servicios turísticos de estos espacios se ceden en forma de concesión a empresas privadas. El capítulo, basado en un análisis etnográfico, se centra en el caso del Parque Nacional Natural Tayrona, situado en el norte de Colombia.

El segundo capítulo (*¿El campesino en la cadena de suministros del sector turístico? Posibilidades y riesgos de la Teoría del Enlace Inducido*) analiza una propuesta de desarrollo agrario con base al turismo surgida la década pasada, y que ha despertado el interés de sectores académicos, de la cooperación al desarrollo y de instituciones multilaterales: la Teoría del *Linkage* o del Enlace Inducido. Esta teoría preconiza la conversión del campesino en proveedor de alimentos de los grandes complejos turísticos como estrategia para

2 La marginación del turismo como objeto de estudio no ha sido privativo de los estudios rurales. La antropología, por ejemplo, se ha caracterizado por rehuir el tema durante décadas (Pi Sunyer 1981, Boissevain 1996, Nogués 2009, Martínez Mauri 2013).

3 Proyecto aprobado por resolución de 7 de noviembre de 2011 de la Presidencia de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. Proyecto con núm de registro 11-PR1-401.

combatir dos problemas: la pobreza rural y el creciente aumento del Índice de Retorno o Leakage en los denominados países del Sur. Para conseguirlo, la Teoría del Enlace Inducido propugna modernizar la agricultura campesina, pues sólo de esta forma puede hacer frente a las exigencias del sector turístico: volúmenes de producción, mantenimiento de los stocks, calibre del producto, condiciones de presentación, etc. Pero cualquier transformación en el modelo productivo y de comercialización implica cambios en la estructura social y en las relaciones de producción y con el ecosistema. El capítulo analiza los riesgos y posibilidades que comportan esta modernización reclamada al campesinado, y a qué procesos puede dar lugar.

Los capítulos tercero (*Las políticas del sector del transporte aéreo para reducir su papel en el Cambio Climático y sus efectos en la economía campesina*) y cuarto (*El turismo a larga distancia en la era del fin del petróleo barato: la “solución” de los biocombustibles para el transporte aéreo y sus efectos en la economía campesina*) se centran en las políticas que el sector turístico, y concretamente el del transporte aéreo, están planteando para hacer frente a dos factores que limitan su crecimiento: el ascendente papel que juega la aviación en el cambio climático, y el fin del petróleo barato. En el primero de estos dos capítulos se analiza la participación de la industria aeronáutica en el mercado de derechos de emisión de gases invernadero, un mercado contestado por los movimientos sociales campesinos porque impulsa la dedicación de espacios rurales al desarrollo de programas de compensación que expulsan al productor local de sus tierras.

En el cuarto capítulo se estudia cómo el sector del transporte aéreo se enfrenta a una situación que pone en riesgo su viabilidad: el incremento de los precios del combustible fósil desde finales de los ‘90, en un contexto en el que ya se adivina el fin del petróleo como matriz energética del planeta. La apuesta por los agrocombustibles es una de las estrategias que el sector ha encontrado para enfrentar este problema, estrategia que acentúa la presión sobre los recursos agrarios dedicados a la producción de alimentos y, por ende, sobre los agro-ecosistemas campesinos.

Los cuatro estudios/capítulos que conforman la presente publicación evidencian ese papel del turismo como vector de cambio en las economías y sociedades campesinas. La hipótesis sobre la que gira el libro es que las propuestas que el turismo presenta para enfrentar sus limitaciones, y ante la decisión de no solo no reducir la actividad, sino incrementarla, muchas veces acaba tornándose en un esquema tipo “Problema-Solución-Problema”. Es decir, son propuestas que plantean supuestas soluciones que, además de no solventar los problemas que pretenden enfrentar, terminan convirtiéndose en vectores de otros nuevos. En concreto, en vectores de procesos globales (*landgrabbing*, enajenación de recursos agrarios, desvío de recursos públicos, etc.) que empobrecen las sociedades campesinas y el mundo rural.

LOS AUTORES

Diana Ojeda (Bogotá, 1980) es doctora en geografía por Clark University. Su trabajo se enfoca en el análisis crítico de conflictos socioambientales, sobre todo en la articulación entre discursos verdes y procesos de acaparamiento de los recursos. Actualmente es docente e investigadora del Departamento de Estudios Culturales de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, Colombia. Es autora de artículos en revistas científicas internacionales, entre los que destacan “War and tourism: The banal geographies of security in Colombia’s “retaking”” (*Geopolitics*, 2013), “Indígenas “auténticos” y campesinos “verdes”: Los imperativos identitarios del turismo en Colombia” (con Marie-Laure Guiland, *Cahiers Des Amériques Latines*, 2012) y “Green pretexts: Ecotourism, neoliberal conservation and land grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia” (*Journal of Peasant Studies*, 2012).

Jordi Gascón (Barcelona, 1966) es doctor en antropología social por la Universitat de Barcelona, y está especializado en estudios rurales. Sus ámbitos de investigación son los impactos del turismo en el mundo campesino, el turismo como instrumento de cooperación al desarrollo, y las políticas agrarias en América Latina. Miembro de la Xarxa de Consum Solidari, es también docente universitario. Actualmente es Investigador Sénior adscrito al Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) de Ecuador. Entre otros libros es autor de *Gringos como en sueños: Diferenciación y conflicto campesino en los Andes peruanos ante el desarrollo del turismo* (Lima, 2005), *Viajar a todo tren: Turismo, desarrollo y sostenibilidad* (con Ernest Cañada. Barcelona, 2005), *El turismo en la cooperación internacional* (Barcelona, 2009), *¿Cambio de rumbo en las políticas agrarias latinoamericanas?: Estado, movimientos sociales y soberanía alimentaria* (con Xavier Montagut. Barcelona, 2010. Reeditado por FLACSO-Ecuador en 2011) y *El turismo en el inicio del milenio: Una lectura crítica a tres voces* (con Joan Buades y Ernest Cañada. Madrid, 2012), además de artículos en revistas científicas internacionales.

AGRADECIMIENTOS

Una versión preliminar del primer capítulo del libro fue presentada en la Pontificia Universidad Javeriana como parte del Conversatorio *Los nuevos sentidos de lo público*, organizado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia, y realizado en Bogotá el 11 y 12 de abril de 2013. La autora agradece los comentarios de los asistentes, especialmente a Juana Camacho (Icanh) y Margarita Chaves (Icanh). Buena parte de la recolección de la información en campo estuvo financiada por la Inter-American Foundation y la Society of Woman Geographers.

El segundo capítulo se discutió en el seminario *Diversidad cultural y territorio: Desarrollo local del turismo*, organizado por la Universitat d’Alacant y coordinado por María José Pastor Alfonso, que tuvo lugar en Alacant en octubre de 2011. El autor agradece a los participantes sus opiniones y comentarios, especialmente a Agustín Santana (Universidad de La Laguna), Joan Prats (Universitat de Barcelona), Soledad Jiménez (Universitat Oberta de Catalunya), María José Pastor (Universitat d’Alacant) y Pilar Espeso (Universitat d’Alacant).

Borradores del tercer y cuarto capítulos fueron analizados por Macià Blázquez (Universitat de les Illes Balears), Moisés Hidalgo (Universitat d’Alacant), Joan Buades (GIST-UIB), Ernest Cañada (Alba Sud), Frans de Man (Retour) y Giorgio Mosangini (Col·lectiu d’Estudis sobre

Cooperació i Desenvolupament). Sin duda, sus comentarios y valoraciones han ayudado a mejorar la redacción final. Partes de estos estudios también fueron presentados y discutidos en el *IV Encuentro de Turismo Responsable* (Donostia, noviembre de 2012) y en el *XV Encuentro de Latinoamericanistas Españoles* (Madrid, diciembre de 2012).

Agustín Santana hizo una revisión general del texto que ha permitido mejorar su edición final y corregir algunos errores que habían pasado de largo a los autores.

Finalmente, los autores quieren agradecer al Foro de Turismo Responsable su apoyo en la realización de los estudios que componen el presente libro. Y también por su publicación, agradecimiento que se hace extensivo a la Asociación Canaria de Antropología y a Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, como coeditores.

CAPÍTULO 1

PARAÍOS PERVERSOS: EL TURISMO COMO ESTRATEGIA DE CONSERVACIÓN NEOLIBERAL. EL CASO DEL PARQUE NACIONAL NATURAL TAYRONA, COLOMBIA

DIANA OJEDA

Esos mundos de fantasía [los paraísos perversos] inflaman deseos –deseos de consumo infinito, de exclusión social total, de seguridad física, de monumentalismo arquitectónico– manifiestamente incompatibles con la supervivencia ecológica y moral de la humanidad.

Mike Davis y Dan Monk (2007) *Evil Paradises*

1.1 Introducción⁴

El Parque Nacional Natural Tayrona, ubicado en la región del Caribe colombiano, es una de las áreas protegidas emblemáticas del país. Establecido en 1964, el parque tiene una superficie de 15.000 hectáreas, de las cuales 3.000 se encuentran en territorios marinos. En 1982, la UNESCO declaró el área combinada de la Sierra Nevada de Santa Marta y el Parque Nacional Natural Tayrona como Reserva de la Biosfera.

La reserva, de casi 400.000 hectáreas, incluye los territorios tradicionales de cerca de 30.000 indígenas Arhuaco, Kankuamo, Kogui y Wiwa. Adicionalmente, distintas comunidades campesinas habitan esta zona, entre otras poblaciones rurales que viven de la agricultura, la pesca y la prestación de servicios turísticos. Dentro de sus fronteras, desde el nivel del mar hasta los 5.775 metros de altitud, la superficie total de la Reserva de la Biosfera incluye glaciares, páramos, bosques húmedos tropicales, bosques secos tropicales, bosques espinosos, playas, arrecifes de coral, manglares y lagunas litorales, entre otros ecosistemas protegidos.

4 Los resultados de investigación que aquí se presentan forman parte de mi investigación para la tesis doctoral *“Producir el paraíso: Las geografías violentas del turismo en Colombia”*, financiada por la Fundación Inter-Americana, la Society of Woman Geographers y Clark University. El texto está basado en investigación etnográfica e histórica llevada a cabo en distintas áreas del Parque Nacional Natural Tayrona, en su zona de amortiguación, en Santa Marta y en Bogotá entre junio de 2009 y abril de 2011. Por razones de confidencialidad, los nombres de los participantes han sido cambiados.

A pesar de que las especies y los paisajes del parque son vistos generalmente como prueba de su “vocación turística natural”, su conformación como paraíso tropical ha estado ligada a políticas nacionales que desde la década de los ochenta han producido al Tayrona simultáneamente como una zona rica en biodiversidad que debe ser conservada y como un destino turístico de playa, brisa y mar. Más recientemente, el parque ha sido considerado en el ámbito público, académico y de los negocios como un importante repositorio de biodiversidad y como un proveedor significativo de servicios ambientales. Al mismo tiempo, el Tayrona ha sido configurado como uno de los destinos turísticos principales de Colombia, tanto para turistas nacionales como extranjeros, llegando actualmente a un promedio anual cercano a los 250.000 visitantes al año. La rápida y exitosa producción del parque como paraíso natural (que en 2004 recibía apenas alrededor de 90.000 visitantes anuales) se ha debido en parte a las políticas estatales de militarización y promoción turística que se han venido dando en el país con gran intensidad desde principios de la década de 2000⁵.

Mapa 1. Santa Marta, Sierra Nevada de Santa Marta y el área del Parque Tayrona



Fuente: ProSierra

5 Para un análisis detallado de las articulaciones, a primera vista contradictorias, entre violencia y turismo bajo el régimen de la política estatal de Seguridad Democrática impuesta por el gobierno de Álvaro Uribe, ver Ojeda (2013).

Este capítulo estudia los procesos de desarrollo ecoturístico en el Tayrona. En particular, se enfoca en las reconfiguraciones socioespaciales que se han dado a partir de la concesión de servicios turísticos en el parque y los efectos que ésta ha tenido en los modos de sustento de poblaciones de campesinos, pescadores y prestadores de servicios turísticos que viven y trabajan en el parque. El caso del Tayrona permite rastrear la capacidad que tiene el turismo de naturaleza de reconfigurar las ecologías materiales y simbólicas de las cuales depende esta actividad, aportando elementos valiosos para el análisis de los impactos del turismo en comunidades rurales. Como mostraré a continuación, el estudio del turismo de naturaleza como fuente de conflictos socioambientales permite entender su papel en la producción y el mantenimiento de geografías profundamente desiguales de acceso, uso, control y representación de los recursos⁶.

La literatura sobre turismo ha crecido rápidamente en las últimas décadas (e.g. Aitchison et al. 2000, Ateljevic et al. 2007, Bianchi 2009, Buades et al. 2012, Hall 1994, Salazar 2006, Zusman et al. 2008)⁷. Trabajos como el de Steven Gregory (2007), Kamala Kempadoo (1999) y Mimi Sheller (2003) han sido importantes referentes en tanto estudian esta industria desde las relaciones de poder coloniales y capitalistas que la sustentan. Estos autores también han hecho importantes contribuciones a la comprensión del papel que juegan las formaciones raciales y de género en la manera en la que el turismo se apropia de recursos y paisajes alrededor del globo. Desde la academia hispanoparlante en particular, estudios como el de Joan Buades (2006), Allen Cordero (2006) y Jordi Gascón (2005a) han resultado fundamentales para la comprensión de los conflictos y las problemáticas que, más allá de ser consecuencia del desarrollo turístico, lo sustentan. Estos estudios han permitido dar una mirada crítica a los efectos que tiene el desarrollo de actividades turísticas en áreas tanto rurales como urbanas.

Sin embargo, a pesar de la creciente documentación y estudio de las problemáticas asociadas al turismo, pocos trabajos han abordado el turismo desde una perspectiva geográfica explícita que permita analizar con cuidado los procesos de producción espacial que hacen posible, a la vez que resultan de, esta actividad. A menudo, y sobre todo para el caso del turismo de naturaleza, el destino turístico se toma como dado y se dan por sentados los discursos y las prácticas a través de los cuales emergen los espacios del turismo, incluyendo la playa, la quebrada, el bosque y la reserva natural. Existen por supuesto valiosas excepciones. Macià Blázquez e Ivan Murray (2010), Michael Bunce (2008), Amalia Cabezas (2008), David Manuel-Navarrete (2012), Rebecca Torres y Janet Momsen (2005), Rebecca Stein (2008) y Claudia Troncoso (2012) han prestado atención a los procesos particulares a través de los cuales emerge un lugar como destino turístico, examinando con cuidado las transformaciones espaciales que de ellos se desprenden.

Algunos de estos trabajos con perspectiva geográfica permiten además comprender cómo el turismo opera a menudo como un factor decisivo en la generación y profundización de conflictos socioambientales. Los estudios realizados por Jordi Gascón y Ernest Cañada

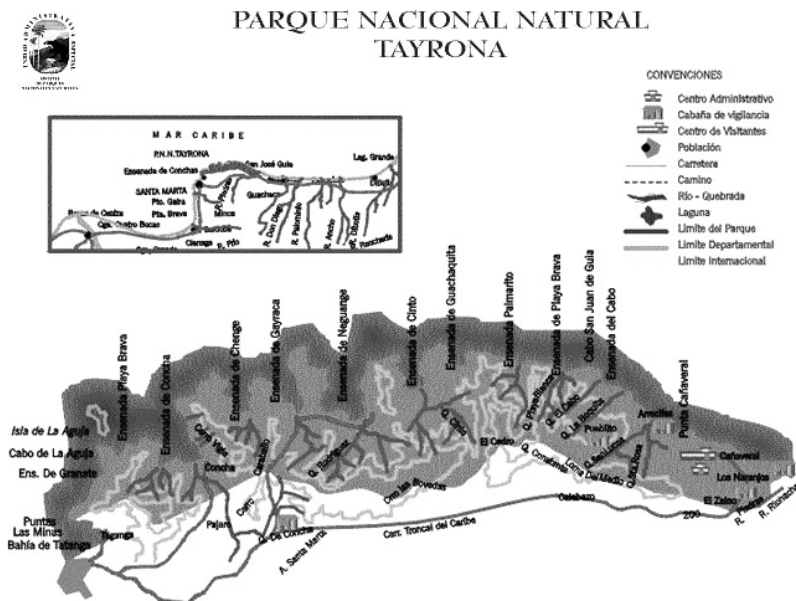
6 En otro trabajo he analizado en detalle estas ecologías políticas del turismo y cómo éste puede llegar a convertirse en un mecanismo de despojo en nombre del desarrollo participativo y la conservación ambiental (Ojeda 2012).

7 Para balances de la literatura sobre turismo desde las ciencias sociales ver, por ejemplo, Crouch (1999), Gibson (2008, 2009, 2010), Hall y Page (1999) y Stronza (2001).

(2005), Rodrigo Fernández (2011) y Benjamin Gardner (2012), entre otros, permiten cuestionar la idea de que el turismo es una industria sin chimeneas, es decir, benévola con el medio ambiente, además de que proporcionan valiosos elementos de análisis para abordar las dinámicas de exclusión, desplazamiento y despojo asociadas al ecoturismo. En esa dirección, los estudios de las contradictorias relaciones entre conservación y turismo resultan de gran utilidad. Agustín Coca (2008), José Pascual (2002), Beatriz Santamarina (2009), e Ismael Vaccaro y Oriol Beltrán (2007), por ejemplo, exploran la producción de naturalezas para ser protegidas y las relaciones de poder que encierran estos procesos.

Para el caso particular de Colombia, los estudios sobre turismo desde las ciencias sociales han contribuido a una mejor comprensión de las disputas que encierran los procesos de producción de sujetos, espacios y naturalezas para el consumo turístico. Trabajos como el de Julio Arias e Ingrid Bolívar (2006, ver también Bolívar et al. 2001), Elisabeth Cunin (2006), Lina Gallego (2011), Mónica Martínez (2013), Germán Ochoa (2008), Sergio Ramírez (2011) y Camila Rivera (2012) son todos importantes contribuciones a la comprensión del turismo como un eje de articulación de relaciones de poder, y por lo tanto de conflictos y negociaciones en torno a condiciones materiales y prácticas de significación que deben ser entendidas en su dimensión socioespacial.

Mapa 2. Parque Tayrona



Fuente: Unidad Especial Administrativa del Sistema de Parques Nacionales Naturales

A partir del estudio etnográfico del turismo en el Parque Nacional Natural Tayrona, busco entonces proponer algunas herramientas analíticas para el estudio de las geografías del turismo. Mi argumento parte de la noción de espacio como una realidad social producida y no como un simple contenedor de relaciones sociales⁸. En concreto, me intereso por los procesos a través de los cuales un lugar se convierte en atractivo turístico y cuáles son los efectos que tienen estos procesos sobre los paisajes, los recorridos y los territorios, entre otros espacios fundamentales de la vida cotidiana de quienes negocian día a día el hecho de que su hogar y su fuente de sustento sea al mismo tiempo un campo de recreo (Sheller, 2003: 13). En este sentido, parto de la capacidad que tiene el turismo de imaginar y transformar espacios, naturalezas y sujetos; es decir, de constituirse como un poderoso régimen de regulación socioespacial (Stein 2008: 72).

Me interesa entonces entender cómo los procesos de promoción turística se anclan en formas de particulares de conservación neoliberal, resultando en nuevos arreglos socioespaciales. Para llegar a comprender las características e implicaciones del turismo en el día a día de los pobladores que viven y trabajan en parque, parto de entender la historia reciente del Tayrona en términos de su producción como destino turístico. El parque ha sido promovido intensamente como un paraíso natural, esto bajo la premisa de que el turismo de naturaleza se convertiría en una estrategia efectiva de conservación. La producción de la naturaleza como “patrimonio natural de todos los colombianos” que por lo tanto debe ser protegido, ha contribuido por el contrario a la producción de geografías profundamente desiguales a través de procesos que involucran estrategias de mercantilización de la naturaleza, formaciones particulares del poder estatal, y complejas negociaciones en torno a formas legibles de ciudadanía y al acceso a los recursos⁹.

En lo que sigue, daré cuenta etnográficamente de cómo el ecoturismo, como una forma particular de conservación neoliberal, ha transformado las estrategias de subsistencia de pobladores rurales en el Parque Nacional Natural Tayrona (ver Gibson 2009)¹⁰. Con un enfoque anclado en la vida cotidiana, ilustro cómo tanto el cobro de la entrada y los alambres de púas, así como las órdenes de desalojo y las amenazas de muerte, hacen parte de las nuevas formas de comprender, habitar y negociar los distintos espacios del parque que el turismo ha contribuido a producir.

8 La literatura sobre la producción del espacio como un proceso inescapablemente político es extensa, pero vale la pena resaltar los ya clásicos trabajos de de Henri Lefebvre (1991) y Doreen Massey (1992). En particular en relación con los procesos de producción de la naturaleza, encuentro de gran utilidad el trabajo de Fernando Coronil quien, siguiendo a Lefebvre, argumenta que el espacio “*como relación social (...) también supone una relación natural, una relación entre la sociedad y la naturaleza mediante la cual la sociedad se produce a sí misma al apropiarse de la naturaleza y transformarla*” (2002: 31).

9 He abordado en detalle estos distintos aspectos en mi tesis doctoral. Sobre las problemáticas asociadas a la noción de patrimonio natural, ver Beltrán et al. (2008), Santamarina (2009) y Valcuende (2012).

10 El ecoturismo, según lo define el estado colombiano, es: “*una actividad que estimula el disfrute de los bienes materiales de las áreas con valores naturales, y a su vez, una herramienta que provee recursos para el desarrollo de actividades que contribuyen a la conservación del patrimonio ambiental, al fomento de la educación ambiental y a la protección de las riquezas naturales de las áreas protegidas*” (Conpes 3296 de 2004: 4; ver también la Ley 300 de 1996, Artículo 26°).

1.2 El turismo como conservación y los “tentáculos” de la concesión

El parque Tayrona es un lugar lleno de conflictos por la tenencia de la tierra. Cerca del 90 por ciento del parque se encuentra en manos privadas (Coronel 2009, ver también Burgos 2001). Gran parte de la zona protegida pertenece a propietarios privados y a campesinos colonos. Incluso al recorrer el parque uno se encuentra a menudo con propiedades que van desde fincas de diferentes tamaños, algunas de ellas sin títulos de propiedad, hasta retiros de yoga para los turistas de clase alta de Bogotá y lujosas casas de recreo de las élites locales (terratenientes, algunos funcionarios del gobierno y personalidades influyentes a quienes en algunos casos se les han comprobado conexiones cercanas con el narcotráfico y el paramilitarismo). Los miembros de las élites locales o bien han adquirido las propiedades, a pesar de condición pública del parque según la cual es ilegal vender o comprar cualquier porción de tierra dentro del parque, o tienen cédulas reales que datan del régimen colonial español.

En Colombia, los terrenos públicos no pueden ser vendidos ni comprados por un ente distinto a la Nación. Estas tierras, sin embargo, pueden ser asignadas a los particulares por parte de la agencia estatal a cargo. Quienes reciben estas parcelas adquieren el derecho sobre el uso de la tierra, pero no son jurídicamente sus dueños (Código Civil Colombiano 2011). Los mecanismos mediante los cuales actores privados adquieren parcelas dentro del parque incluyen adjudicaciones a irregulares conseguidas sobornando a funcionarios públicos. Adicionalmente, distintos casos en el departamento de Magdalena, donde se encuentra ubicado el parque Tayrona, han hecho evidentes los mecanismos a través de los cuales el poder paramilitar se ha convertido en un factor decisivo para la titulación de tierras en la región (Verdad Abierta 2011a). Así, a pesar de su carácter público legal, los predios privados dentro del Tayrona han ido en aumento en los últimos años.

Los intereses de particulares por terrenos dentro del parque se han traducido en múltiples tensiones, así como poderosas alianzas, entre las élites locales, funcionarios del gobierno y líderes paramilitares, quienes a menudo no son ni actúan como actores separados. En una entrevista, un ex funcionario de la Unidad de Parques¹¹ expresó que mientras trabajaba allí tuvo problemas con los poderes locales:

“Los miembros de la élite local siempre han querido ampliar sus territorios dentro del parque. ... Ellos quieren sus casas de recreo, quieren abrir hoteles,... no les conviene un parque que sea para todos los colombianos” (Santa Marta, noviembre de 2009).

Un experto en conservación quien ha trabajado durante décadas en el área del Tayrona, se refirió también a este problema:

“...las clases dirigentes, los políticos, tienen propiedades privadas dentro del parque. Ellos han estado expulsando a los pescadores y campesinos de los mejores lugares, playas y ensenadas... incluso a las personas que estaban ahí antes de que el parque fuera declarado” (Bogotá, diciembre de 2009).

¹¹ La Unidad Especial Administrativa del Sistema de Parques Nacionales Naturales es el organismo del estado que se encarga de velar por las áreas protegidas en el país. Esto incluye vigilar directamente las prácticas cotidianas de quienes viven y trabajan en el parque.

Cuando le pregunté acerca del estatus legal de estos predios, respondió:

“Que el parque, como una tierra pública, sólo se pueda vender a la Nación, no ha sido el caso en Colombia. El mapa de la propiedad no está claro en absoluto... la mayoría de los títulos están involucrados en disputas legales o son claramente ilegales. Se han hecho esfuerzos para esclarecer estos títulos, pero los miembros de las élites locales se han saltado la ley de principio a fin” (Bogotá, diciembre de 2009).

Esta preocupación fue expresada también por otro ex funcionario de la Unidad de Parques:

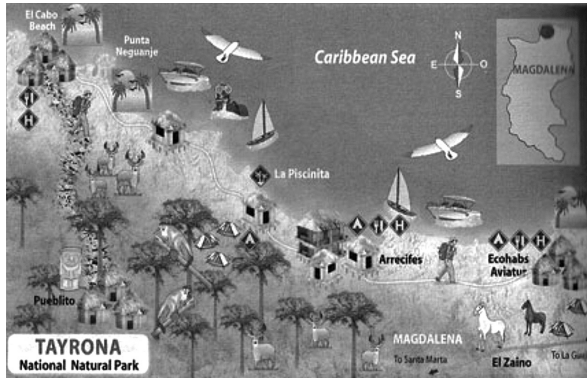
“Hay problemas enormes con respecto a los títulos y la territorialidad, pero nunca serán resueltos... Es simplemente imposible tratar con delincuentes (refiriéndose a estos miembros de las élites locales), y como tienen poder y plata, eso nunca se va a solucionar” (Santa Marta, septiembre de 2010).

A pesar de las formas irregulares a través de las cuales las élites locales y las fuerzas paramilitares han participado en la definición de la propiedad en el Tayrona, he decidido centrarme en los efectos que han tenido las estrategias de desarrollo ecoturístico en la comunidad local (como se autodenominan los campesinos, pescadores, vendedores de alimentos, transportadores y guías turísticos que dependen del parque para su subsistencia). Como mostraré aquí, esta perspectiva permite ilustrar las geografías desiguales del turismo y sus efectos sobre las formas de vida de poblaciones rurales.

La producción del Tayrona como destino turístico ha hecho parte de la rápida expansión de la industria turística mundial y de las nuevas formas en las que la naturaleza es empaquetada y promovida para el consumo, incluyendo temporadas de vacaciones en playas “remotas”, observación de aves, expediciones de buceo y vacaciones junto al mar. Estas distintas experiencias turísticas que se ofrecen en el parque bajo el apelativo de ecoturismo responden en gran medida a imaginarios edénicos que han sido puestos en circulación por entidades públicas, organismos no gubernamentales, empresarios turísticos y medios de comunicación. Estos relatos de naturalezas vírgenes y lugares paradisíacos lejanos son analizados por Gabriela Nouzeilles (2002: 13-14) en términos de la proliferación de una iconografía de la seducción que ha contribuido a la construcción de distintos puntos de América Latina como paraísos coloniales.

Estas imágenes se convierten a su vez en poderosas fantasías de naturalezas deshabitadas que generan espacios de consumo para unos pocos a costa de la exclusión de muchos. El mapa turístico que se puede ver a continuación muestra cómo el turismo moviliza poderosos imaginarios de playas desiertas, fauna carismática, paisajes naturales y posibilidades de aventura. No solo se trata de una poderosa simplificación de las ecologías del parque que terminan siendo reducidas a experiencias de fácil consumo, sino del emborronamiento efectivo de quienes habitan y recorren diariamente el parque y, más allá de eso, de su papel en la producción y el mantenimiento de las naturalezas que lo conforman.

Mapa 3. Mapa turístico del Parque Tayrona



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (n.d.) Colombia: Guía de Turismo de Naturaleza. Bogotá: MCIT.

En el parque se dan distintas formas de turismo. Por ejemplo, los sitios para acampar en Arrecifes y el Cabo San Juan de Guía atraen a mochileros (*backpackers*), por lo general turistas jóvenes de los centros urbanos de Colombia y de países como Argentina, Estados Unidos, España, Holanda e Israel. Existe también el turismo en Playa del Muerto, apetecido por familias de clase media provenientes de centros urbanos alrededor del país que se hospedan en hoteles todo incluido cerca de Santa Marta y vienen a pasar el día en la playa, conocida en los circuitos turísticos como “Playa Cristal”. Estas formas de turismo contrastan con el turismo exclusivo de Cañaveral, donde los turistas más privilegiados pueden acceder al ideal de la playa inhabitada, donde parecería que solo circulan meseros y masajistas debidamente uniformados.

A pesar de sus distintas formas, el turismo dentro del parque da cuenta de dinámicas excluyentes en torno a qué versión de naturaleza prima y a quiénes –y en qué términos– tienen acceso a ella. Aquí exploro en detalle los efectos que ha tenido la concesión de las principales zonas turísticas del área protegida a la empresa nacional Aviator. Esta compañía es la agencia de viajes más importantes de Colombia, con más de 1.5 millones de dólares de beneficios netos en 2007 (Semana 2008). En 2011 contaba con 23 filiales, un total de 3.300 empleados y 298 oficinas en 30 ciudades del país, además de oficinas en Venezuela, Ecuador, Cuba, Panamá, Francia y Estados Unidos (Aviator 2011). La empresa tiene la concesión de servicios turísticos en los cuatro parques naturales más importantes del país¹².

12 Como explicaré más adelante, la concesión de los servicios turísticos en Tayrona no fue dada solo a Aviator. A pesar de esto, la compañía fue el actor principal dentro de la alianza temporal y su miembro más visible: su logo está impreso en los uniformes, manteles, hamacas y papelería del parque. Distintos miembros de la comunidad, funcionarios gubernamentales y profesionales de organizaciones no gubernamentales se refieren a Aviator como si fuera la única concesionaria, incluso antes de 2009, cuando Aviator compró las acciones de los otros inversionistas.

Llegué al tema del turismo rastreando los conflictos socioambientales de la zona y debo admitir que me tomó por sorpresa la centralidad que los distintos miembros de la comunidad local le otorgaban a la concesión en sus vidas. Entendía por supuesto la indignación de que una compañía privada entrara a administrar actividades turísticas de las que miembros locales se ocupaban anteriormente, pero el área concesionada me parecía relativamente pequeña y en ese momento no podía estimar el alcance de los impactos del establecimiento de la concesión sobre los arreglos laborales, las dinámicas de sociabilidad y de asociatividad, las formaciones estatales y las dinámicas de marcación de la diferencia y la movilidad espacial en el parque. Fue solo después de que los campesinos, pescadores, vendedores de comida y refrescos, guías turísticos, transportadores y cocineras, entre otros, repetidamente hablaban de desalojos, amenazas y dificultades para ganarse la vida, y rastreaban estas distintas formas de violencia a la concesión, que decidí tomar más en serio su presencia.

En 2005, el estado entregó en concesión la prestación de servicios turísticos dentro de áreas estratégicas del parque. La Unión Temporal Tayrona se encargaría de las instalaciones turísticas, su mantenimiento y su manejo por un período de diez años. La Unión Temporal Tayrona se constituyó como una alianza entre la Cámara de Comercio de Santa Marta, la empresa privada Aviatur y la agencia de viajes Alnuva, con Aviatur como principal accionista. A pesar de que el espacio concesionado constituye una fracción relativamente pequeña del Parque Nacional Natural Tayrona, la concesión tiene el control de las dos zonas turísticas más importantes, Cañaveral y Arrecifes, al igual que de las dos entradas al parque en Palangana y Zaíno. Como nuestro a continuación, el establecimiento de la concesión ha incrementado la presión sobre los recursos del parque y sobre los espacios donde el turismo es el principal medio de subsistencia. Esto ha resultado a menudo en la criminalización, reubicación y expulsión de los trabajadores y residentes del parque en nombre de la conservación ambiental. Así mismo, las relaciones entre los miembros de la comunidad, sus interacciones con funcionarios de la Unidad de Parques y las reglas de juego dentro de los espacios del parque se han transformado significativamente.

La prestación de servicios turísticos en determinadas zonas del Tayrona fue entregada en concesión bajo la premisa de que el turismo sería capaz de generar empleo para la comunidad local y los recursos financieros suficientes para la conservación de la biodiversidad del parque, a la vez que los funcionarios públicos no tendrían que ocuparse de la engorrosa tarea de administrar las actividades turísticas. De acuerdo con las directrices oficiales de la concesión, el ecoturismo se convertiría en una actividad económica rentable que podría llegar a financiar las actividades de conservación y de educación ambiental en las áreas protegidas de todo el país (Conpes 3296 2004). Así, la concesión se justificó bajo la manida retórica neoliberal de la ineficiencia estatal. El supuesto era que la Unidad de Parques no disponía de recursos suficientes para continuar con el cuidado del Tayrona, además de que era necesario mejorar la calidad de los servicios ofrecidos (Mejía 2005).

Un antiguo funcionario de la Unidad de Parques, me explicó con pesar la lógica de negocio que se estaba imponiendo a los ecosistemas del parque natural:

“No es una coincidencia que [los parques que dan más plata por la cantidad de visitantes que reciben] ...sean precisamente los parques que ahora están en concesión. En el Tayrona, ...la infraestructura que había antes fue destruida para hacer un hotel

de cinco estrellas que ahora tiene 20 años más de no pagar ni un solo centavo en impuestos (refiriéndose a la exención que recibió la empresa como incentivo)... ¿Es así como piensan que habrá más dinero para la conservación?, ¡ja!" (Santa Marta, agosto de 2010).

Según un funcionario actual de la Unidad de Parques, el establecimiento de la concesión no se ha traducido en mayores ingresos para la conservación:

"[la empresa] se hace 10 mil millones de pesos (5 millones USD) por año, pero siempre se salen con la suya para no pagar; dicen que aún no tienen ganancias por declarar" (Santa Marta, noviembre de 2009)¹³.

El proceso mediante el cual se dio la concesión ha sido cuestionado fuertemente, sobre todo a partir de las declaraciones de "El Canoso", un líder paramilitar extraditado a los Estados Unidos por narcotráfico, quien ha señalado que la concesión fue posible gracias a la alianza explícita entre cabecillas paramilitares, dirigentes políticos locales, los hijos del ex Presidente Álvaro Uribe Vélez y Aviatur (El Espectador 2011, Semana 2011, Verdad Abierta 2011b, 2011c). Incluso si el proceso de licitación pública se hubiera dado limpiamente, la mayoría de miembros de la comunidad y antiguos funcionarios de la Unidad de Parques afirman que el concurso mismo no fue abierto al público y que las circunstancias bajo las que se dio la concesión nunca se dieron a conocer. Uno de los guías turísticos resumió bien el sentir de muchos miembros de la comunidad respecto a la concesión

"Aquí la comunidad incluso le pidió información a [la Unidad de] Parques, pero todo era secreto. No hubo tiempo para organizarnos ni participar... la concesión estuvo amañada (arreglada) de principio a fin" (Tayrona, junio de 2010).

Los vendedores, transportadores y guías turísticos que trabajan en las diferentes áreas del parque se quejan de haber sido excluidos de todo el proceso, cuando eran ellos quienes mejor conocían el negocio, así como el parque. Cuando eran invitados a las reuniones preliminares, los miembros de la comunidad local eran ignorados e incluso varios dicen que empezaron a recibir amenazas de muerte si continuaban oponiéndose a la concesión. Muchos de ellos se quejan de que ya es muy difícil ganarse la vida en el parque y rastrean el origen de este problema a la implementación de la concesión. Para ellos, Aviatur se ha aprovechado sistemáticamente de su trabajo y la Unidad de Parques se ha convertido en el principal protector de los intereses de la concesión hasta el punto de desplazarlos del parque y de violar su derecho fundamental al trabajo.

Antes de la concesión, los servicios turísticos eran prestados en su mayoría por asociaciones locales: vendedores, guías, transportadores y arrieros, entre otros, estaban organizados en cooperativas de trabajadores que negociaban directamente con los funcionarios locales de la Unidad de Parques. De aquellas cooperativas solo sobreviven dos, que no cuentan con mayor poder de negociación. Con la llegada de la concesión, las asociaciones locales empezaron a tener mucha presión para firmar un contrato formal con la empresa, o deberían abandonar el parque. Algunos guías y arrieros quienes firmaron contrato con

¹³ Los valores estimados en dólares estadounidenses corresponden aproximadamente a la tasa representativa del mercado promedio para diciembre de 2010.

Aviatur para poder seguir trabajando en el parque señalan que han tenido que aumentar sus tarifas y pagar a la empresa una parte significativa de sus ganancias.

“Antes yo podía cobrar 40.000 pesos (20 USD) por el día. Ahora, a uno le toca cobrar 80.000 pesos (40 USD), así que menos gente quiere tus servicios... Y Aviatur se lleva la mitad. Y encima de todo me toca seguir sus reglas y su reloj”, explicó Yair, uno de los guías turísticos que decidieron dejar de trabajar con Aviatur después de seis meses de contrato con la empresa (Tayrona, marzo de 2010). *“Yo me hacía por lo menos 100 mil pesos al día (50 USD), ahora quieren que trabaje por el mínimo (salario mínimo legal, aproximadamente 225 USD mensuales)”*, agregó. Estos sentimientos eran compartidos por distintos guías y transportadores en las distintas áreas del parque. Los ingresos parecen haber disminuido y las condiciones de trabajo se han deteriorado significativamente. *“Tuvimos que firmar si queríamos quedarnos, y ahora Bessudo (Jean-Claude Bessudo, propietario y director general de Aviatur) se queda con buena parte de lo que hago”*, me dijo otro guía. *“No paga (vale la pena) trabajar para la concesión, pero ¿qué puedo hacer?”* (Tayrona, diciembre de 2009).

La promoción y el desarrollo del ecoturismo en el Tayrona dan cuenta de esta actividad como una estrategia de conservación neoliberal¹⁴. En nombre de la responsabilidad empresarial y de la protección del medio ambiente, la inversión privada se ha justificado desde el estado, facilitando la acumulación de capital. Por ejemplo, las directrices para la concesión establecen que la participación privada en la promoción de servicios ecoturísticos en áreas protegidas nacionales puede dar lugar a la asignación óptima de los recursos técnicos, operativos y administrativos, al mismo tiempo que puede mejorar la calidad, eficiencia y la competitividad de los servicios turísticos (Conpes 3296 2004). La lógica detrás de estos discursos es la de una retórica gana-gana-gana, según la cual la vida silvestre, las comunidades locales y las agencias gubernamentales se benefician en la misma medida de las formas intensivas de mercantilización, comercialización y privatización de la naturaleza (ver Sachedina et al. 2010).

Como han demostrado distintos autores, los esfuerzos por encerrar ciertas naturalezas para su supuesta protección terminan a menudo por ponerlas a disposición del capital, desde los depósitos de carbono hasta el consumo visual de paisajes y especies (Brockington et al. 2008). En el caso del Tayrona, la promoción de formas particulares de ecoturismo ha permitido que aquellos quienes pueden pagar accedan más fácilmente a sus naturalezas (ver Duffy y Moore 2010). Bajo el supuesto de que el turismo podría financiar las actividades de conservación en el parque, las tortugas marinas, los arrecifes de coral, los monos aulladores, los pobladores locales, las playas y los bosques han sido puestos al servicio del turismo. Las relaciones de poder que sustentan las distintas iniciativas de conservación in situ—cuyo mecanismo principal es delimitar una porción de tierra y definir

14 Me refiero a estrategias de “conservación neoliberal” como aquellas formas particulares que el proyecto neoliberal ha tomado en los últimos años y cómo se ha articulado con formas particulares del ambientalismo, en particular con los discursos y las prácticas de conservación de la biodiversidad (ver Igoe et al. 2010, Santamarina 2009, 2012, Sullivan 2006). La ya vieja relación entre capitalismo y conservación se ha intensificado recientemente en el marco del proyecto neoliberal (Brockington y Duffy, 2010: 470), incluyendo la “verdización” del capitalismo y su versión de la responsabilidad corporativa en la que el capital se asume como el aliado más eficaz para salvar al mundo de la destrucción ambiental que tanto ha contribuido a generar (ver, en relación el turismo, Buades 2010). Para estudios detallados de la relación entre capitalismo y conservación, incluyendo las recientes discusiones sobre la conservación neoliberal ver, por ejemplo, Antipode (2010), Brockington et al. (2008), Conservation and Society (2007), Current Conservation (2010), Duffy (2008), Katz (1998) y Neumann (1998).

un listado de especies dentro de ésta para su preservación— han sido documentadas ampliamente (e.g. Brockington et al 2008, Geisler 2003, Lohmann 2000, Neumann 1998, Pascual 2002, Peluso 1993, Santamarina 2012, Sundberg 2004). En este sentido, no resulta sorprendente que las nuevas alianzas entre turismo y conservación, que a menudo se presentan como una forma de turismo ético, consciente del medio ambiente y a favor de las comunidades locales —ecoturismo—, se den a costa de las formas de sustento e incluso de la criminalización y expulsión de aquellos quienes han vivido y trabajado por décadas en naturalezas producidas como destinos turísticos.

Las dinámicas de privatización del parque tienen largas raíces en las formas violentas de exclusión que, por supuesto, no pueden reducirse al funcionamiento del capitalismo. Sin embargo, las personas que viven y trabajan en el parque ven la concesión de los servicios turísticos a la empresa de viajes Aviatur como un cambio importante en su capacidad de ganarse la vida. Aunque, en el papel, el estado entregó únicamente la prestación de servicios turísticos a la empresa, las áreas estratégicas del Tayrona han sido privatizadas de hecho con efectos significativos en las estrategias de sustento y los modos de vida de distintos miembros de la comunidad local¹⁵. Después de todo, los miembros de la comunidad local dependen de los ingresos que genera la provisión de alimentos, alojamiento, transporte, guía y entretenimiento dentro del parque.

En una entrevista, un exfuncionario de la Unidad de Parques me manifestó su preocupación sobre el incumplimiento de la capacidad de carga del parque¹⁶. Según él, la llegada de Aviatur hizo que la cantidad permitida de visitantes diarios cambiara en cuestión de días, de 1.200 a 2.000, sin que se hubiera hecho ningún estudio previo. Así mismo, un funcionario del Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en Bogotá, me dijo: *“Antes, la capacidad de carga era ley; ahora, nunca se respeta... ¿Se alcanza a imaginar las consecuencias que esto ha tenido para el parque?”* (Bogotá, julio de 2009).

En varias conversaciones, profesionales de organizaciones no gubernamentales y funcionarios del gobierno nacional expresaron su preocupación por la imposición de una lógica de lucro a un área protegida tan importante. Un experto en desarrollo para una organización internacional me dijo:

“los daños al medio ambiente que está causando [la concesión] nunca serán compensados. ...todos (refiriéndose a los colombianos) vamos a terminar pagando por esto” (Santa Marta, agosto de 2009).

15 Me refiero a la privatización de las áreas estratégicas del parque como el proceso mediante el cual se establecen relaciones sociales que restringen el uso, acceso y control de los recursos. Como propone Karen Bakker, *“la privatización implica cambios en la propiedad, o el traspaso del manejo de los recursos del sector público al sector privado”* (2005: 544, mi traducción).

16 La capacidad de carga está definida por la Ley 300 de 1996, la Ley General de Turismo, como: *“el nivel de aprovechamiento turístico (número de personas) que una zona puede soportar asegurando una máxima satisfacción a los visitantes y una mínima repercusión sobre los recursos naturales y culturales. Esta noción supone la existencia de límites al uso, determinada por factores medioambientales, sociales y de gestión que define la autoridad ambiental”* (Artículo 26°).

La mayoría de los profesionales y expertos a quienes entrevisté coincidieron en que la concesión debe ser regulada de cerca. Parte del problema, según algunos de ellos, es que no hay un inventario de especies, no se tomaron muestras ni se llevaron a cabo estudios comprensivos antes de que la concesión fuera establecida.

Yair siempre se mostró muy crítico de la concesión, así que le pregunté por qué había decidido firmar contrato con ellos. *“Muchos guías turísticos fueron expulsados del propio parque. Yo no quiero que me saquen”* (Tayrona, abril de 2010), me respondió. Yair ahora trabaja de forma independiente a pesar de que está convencido de que no lo podrá hacer por mucho tiempo. En nuestros recorridos por el parque me contó varias historias de sus amigos y compañeros que han tenido que dejar el negocio porque, según él, la concesión no quiere competencia. La historia de uno de sus amigos, un guía que ha trabajado en el parque desde hace más de 50 años, es especialmente importante para él:

“Antes las cosas se coordinaban y se discutían directamente con la gente de [la Unidad de] Parques. Ahora la cosa es a otro precio. ...Por ejemplo, mira lo que le pasó a mi amigo Arturo. Él era guía desde mucho tiempo antes de que siquiera existiera esa palabra. El tipo se conoce el parque mejor que cualquiera... Las personas que trabajan para Bessudo querían echarlo. Y él, a no dejarse...”

En el relato de Yair, Arturo se le acercó al dueño de Aviatur en una de sus visitas a la concesión y le dijo valientemente, *“con todo respeto señor Bessudo, pero usted no puede echarme del parque porque la Ley 300 (de 1996, la Ley General de Turismo) me da derecho a trabajar aquí”*¹⁷. *“¿Pero usted sabe qué le dijo Bessudo?”*, me preguntó Yair. *“Bessudo se le rió en la cara y le contestó, así, que él había sido quien había escrito esa ley”* (Tayrona, marzo de 2010). Más allá de si la historia de Arturo es cierta o no, resulta interesante que muchos miembros de la comunidad local se refieren a Aviatur constantemente como el verdadero motivo por el cual han recibido amenazas y órdenes de desalojo (estas últimas ejecutadas luego por la Unidad de Parques), así como la razón por la cual se han deteriorado sus condiciones de vida.

Por supuesto, no todos los miembros de la comunidad están en contra de la concesión. Algunos vendedores, guías turísticos y transportadores firmaron contratos con la empresa porque veían en ello opciones más estables de empleo. Algunos miembros de la comunidad local que viven cerca del parque decidieron convertirse en empleados de Aviatur y llevan con orgullo su uniforme –una imitación del traje tradicional indígena Tayrona con un logotipo de Aviatur en el pecho–. A pesar de que estos empleados ocupan posiciones inferiores en comparación con los trabajadores que vienen de ciudades como Santa Marta, Barranquilla, Medellín y Bogotá, señalaron que trabajar bajo contrato es una de las cosas que les gusta de ser empleados de la concesión. Sin embargo, al igual que Yair, la mayoría de las personas con las que hablé se quejaron de la posición ventajosa de la compañía. El establecimiento de la concesión ha significado que los que firmaron un contrato ya no se sienten dueños de su tiempo, de su trabajo ni de sus ingresos. Los que no firmaron, no pueden trabajar bajo las mismas condiciones de antes.

¹⁷ La Ley 300 de 1996 estipula la importancia del turismo como *“una industria esencial para el desarrollo del país y en espacial de las diferentes entidades territoriales, regiones, provincias y que cumple una función social”* y añade que *“[e]l Estado le dará especial protección en razón de su importancia para el desarrollo nacional”* (Artículo 1º).

Yair trabaja sin la licencia para guías turísticos que se volvió obligatoria una vez la concesión fue establecida

“La licencia cuesta 300 mil pesos (150 USD). Yo no lo puedo pagar, esa es la razón. Quizás el año que viene... ¿De todos modos, para qué me sirve? No sirve de nada. Muchos de los compañeros que se echaron tres o más años de estudio para certificarse como guías ahora trabajan cargando maletas para Aviatur” (Tayrona, octubre de 2010).

Yair se refería a los requerimientos que la Unidad de Parques estableció tras la concesión, según los cuales los guías turísticos deben formarse y certificarse en el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) con el fin de poder prestar sus servicios dentro de los límites del parque.

En una ocasión, mientras Yair y yo estábamos caminando en la zona de Arrecifes, unos policías que patrullaban el parque como parte de la política de proliferación de seguridad en el parque, nos acosaron. Querían saber “en qué andábamos”. Le pidieron a Yair su licencia de guía turístico y requisaron mi maleta, incluyendo todos los bolsillos de mi billetera. Este incidente realmente molestó a Yair, quien dijo que nunca había sentido que su trabajo fuera tan poco valorado y declaró furioso que jamás volvería a permitir que lo trataran “como a un delincuente” estando en su propia casa. También se quejó de cómo la concesión estaba detrás de la nueva regulación, para asegurarse de que él y sus amigos sin licencia no pudieran volver a trabajar.

Una de las historias que escuché en diferentes ocasiones fue el caso de dos mujeres de mediana edad que solían vender jugo y agua en un quiosco, una tienda modesta cerca de la zona de Cañaveral. No tuve la oportunidad de hablar con ellas, ya que no vienen más al parque y una de ellas está muy enferma. Su historia, que ahora se ha convertido en un punto de referencia común, me la contaron muchas veces. Incluso aunque algunos detalles variaban de vez en cuando, la historia era la misma: El quiosco era su forma de ganarse la vida. Durante años, los funcionarios de la Unidad de Parques las dejaban estar allí ya que ellas proveían un servicio importante para trabajadores y turistas. Sin embargo, cuando empezó la concesión, Aviatur no las quería cerca. Se convirtieron en competencia así que órdenes que venían “desde arriba” exigían que se fueran. Su quiosco fue trasladado a otro lugar del parque mucho menos concurrido, y por lo tanto menos rentable, hasta que finalmente la empresa decidió expulsarlas y envió a funcionarios de la Unidad de Parques para hacerlo. La historia, contada por los diferentes proveedores de servicios turísticos, pescadores y campesinos, es vista como la prueba evidente del poder que tiene Aviatur sobre sus vidas.

El alcance de la compañía fue algo que surgió en mis conversaciones con algunos de los funcionarios, académicos y profesionales que entrevisté en Bogotá y Santa Marta. Por ejemplo, un consultor internacional para una organización no gubernamental dedicada a proyectos de desarrollo expresó su preocupación:

“He estado viajando a diferentes lugares en todo el país, para evaluar diferentes proyectos de desarrollo. ... No puedo creer que el gobierno trate así a las comunidades locales. ¡Una buena parte del país está siendo entregada a Aviatur! ...Es un monstruo que se nos va a salir de las manos” (Tayrona, octubre de 2009).

Otra funcionaria de una agencia internacional de conservación me dijo en una ocasión:

“En la región Caribe (colombiana) no hay ecoturismo. La concesión es la antítesis perfecta del ecoturismo... Bessudo tiene mucho poder, incluso por encima de la institución (refiriéndose a la Unidad de Parques). Uno no puede saber hasta dónde llegan sus tentáculos” (Bogotá, marzo de 2010).

Esta idea de Aviatur como una entidad voraz y en expansión es también muy común entre los miembros de la comunidad local. En varias ocasiones se refirieron a la compañía como un “pulpo”, el mismo apodo que recibió la United Fruit Company hace un siglo, cuando estableció su poderosa economía de enclave para la producción de banano a algunos kilómetros del parque.

La presencia de la compañía ha causado múltiples inconformidades, tensiones y conflictos. En Arrecifes, un punto menos lujoso que la playa de Cañaveral, la compañía renovó la zona de hamacas y de acampar, mejorando los baños y el restaurante que antes administraba la Unidad de Parques. Desde el punto de vista de los turistas, el aspecto de la zona mejoró, pero no justifica la subida en los precios, ya que no se dieron mejoras significativas en la infraestructura ni en la prestación de servicios (Tayrona, varias entrevistas). Estas transformaciones, sin embargo, han provocado problemas con los campesinos, pescadores y otras personas que viven en el parque y dependen de él, incluso en áreas que no hacen parte de la concesión.

Una de las principales fuentes de tensión entre funcionarios estatales y los miembros de la comunidad local ha sido históricamente el hecho de que el parque, debido a su estatus de área protegida, es una zona donde está prohibido hacer mejoras. Esto significa, por ejemplo, que los residentes del parque no pueden hacer pozos sépticos ni instalar un inodoro. Esta ley nunca había sido seguida al pie de la letra y su aplicación dependía de negociaciones particulares con los funcionarios de la Unidad de Parques. Pero con la llegada de la concesión, esto adquirió otra dimensión. Los residentes en distintas áreas del parque resienten las estrictas regulaciones que no les permiten *“ni siquiera poner paja para un quiosco, ... ¡mientras él (Bessudo) tiene permiso de hacer un spa, un bar y un jacuzzi ahí en la misma playa!”* (Tayrona, junio de 2010), como me dijo una mujer campesina, refiriéndose a la playa de Cañaveral.

Cañaveral era el lugar donde tradicionalmente las tortugas Carey, catalogadas como en peligro de extinción, llegaban a anidar. Pero la playa se convirtió en un lugar inusual para un área protegida, con jacuzzis, camas flotantes, un spa, una docena de cabañas lujosas (a 350 USD por noche) dotadas con televisores gigantes y varios empleados uniformados que corren de un lado a otro trayendo cocteles y picadas para los turistas que se relajan en la playa. Un artículo en The New York Times describe estas cabañas llamadas ecohabs como:

“cabañas de lujo que asemejan viviendas tradicionales Kogui... pero, a pesar de su nombre, tienen poco de conciencia ecológica a juzgar por el generador diésel que proporciona electricidad para las cabañas” (Hammer, 2007: 2, mi traducción).

Irónicamente, los ecohabs fueron construidos en los '80 por el Inderena con la intención de “acercar el parque a la gente”¹⁸. Como un antiguo funcionario del Inderena me explicó:

“La racionalidad detrás de los ecohabs era que los colombianos pudieran apropiarse del parque... esa era la política... sabíamos que la única manera de proteger los parques era que los colombianos los hicieran suyos. Pero eso ya no es así” (Santa Marta, noviembre de 2009).

Otro de los cambios significativos que se han dado a raíz de la concesión es el aumento en el precio de entrada al parque. Un funcionario local de la Unidad de Parques me explicaba:

“Dígame quién va a ser capaz de pagar la cuota de entrada... 15 mil pesos (7,50 USD) es demasiado para familias pobres. Antes se cobraba 6 mil pesos (3 USD) y esto se hacía con condescendencia con la gente de por aquí... pero esos eran otros tiempos...”

Cuando le pedí que me explicara mejor qué había cambiado, me dijo:

“La gente acá está jodida... Por ejemplo estas dos señoras que tenían el quiosco... ¿cómo va a ser que venga la concesión y las saque de aquí?... No, también hay que darle a la gente la oportunidad de ganarse la vida, el parque no puede ser sólo para las vacaciones de los ricos” (Tayrona, octubre de 2010).

A menudo escuché cómo funcionarios de la Unidad de Parques y algunos empleados de la concesión justificaban la elitización del parque en nombre de la protección ambiental. Las narrativas de turistas ramplones que “solo dejan basura detrás”, en contraposición con visitantes conscientes del medio ambiente aparecieron en las entrevistas una y otra vez. La distinción entre buenos y malos turistas estaba basada en términos de clase, pero también hacía referencia a habitantes de poblados cercanos al parque que antes hacían “paseos de olla” (paseos de familia donde uno lleva la olla para cocinar) al parque. Un experto en conservación, asesor de la Unidad de Parques, me explicaba:

“Hay una gran diferencia entre turistas y visitantes. Los turistas sólo quieren sol, playa y bulla... es un turismo barato. Los visitantes, por el contrario, hacen ecoturismo y vienen a aprender... Esos son los que queremos promover” (Bogotá, diciembre de 2009).

Pero esta no era necesariamente la opinión de otros funcionarios que manifestaron haberse opuesto desde el comienzo a la concesión.

¹⁸ El Instituto para el Desarrollo de los Recursos Naturales Renovables - Inderena fue la entidad gubernamental encargada de la gestión ambiental. El Instituto fue cerrado en 1993 con la creación del Ministerio del Medio Ambiente y la posterior creación de la Unidad Especial Administrativa del Sistema de Parques Nacionales Naturales (Rodríguez 1994). Al parecer, el Inderena jugó un papel importante en la oposición a la transformación del Tayrona en un destino turístico masivo. Muchos funcionarios del gobierno, profesionales de organizaciones no gubernamentales y miembros de la comunidad se refieren al Inderena con nostalgia: “*los parques naturales eran realmente para el pueblo*” y “*la participación de la comunidad era una prioridad*” (Santa Marta y Bogotá, varias entrevistas). Algunas estrategias como la política de contratación de los miembros de la comunidad local y el desarrollo de proyectos educativos para jóvenes de bajos ingresos y para los adultos de los poblados circundantes son a menudo citadas como prueba de esta actitud defensora del parque que algunos miembros de la comunidad local añoran.

“La concesión avanzó a pesar de muchos de nosotros que no la veíamos con buenos ojos... Pero la orden vino desde arriba, del Presidente [Álvaro Uribe], y ahí era poco lo que se podía hacer... A mí lo que me duele es que el parque ya no es público... [es] solo para los ricos” (Tayrona, julio de 2010).

Varios miembros de la comunidad hacían referencia a ese nuevo consumidor objetivo (el visitante supuestamente consciente de la necesidad de proteger el medio ambiente) como parte de las razones por las cuales se deterioraron sus condiciones de vida. Una de las mujeres jóvenes que trabaja a diario en el parque atendiendo mesas en un restaurante informal junto al mar en Playa del Muerto me dijo:

“Ellos quieren que este lugar sea exclusivo... ¡Lógico! Como nosotros afeamos el parque, pues se tienen que deshacer de nosotros... y ahí nos han ido sacando” (Tayrona, octubre de 2010).

Un vendedor ambulante que recorre el parque con su nevera de icopor (poliestireno) se refería a las transformaciones de la zona de Cañaverál:

“explíqueme usted cómo nos fuimos a convertir nosotros en el problema... yo no entiendo... no estamos metidos en las playas en donde las tortugas ponen los huevos, ¡Bessudo es el que las está invadiendo!... pero eso sí no lo ven los de [la Unidad de] Parques, todo el mundo ahí si se hace el pendejo” (Tayrona, junio de 2010).

De hecho, este proceso de privatización se puede observar en otros lugares del parque, e incluso en otras áreas protegidas de las que Aviatour está a cargo en regiones del país como el Pacífico y la Amazonía. Según la percepción de muchos miembros de la comunidad local, hay planes para ampliar la concesión a otras playas en el parque y, como se ha visto, la entrada de Aviatour al parque ha abierto las puertas a otros proyectos de turísticos de gran envergadura que empresarios privados buscan adelantar bajo la figura de la concesión¹⁹. Esto me lo explicó un pescador de avanzada edad que vivía en la playa de Gayraca:

“La gente rica de por acá no se iba a quedar atrás, obviamente. Los Dávila, los Vives, los Abondano (miembros de élites locales), esa gente tiene sus propios planes de hacer un dizque ecohotel de cinco estrellas aquí, aquí mismito” (Tayrona, marzo de 2010).

De este modo, a pesar de que la concesión opera en un área reducida del parque, la privatización de zonas importantes para el turismo ha tenido consecuencias de largo alcance en las formas de sustento de las comunidades locales²⁰. Su establecimiento podría entenderse entonces desde lo que Blázquez et al. (2011) entienden en términos de “elitización rural”. Los paisajes y los medios de vida, así como las ecologías que los sustentan, se han transformado en detrimento de las poblaciones rurales del lugar, configurando claras geografías desiguales de acceso a los recursos. Los nuevos arreglos

19 Como en el caso de proyectos como Los Ciruelos (El Espectador 2013) y el hotel 7 estrellas que propuso construir la empresa Six Senses (ver Rodríguez 2012 y Yoligrilla 2012).

20 Gascón (2013a) y van Noorloos (2013) muestran en sus estudios cómo el turismo a menudo opera bajo esta lógica, incluso cuando se hace llamar turismo comunitario o a favor de los pobres (*pro-poor*).

socioespaciales que ha implicado el establecimiento de la concesión dan cuenta de dinámicas de apropiación, exclusión y desalojo que exploro en la siguiente sección.

1.3 Espacios en disputa

La entrada en vigencia de la concesión no solo ha provocado cambios importantes en las vidas y los modos de subsistencia de los miembros de la comunidad local, sino que ha alterado las relaciones entre ellos, transformando las economías morales existentes. A partir de la reformulación del término propuesto por E. P. Thompson (1971) que proponen geógrafos como Rod Neuman (1998) y Wendy Wolford (2005), me refiero a las economías morales del Tayrona como el sistema de valores que articula y da sentido a las prácticas localizadas de la organización social. Uso el concepto de geografías morales con el fin de abordar las reglas, a menudo tácitas, a través de las cuales los espacios, territorios y modos de vida se entienden, producen y negocian día a día. En particular, quiero analizar cómo la entrada en vigencia de la concesión ha alterado las relaciones entre los miembros de la comunidad local, entre éstos y los funcionarios de la Unidad de Parques, y cómo los nuevos acuerdos han influido en las disputas por los distintos espacios dentro del parque.

La reconfiguración de los acuerdos socioespaciales cotidianos llamó mi atención cuando una mujer joven, una cocinera y vendedora de comida, me dijo una tarde:

“Las cosas entre nosotros ya no son lo mismo. Ahora Aviatur le paga a sus empleados para que sapeen a todo el mundo. Así que si te ven haciendo algo, o alguien dice algo de ti, te ponen en la calle como un perro... Es como que nos están poniendo unos contra otros” (Tayrona, marzo de 2010).

Su comentario surgió como parte de una conversación en un taxi colectivo que nos llevaba al Tayrona. Dos amigos y yo llegamos al parque muy temprano en la mañana con la intención de viajar con los vendedores de alimentos y los transportadores que van desde Santa Marta a Playa del Muerto para atender a los turistas que van a la playa a pasar el día. Nuestro registro en la entrada de Palangana se estaba demorando más de lo habitual. Uno de los trabajadores que vino con nosotros en el taxi, un hombre joven, estaba negociando el pago de la entrada con un empleado de Aviatur. Esto enfureció a las otras personas que venían el taxi, quienes me explicaron que a los miembros de la comunidad local no se les cobraba la entrada ya que muchos van y vienen del parque a diario. Este era un acuerdo implícito entre la comunidad y la Unidad de Parques que parecía haberse roto con el establecimiento de la concesión. La gente se queja ahora no solo de tener que pagar, sino de tener que dar explicaciones sobre sus movimientos todos los días, al menos dos veces al día.

El simple hecho de tener que negociar con los empleados de la concesión incomoda mucho a quienes viven y trabajan en el parque. El taxista dijo, lo suficientemente alto para que los empleados de la entrada lo alcanzaran a oír:

“Ellos saben muy bien que no le deben cobrar a la gente de aquí. Los empleados de Aviatur cuidan esta vaina como si fuera suya... pero es que no saben nada de lealtad, ya se les olvidó de dónde vienen” (Tayrona, marzo de 2010).

Mientras estaba sentada en la silla de atrás del carro, me di cuenta de la gran influencia que tiene Aviatur sólo por el hecho de estar a cargo del registro de visitantes en ambas entradas del parque. A pesar de que se supone que la Unidad de Parques es la máxima autoridad en el área protegida, es la empresa quien controla el acceso al parque y negocia todos los días con pobladores que dependen del parque para su subsistencia. Con este ejemplo busco ilustrar las nuevas geografías morales que ha generado la concesión y cómo éstas se traducen en nuevas políticas de la movilidad para las personas que han vivido y trabajado durante décadas en el parque, incluso antes de que fuera declarado como tal.

Las cambiantes geografías morales del Tayrona son todavía más evidentes en cómo los pescadores, comerciantes y transportadores de otras playas sienten que la concesión los presiona cada vez más para desalojar el parque. Gayraca y Playa del Muerto son dos playas ubicadas en la zona de Palangana en el Tayrona. Gayraca es el hogar de una comunidad de cerca de 30 pescadores que han vivido y trabajado allí durante décadas, incluso antes de que el parque se convirtiera en un área protegida en 1964 (Montalvo 2009). Si bien sus hijos viven en Santa Marta, y solo regresan de vez en cuando o durante la temporada de vacaciones, la pesca sigue siendo la principal fuente de ingresos para los pescadores y sus familias. Cerca de Gayraca, en Playa del Medio y Playa del Amor, hay casas privadas de recreo de miembros de las élites locales y nacionales, pero no hay una actividad turística importante.

Playa del Muerto o Playa Cristal, por el contrario, es una zona donde cerca de 300 turistas acuden diariamente a pasar el día en la playa. Desde hace años, los hoteles todo incluido cerca de Santa Marta llevan a los turistas en buses para tomar el sol, nadar y almorzar en Playa del Muerto. Alrededor de 15 familias, entre los vendedores de alimentos, cocineros, pescadores y lancheros, mantienen y administran los restaurantes donde almuerzan los turistas. A diferencia de los pescadores en Gayraca, los proveedores de servicios turísticos en Playa del Muerto no viven en la playa. La mayoría de ellos viven en pueblos cercanos o en Santa Marta y viajan a diario: llegan hacia a las 6:00am para preparar todo para los turistas y se van aproximadamente a las 5:00pm, después de que dejan todo limpio, organizado y empacado. Sólo algunos, en su mayoría hombres, se turnan para pasar la noche en Playa del Muerto para vigilar las cosas que no se llevan de regreso a casa: los quioscos, muebles, y suministros como comida y combustible.

A pesar de sus diferentes características, la promoción del ecoturismo en el parque y el establecimiento de la concesión han aumentado la presión sobre las playas de Gayraca y Playa del Muerto. Los miembros de la comunidad local que pude entrevistar tienen el temor de que los lugares de los que dependen sean puestos en concesión en poco tiempo. A través de los años, muchos de ellos han sido amenazados con ser desalojados por funcionarios de la Unidad de Parques, así como por entes privados y actores armados, pero todos están de acuerdo en que las cosas han empeorado desde la concesión.

En marzo de 2010 llegué a Gayraca unos días después de que una comunidad de pescadores fuera desalojada y los hogares que habitaron por casi cincuenta años fueran destruidos. Según los pescadores de la zona, los funcionarios de la Unidad de Parques entraron

escortados por policías y retroexcavadoras, y destruyeron siete casas de pescadores que habían vivido en el parque por décadas, mientras que no tocaron ninguna de las lujosas casas privadas que hay en la misma zona. Inicialmente, algunos de los miembros de la comunidad que fueron expulsados decidieron acampar en playas cercanas, incluso en las que solo son accesibles por mar. La mayoría de ellos ahora vive en Santa Marta buscando algún modo de sustento. “No sabemos qué va a ser de nosotros”, dijo uno de los pescadores, un hombre mayor, que se acababa de quedar sin casa.

“Igual van a venir por nosotros y nos van a sacar a patadas... No me cabe la menor duda de que todo esto va a ser puras concesiones ecoturísticas... eso es lo que se dice por aquí”.

Cuando pregunté quién estaría interesado en Gayraca, muchos de ellos me aseguraron que la concesión estaba detrás del desalojo: “Esto es una mina de oro. Seguro que Aviatur va a construir un hotel... Eso es lo que dice todo el mundo, que la playa la está limpiando Bessudo” (Tayrona, marzo de 2010).

Del mismo modo, los miembros de la comunidad local en Playa del Muerto me dijeron que han tenido que enfrentarse a órdenes de desalojo e incluso a amenazas de muerte. La asociación local de transportadores y pescadores se ha mantenido fuerte a pesar de los diferentes mecanismos de presión a los que han sido sometidos, incluido el asesinato de siete de sus miembros a mediados de los años 80. Un ex funcionario de la Unidad de Parques me comentó en una ocasión:

“A ellos han seguido tratando de sacarlos de la playa... La gente con poder, las élites saben que esa playa es una mina de oro... y más ahora con la puerta abierta para hacer concesiones” (Santa Marta, octubre de 2010).

Tuve la oportunidad de hablar con diferentes miembros de la comunidad acerca de la presión que hay para sacarlos de Playa del Muerto. Una cocinera, una mujer joven, me dijo:

“siempre ha habido presión... pero la cosa se ha complicado porque Uribe y Bessudo son uña y mugre (amigos cercanos)... Hay demasiados intereses en este lugar” (Tayrona, octubre de 2010).

En otra ocasión, un grupo de transportadores que estaban descansando bajo la sombra después del almuerzo empezaron a hablar sobre el tema. Uno de ellos me explicó:

“ha habido mucha presión de [la Unidad de] Parques... la carta de desalojo (en referencia a una carta que recientemente habían recibido de manos de un funcionario) nos tiene preocupados a todos nosotros”.

En general, los miembros de la comunidad local tanto en Gayraca como en Playa del Muerto estaban de acuerdo en que la presión para salir del parque ha aumentado desde que la concesión fue establecida. Cuando les pregunté en qué consistía esta presión, sus respuestas incluían desde cartas de la Unidad de Parques y el estricto control por parte de los funcionarios sobre dónde parquear las lanchas y cómo pescar, hasta amenazas de muerte. Cuando preguntaba por estas últimas, las historias hablaban de cómo “tipos

armados” empezaron a aparecer amenazándolos con matarlos si no salían del parque. Los miembros de la comunidad local dicen haber denunciado ante la policía y ante los funcionarios de la Unidad de Parques, sin encontrar ningún apoyo. “¿Sabes lo que me dijo un funcionario [de la Unidad] de Parques?”, me preguntó uno de ellos. “Él me dijo que no fregara, que la orden de sacarme era así (chasqueando los dedos) de fácil”. Supongo que lo miré con asombro porque agregó:

“La gente de [la Unidad de] Parques siempre dice que las órdenes vienen de arriba. Quién sabe si realmente estarán en contra de nosotros... si hasta echaron a cinco funcionarios que no dejaron que Bessudo entrara unas cargas de cemento...” (Tayrona, octubre de 2010).

Los funcionarios estaban aparentemente cumpliendo con su deber y no se dieron cuenta de que estaban dándole problemas a la concesión. Fueron despedidos de inmediato.

Estas transformaciones en las geografías morales del parque se hacen evidentes justamente en las complejas relaciones entre los funcionarios y los habitantes del parque. Desde el punto de vista de un ex funcionario de la Unidad de Parques, la lógica detrás del establecimiento de la concesión de hacer más eficiente el ejercicio de la conservación del Tayrona estaba destinada a fracasar sino se incluía a la comunidad local:

“Antes, nosotros sabíamos que la única manera de garantizar la protección del parque era incluyendo a los locales. ...El peor cazador de tortugas se convirtió en nuestro mejor aliado para protegerlas: sabía más que nadie, tenía el conocimiento, las habilidades, los ojos, etc.... Nosotros lo necesitábamos a él, así que lo contratamos como parte del equipo. Así tuvimos a un buen número de gente de la comunidad que estaba siempre en el parque y que nos ayudaba a cuidarlo... Ahora quedan unos poquitos, que son los que tienen todavía vínculos con los campesinos y los pescadores... tiene sentido que los mantengan porque son con los que [la Unidad de] Parques tiene peores relaciones... Pero ahora la cosa es a lo contrario: piensan que un biólogo de Bogotá sabe más y decidieron convertir a la comunidad en criminales” (Santa Marta, agosto de 2009).

Los cambios en la relación entre miembros de la comunidad local y los funcionarios de la Unidad de Parques han tenido un fuerte impacto en las políticas de la movilidad que determinan quién puede tener acceso a las naturalezas del parque y cómo se debe hacer uso de ellas. En Semana Santa de 2011, como en todas las Semanas Santas desde hace décadas, la gente de la localidad cercana de Bonda llegó al parque al sector de Palangana para celebrar. Reunirse en el parque el miércoles y jueves santo se ha convertido en una tradición importante para los bonderos, quienes celebran su reunión con comida, música y baile. Pero esta vez los funcionarios de la Unidad de Parques, “*aplicando los estatutos de conservación ambiental del parque*”, no les permitieron la entrada. La comunidad, indignada, decidió bloquear la carretera de acceso al parque, impidiendo que los turistas entraran. Semana Santa es una de las temporadas altas del parque, así que el bloqueo se hizo sentir de inmediato. A pesar de que los funcionarios de la Unidad de Parques amenazaron con llamar a las fuerzas militares, decenas de bongueros se agolparon en la entrada sin la menor intención de dar marcha atrás.

En mi camino a Palangana esa mañana, hablé por teléfono con un amigo que ha vivido y trabajado en el parque durante años. Él me explicó lo que estaba pasando:

“Los bonderos, que están bravos y con razón... [la Unidad de] Parques los usa todo el tiempo para limpiar las playas. ¡Si vieras a los funcionarios tomando fotos de ellos para poder probar que disque trabajan con la comunidad! Pura paja (mentiras)²¹... Imagínate, los bonderos vienen todos los años y ahora les salen con que no pueden entrar porque dañan el medio ambiente. ¡Qué tal!”

Llegué horas más tarde a la entrada del parque y el bloqueo ya había sido disuelto. Los funcionarios de la Unidad de Parques finalmente dejaron entrar a los bonderos. Cerca de la entrada, me puse a hablar con uno de los funcionarios quien es a la vez miembro de la comunidad local, uno de esos aliados estratégicos de los que quedan pocos, como me contaba el ex funcionario de la Unidad de Parques. Como parte de nuestra conversación, él describió su trabajo sobre todo como un “trabajo de policía”: “Tengo que revisar dónde se queda la gente, si pesca, lo que cocina, lo que hace”. Luego de un rato expresó su decepción por la manera en la cual la conservación es para aquellos quienes no pueden pagar para salirse con la suya:

“A mí me cansa tener que estar detrás de la gente de la comunidad, cuando me toca hacerme el loco de tanta cosa que pasa por esta cadena (refiriéndose a la cadena en la entrada del parque)... ¿sabes? A veces a la gente a la que me toca fregar es mi vecina, o la seño que me fía en la tienda o el moto-taxista...” (Tayrona, abril de 2011).

En mi camino de regreso a Santa Marta pude conversar con un poblador de Bonda y le pregunté sobre el bloqueo, “uf, mire, todo esto era nuestro antes, mucho antes, de que el parque fuera parque”, dijo señalando los terrenos a ambos lados de la carretera.

“Nosotros venimos todos los años... por eso tuvimos que levantarnos y reclamar nuestro derecho al parque... mi familia viene de Bogotá, Medellín, de otros lugares muy lejos como para que vengan con el cuento de que no nos dejan entrar”.

El hombre también se quejó de que cobraran tan caro la entrada si, según él, “era bien sabido que a la gente de la comunidad no se le cobra por entrar”. Según me dijo, ésta era la primera vez que la Unidad de Parques les estaba poniendo problema para acceder al parque.

Otro episodio ilustra bien las cambiantes geografías morales que subyacen a los conflictos y tensiones entre funcionarios de la Unidad de Parques y los pobladores del parque. Esta vez, el origen de las disputas fue la instalación de una cerca de alambre de púas por parte de una de las familias de la élite local que tiene grandes propiedades dentro del parque. La cerca estaba afectando a algunos vendedores de alimentos que ahora no podían acceder

21 Mi amigo se refería a las “campañas de concientización” llevadas a cabo por la Unidad de Parques con miembros de la comunidad donde los transportadores, guías de turísticos y vendedores de Arrecifes, Playa del Muerto y Bonda participaron en una jornada de recolección de basura (ver Unidad de Parques 2011).

a sus quioscos en la playa. El alambre de púas era visto por campesinos, guías turísticos y vendedores como el primer paso para la construcción de un complejo ecoturístico en esa playa. Según ellos, las élites locales les estaban enviando una clara advertencia de su inminente desalojo del parque. Las tensiones comenzaron a aumentar en marzo de 2010 cuando algunos de los vendedores decidieron contactar a la Capitanía de Puertos, autoridad marítima, con el fin de comprobar si los lugares de los que los estaban echando estaban fuera o no de la jurisdicción de la Unidad de Parques; o si por el contrario, al tratarse de playas y ensenadas, estaban a cargo de la Capitanía. Los funcionarios de la Unidad de Parques, preocupados por la presencia de la Capitanía en el parque, decidieron ir a hablar en persona con los miembros de la comunidad que ellos pensaban que estaban involucrados.

Fue en este contexto que, en una tarde, mientras pasábamos el rato con un amigo en un puesto improvisado de alimentos y bebidas en una de las playas del sector de El Zaíno, llegaron cuatro funcionarios de la Unidad de Parques: tres hombres y una mujer. Había conocido al funcionario de mayor rango, Luis, durante una visita a la oficina de la Unidad de Parques en Santa Marta, cuando tuve la oportunidad de presentar mi investigación. No conocía a los otros tres, pero mi amigo me dijo después que se trataba de dos jóvenes guardaparques voluntarios de Bogotá y un miembro de la comunidad local, Rosendo, quien trabajaba hace rato para la Unidad de Parques llevando a cabo el mantenimiento diario del área. Los propietarios del puesto de ventas, Doña Silvina y Don Pedro, son una pareja que ha trabajado en el parque durante varios años. En su pequeño quiosco improvisado, venden bocadillo (pasta de guayaba), queso salado, papas fritas, refrescos y otros productos. Al llegar, Rosendo abrazó a Doña Silvina enérgicamente. Luis, apenas levantando las cejas como para saludar, le preguntó toscamente a Doña Silvina y a Don Pedro qué tenían ellos que ver con la visita de la Capitanía. Mientras su trato era claramente paternalista e indulgente con ellos, Doña Silvina manejó la situación con maestría. Ella contestó que la gente de la Capitanía había venido a ver, medir y corroborar la situación de las playas bajo su jurisdicción.

Los cuatro funcionarios de la Unidad de Parques querían saberlo todo: “¿qué hicieron mientras estuvieron aquí los de la Capitanía de Puertos?”, “¿quién los llamó y por qué?” y “¿dónde específicamente tomaron las medidas?”. Luis continuó haciendo preguntas en tono poco cordial, mientras Doña Silvina respondía tratando de mantener la calma. “Vamos a enviar un memorándum, ¡esto es el colmo!”, declaró el funcionario. Los otros tres asintieron, como para no contradecirlo. El resto de nosotros observábamos en silencio. “Entonces, ¿cuál fue su conclusión? ¿Qué más querían?”, insistió Luis levantando la voz. Doña Silvina, cansada de la dinámica de la conversación, le dijo: “Bueno, querían ver si se puede hacer algo acerca de nuestra situación”.

“Nuestra situación”, era la manera en la que los miembros de la comunidad, por temor a ser sacados del parque, se referían a las amenazas y órdenes de desalojo que han recibido en los últimos años. Doña Silvina agregó, perdiendo la paciencia: “Es por eso que estaban aquí, yo no sé quién los llamó, pero vinieron. Y nos dijeron que este lugar, aquí mimito donde nosotros estamos, no es de nadie”. Al oír esto, los cuatro funcionarios estallaron en carcajadas.

“No, de verdad”, comenzó a explicar Doña Silvina, “lo que les digo es que este pedazo de playa no es de ninguna de las familias [de la élite] ni tampoco es responsabilidad de [la Unidad de] Parques ni de Capitanía... lo que pasa es que esta es una zona de alto riesgo”.

Los funcionarios escuchaban desinteresados, pero Doña Silvina continuó: *“estamos en la ronda del río, en cualquier momento el río nos borra de una sola”.* Los funcionarios se rieron otra vez. Uno de los jóvenes guardaparques bromeó diciendo: *“ya la veremos entonces vendiendo arena en el banco de arena ahí, en la mitad del mar”*, dijo señalando mar adentro. Don Pedro, que había permanecido en silencio hasta ese momento, dijo con resentimiento:

“bueno, ahí por lo menos ya no nos van a poder sacar”. Haciendo caso omiso de él, Luis volvió a preguntar con impaciencia: *“Entonces, ¿qué dijeron?”.* Doña Silvina le respondió con calma: *“Lo que todos sabemos: que el alambre de púas no tiene sentido. No es ecológico, no es estético, no tiene ningún sentido”.*

En eso los funcionarios parecían estar de acuerdo. Los cuatro procedieron a discutir si el río es en realidad una quebrada o un río, y si la ronda debía ser entonces 10, 15 o 50 metros. Finalmente, Luis se volvió de nuevo a nosotros, y dijo: *“estaremos pendientes de este tema”.*

Luis, la joven y el joven empezaron a alejarse y Rosendo se quedó atrás para decir adiós a Doña Silvina y a Don Pedro. Él la abrazó de nuevo y le dijo en tono de disculpa: *“usted sabe, una cosa es el trabajo y otra el corazón”.* A esto, Don Pedro respondió: *“sí, claro, como aquella vez que me quitaste el trasmallo (red para pescar)”.* *“Usted sabía muy bien el ojo era muy chiquito”*, dijo Rosendo. *“Claro, pero yo te expliqué que yo no la uso para pescar, sino para conseguir carnada... ni siquiera se necesita mucho”*, le respondió Don Pedro. *“Bueno, usted sabe que así son las cosas”*, contestó Rosendo. *“Sí”*, dijo don Pedro, *“solo te pido que no la dejes podrir, es una buena red”.* En este punto, Doña Silvina preguntó preocupada: *“¿Y qué van a hacer entonces?”.* Rosendo respondió encogiéndose de hombros. Ella le dijo: *“Capitanía le aconsejó a [la Unidad de] Parques que lo mejor era llegar a un acuerdo con nosotros, con la comunidad, ...para ver si es posible que nos dejen acá”.* El funcionario no contestó y se alejó.

Una vez se fueron los funcionarios, seguimos discutiendo el problema del alambre de púas. *“Ellos se meten es con los más pequeños”*, dijo Doña Silvina. Luego se volvió hacia mí y me explicó cómo, desde la concesión, la Unidad de Parques ha roto todos los acuerdos que habían establecido con la comunidad y hasta se ha olvidado de los arreglos que se pactaron por escrito en distintas reuniones. Hablamos un poco más acerca de la actitud despótica de Luis, y Don Pedro nos contó cómo en una ocasión discutió con los funcionarios de la Unidad de Parques por un documento que querían incumplir. Según Don Pedro, Luis le dijo que el documento ya no era válido porque

“eso son las secretarías las que escriben esas cosas, los directores están demasiado ocupados para hacerse cargo de problemas menores... son ellos los que firman los documentos, pero eso no quiere decir que sean válidos”. Doña Silvina me dijo entonces: *“Lo que pasa es que esto era Parques con la Gente (el lema actual de la Unidad de Parques), pero ahora es Parques por la Plata”.* Todos reímos.

Recuento extensivamente esta conversación ya que ilustra cómo distintos pobladores entienden y experimentan el papel de la concesión en la reconfiguración de los arreglos

socioespaciales en el parque Tayrona: el día a día, la posibilidad de ganarse la vida, las relaciones entre los miembros de la comunidad y las interacciones con funcionarios de la Unidad de Parques han cambiado significativamente desde su llegada. Como he mostrado a lo largo de este texto, el desarrollo turístico del parque ha tenido profundos efectos en la vida cotidiana de los miembros de la comunidad local, quienes cada vez sienten más presión por abandonar el parque. Estas cambiantes geografías morales se materializan a través de las tensiones, luchas y negociaciones por el acceso, uso, control y representación de la naturaleza. A mi modo de ver, las geografías cotidianas del Tayrona hablan de un proceso gradual y contenido de apropiación de los recursos y exclusión de los miembros de la comunidad local que puede ser entendido en términos de despojo. En otro trabajo me he referido a los discursos y prácticas del turismo-como-conservación en términos de “pretextos verdes” (Ojeda 2012), con el fin de resaltar cómo las cambiantes geografías morales que detallé en este capítulo pueden ser entendidas bajo la perspectiva de acumulación por despojo propuesta por David Harvey (2004, ver también Glassman 2006 y McCarthy y Prudham 2004, Blázquez et al. 2011 con relación al turismo y Oslender 2009 para el caso colombiano). Aquí he querido mostrar sobre todo cómo los efectos del turismo en las poblaciones rurales son comprendidos mejor a partir de una perspectiva enfocada en la producción de espacios particulares y sus geografías –tanto materiales como simbólicas– localizadas.

1.4 Conclusiones

A través del estudio de los procesos de producción del Parque Nacional Natural Tayrona como destino turístico es posible rastrear los efectos del turismo en las poblaciones rurales cuyas vidas dependen del parque. Como mencioné a lo largo del capítulo, la producción de espacios para el consumo turístico tiene importantes consecuencias en la manera en la que se entiende la naturaleza y el lugar de los seres humanos en ésta. El caso de la concesión de servicios turísticos en el Tayrona da cuenta de las disputas y negociaciones en torno a los procesos de privatización de los recursos y espacios del área protegida, permitiendo además identificar las relaciones entre neoliberalismo, conservación y turismo. La movilización del Tayrona como un paraíso natural amenazado está ligada, paradójicamente, a la creciente privatización del área protegida, a la intensificación en los procesos de mercantilización de las naturalezas que la constituyen, y a la criminalización e incluso expulsión de los miembros de las comunidades locales cuya existencia se encuentra estrechamente ligada al parque y sus ecologías.

De este modo, a través del estudio etnográfico del reciente desarrollo ecoturístico del parque, he podido hacer evidentes las formas de explotación y exclusión que se dan bajo proyectos neoliberales, así como de sus profundas consecuencias en las estrategias de subsistencia locales. Pienso que desde una perspectiva de análisis que privilegia el estudio de la vida cotidiana se abren posibilidades de entender simultáneamente los efectos concretos del turismo sobre los modos de subsistencia, las formas de vida, los paisajes y las ecologías de un lugar. Planteo además que el estudio del turismo exige una mirada decisivamente geográfica a partir de la cual se puede entender éste como un locus de producción espacial. Para ello, propongo el concepto de geografías morales con el fin de

rastrear los efectos perversos del turismo en los arreglos socioespaciales que sustentan las distintas formas de habitar, recorrer y trabajar en el parque.

Por último, a lo largo del capítulo he dado cuenta de cómo el ecoturismo se constituye como un conjunto de discursos y prácticas que sustentan una forma particular de conservación neoliberal. Tras haber detallado cómo se da la conformación del Tayrona como un destino ecoturístico “de talla mundial”, sugiero que el turismo constituye un factor importante de acaparamiento de los recursos. En términos generales, el despojo de tierras se ha entendido como robos de terrenos extensos a manos de compañías o gobiernos extranjeros. Las compras de tierra a gran escala, como en el caso de Beni o Argentina, prendieron las alarmas de organismos multilaterales como la FAO o el Banco Mundial que empezaron a hablar de despojo y extranjerización de tierras. Desde la academia y algunas organizaciones no gubernamentales, múltiples estudios empezaron a rastrear estas transacciones y sus efectos en distintas comunidades rurales (Borras & Franco 2010, Borras et al. 2010, GRAIN 2008). Sin embargo, las dinámicas locales, así como los procesos graduales de despojo, no han sido estudiados con la misma atención (para críticas a la literatura ver, por ejemplo, Borras et al. 2011, De Schutter 2011, Edelman 2013).

El presente capítulo contribuye a la creciente literatura que examina los despojos en nombre de la naturaleza, las conexiones entre proyectos de desarrollo y acaparamiento, las dinámicas de acaparamiento interno o sur-sur, y el estudio de la manera como se articulan procesos históricos de concentración de los recursos, no solo la tierra, con dinámicas más recientes de acaparamiento. Estos elementos han ido ganando relevancia como aspectos centrales para lograr una mejor comprensión de los procesos multiescalares de acaparamiento, sus consecuencias localizadas y sus amarres con viejas formas de discriminación, explotación y extracción (e.g. Borras et al. 2012, Fairhead et al. 2012, Grajales 2011 y Li 2011). El desarrollo turístico del Tayrona muestra cómo los procesos de despojo no deben ser vistos solamente como la apropiación directa de recursos o de mano de obra, a menudo por mecanismos violentos, sino que estos deben ser redefinidos para poder dar cuenta de las negociaciones, disputas y tensiones específicas en torno a qué entendemos por naturaleza y cómo definimos los términos en los que la producimos y hacemos parte de ella, así como sus articulaciones con procesos específicos de acumulación de capital.

CAPÍTULO 2

¿EL CAMPESINO EN LA CADENA DE SUMINISTROS DEL SECTOR TURÍSTICO? POSIBILIDADES Y RIESGOS DE LA TEORÍA DEL ENLACE INDUCIDO

JORDI GASCÓN

A determinadas fases de desarrollo de la producción, del comercio y del consumo, corresponden determinadas formas de constitución social, una determinada organización de la familia, de los estamentos o de las clases.

Marx, K. (1846) *Carta a Pavel Vasilyevich Annenkov*

2.1 Introducción

En los años '70, cuando el turismo internacional de masas se convirtió en un boom, se crearon expectativas sobre las oportunidades que esta industria podía generar a otros sectores económicos. Entre ellos, la agricultura. En este caso, se partía de la premisa de que los grandes destinos turísticos que se estaban creando requerirían ingentes cantidades de alimentos para cubrir las necesidades de huéspedes y trabajadores. Y se daba por descontado que esos suministros se cubrirían con producción local. Pero esto finalmente no sucedió. Y si lo hizo, fue en un grado muy inferior al previsto. De hecho, el desarrollo turístico de enclave y sus requerimiento de mano de obra, espacios, agua o recursos financieros muchas veces acabaron marginando al sector agro-campesino más de lo que estaba anteriormente.

Ante el incremento de la pobreza como resultado de la crisis de los '70 y la posterior aplicación de recetas neoliberales, sumado a una progresiva disminución de los ingresos por turista en el país resultado del control del sector por parte de capital foráneo transnacional, se recuperó la idea de que el añorado *linkage* o enlace entre agricultura y turismo era posible. Pero debería ser dirigido o inducido por políticas públicas y/o privadas adecuadas.

La presente sección quiere analizar esta nueva propuesta, a la que denominamos Teoría del Enlace Inducido, con los instrumentos que ofrecen los estudios rurales. Lo que nos

preguntamos es, por un lado, si (o cuándo) es posible convertir al campesino en proveedor de productos alimentarios para el sector turístico. Y por otro, si los investigadores que defienden la citada teoría son conscientes de las características de la economía campesina a la hora de plantear sus propuestas.

Primero presentaremos la base teórica del Enlace Inducido, fijándonos especialmente en qué demandas hace al sector campesino para convertirlo en proveedor turístico. Seguidamente analizaremos si estos requerimientos implican cambios en el modelo de producción campesino. Y finalmente examinaremos la perspectiva que la Teoría del Enlace Inducido tiene del mundo campesino, lo que nos permitirá valorar si es una estrategia adecuada para luchar contra la pobreza rural, como pretende, o si por el contrario puede agudizar aún más su vulnerabilidad.

2.2 Del enlace natural al enlace inducido

El fracaso del paradigma del enlace natural entre turismo y agricultura

Lundgren (1975), en un artículo publicado a mediados de los '70, desarrolló la hipótesis del enlace turismo-agricultura o *linkage* centrándose en el Caribe. El autor establecía dos posibles escenarios en la relación entre demanda hotelera y suministro local de alimentos. Estos escenarios se diferenciaban por el ritmo del desarrollo del destino turístico y la capacidad de adaptación de la agricultura local. El primer escenario podía tener lugar si el crecimiento hotelero se daba de forma gradual. En este caso la demanda también se incrementaría de forma progresiva. Este ritmo daría tiempo a los productores locales para adaptarse a una demanda creciente que requeriría la introducción de innovaciones tecnológicas y la expansión de la frontera agraria. El autor consideraba que en esta coyuntura, sólo si el suministro de alimentos era inelástico crecería la dependencia de las importaciones. El segundo escenario que concebía Lundgren era la de un crecimiento rápido del destino turístico, basado en la construcción de grandes complejos hoteleros con una fuerte inyección de capital foráneo. En este caso, la demanda de suministros se volvería urgente y sería en grandes volúmenes. En una primera fase, la producción local no podría hacer frente a esta demanda y se dependería de las importaciones. Se crearían sistemas integrados entre complejos hoteleros y proveedores extranjeros que marginarían al productor local. Pero a largo plazo el turismo generaría el estímulo necesario y la producción local se iría adaptando y conquistando espacios en el nuevo mercado, desplazando a las importaciones. En ambos escenarios, por tanto, el enlace entre desarrollo turístico y agrario debía surgir de manera natural.

Este discurso, que considera que la relación entre producción agropecuaria y demanda hotelera se genera de forma espontánea gracias al incentivo que ofrece el mercado turístico, se mantuvo con variaciones hasta la década de los '90 (Burns&Holden 1995, Cox&Fox&Bowen 1995, Rickard&Carmichael 1995). Sin embargo, ya en la década de los '80 diversos estudios evidenciaron que el enlace turismo-agricultura no se estaba produciendo, al menos de forma sustancial, y mucho menos a los niveles esperados. Estos trabajos consideraban que el fracaso del enlace tenía consecuencias negativas. Por un lado, suponía perder la oportunidad de aumentar el empleo rural y de modernizar la agricultura

y las industrias de procesamiento alimentario. Por otro, favorecía una mala distribución de los beneficios del turismo al quedar marginados el sector agrario y las zonas rurales. A la hora de identificar los obstáculos que impedían el enlace turismo-agricultura, señalaban la resistencia del campesino al cambio, el uso de tecnología rudimentaria, la inexistencia de infraestructuras viarias y de almacenamiento adecuadas para la distribución, o el predominio del minifundio (Bélisle 1983, Latimer 1985). Los autores preocupados por este fenómeno, por tanto, valoraron que el problema se encontraba en el lado de la oferta; concretamente en las supuestas limitaciones del modelo agrario local.

Torres (2000a), a principios del presente siglo, volverá a estudiar lo que denomina el principio de la “percolación pasiva” (*passive trickle down effect*): el presupuesto de que el desarrollo turístico impulsaría el desarrollo agrario de forma natural. Y lo hará a partir de su trabajo en Quintana Roo (México). Esta investigadora admite que el gobierno mexicano llevó adelante algunos proyectos acertados de desarrollo agrario encaminados a aprovechar el mercado hotelero de Cancún y Cozumel: construcción de infraestructuras de irrigación, introducción de nuevas tecnologías agrarias (hidropónicos e invernaderos), equipamiento para el tratamiento y conservación post-cosecha, etc. Pero estas iniciativas fueron insuficientes e incongruentes al no estar planificadas dentro de una política integral de desarrollo. Y esto se debió a que las políticas institucionales mexicanas en el ámbito del turismo se habían regido por el principio de la percolación pasiva. Resultado: las experiencias de producción y venta de productos agrarios al sector hotelero fueron escasas y raramente exitosas.

Para Torres, esto no invalida la capacidad del turismo como motor de desarrollo del sector agrario. Pero es un proceso que sólo se puede dar mediante un acompañamiento o impulso externo planificado. De hecho, la idea de enlazar turismo y agricultura, pero ahora de forma inducida y dinámica, fue recuperada con fuerza a principios de siglo.

Este renacimiento de la confianza en la capacidad del turismo como motor del desarrollo agrario surgió, en buena medida, ante un incremento continuado del Índice de Retorno (*leakage*) en los eufemísticamente denominados países del Sur.

La Tasa de Retorno o leakage

La Tasa o Índice de Retorno (también denominada Fuga o, en su acepción inglesa, *leakage*) cuantifica el volumen económico generado por la actividad turística que no se queda (o no llega) en el lugar de destino. Mowforth y Munt (2003) diferencian entre tres vías de leakage: a) la compra de bienes y servicios importados por los turistas; b) los bienes y servicios importados por hoteles y otros establecimientos turísticos; c) La repatriación de beneficios por propietarios extranjeros. En zonas de destino ya maduro como la República Dominicana, la Tasa de Retorno alcanzaba el 80% a mediados de la década del 2000 (Bentley 2005); es decir, que de cada cien euros que se gastó cada turista extranjero ese año, en la República Dominicana sólo se quedaron, o llegaron, veinte.

La Tasa de Retorno ha tendido a aumentar en las dos últimas décadas en los países del Sur. El crecimiento de este indicador se ha de explicar en el contexto global de liberalización del sector servicios, promovido por la Organización Mundial del Comercio con el apoyo de la Organización Mundial del Turismo (Pleumaron 2006b). La imposición de estas medidas liberalizadoras, entre ellas el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, han dejado indefensos a los países frente al capital transnacional, al impedirles establecer políticas que favorezcan al tejido empresarial autóctono. En este contexto, el sector de capital local no tiene capacidad de competir con el transnacional foráneo.

Para los teóricos del “enlace inducido”, conseguir el enlace entre agricultura y turismo puede ser la estrategia más efectiva para revertir esta tendencia. No obstante, cabe señalar que no todos los autores consideran que haya una relación directa entre Tasa de Retorno y Linkage (Lejarraga&Waikenhart 2010)

Ante el crecimiento del Índice o Tasa de Retorno, la confianza en el efecto sobre la pobreza de los beneficios obtenidos exclusivamente por la actividad turística se fue reduciendo. Esa pérdida de confianza explica la recuperación de la esperanza de que, si el turismo no es quien genera los beneficios para el lugar de destino, al menos impulse otros sectores locales como la agricultura (Telfer&Wall 2000; Hall&Sharples 2003). Es así que la teoría del enlace reaparece en la década del 2000 como una estrategia para revertir o frenar esta tendencia, ya que la alimentación puede llegar a suponer hasta una tercera parte del gasto de viajero (Telfer&Wall 2000). Pero como ahora ya no se confía en que el enlace se realice de forma automática, diversos autores empiezan a estudiar las causas que obstaculizan o pueden obstaculizar el proceso para establecer políticas adecuadas que lo impulsen (Torres 2000b, 2003, Rueegg 2009, Lacher&Nepal 2010). Lacher y Nepal (2010), tomando como referencia el trabajo de Torres, Bélisle y de otros autores, clasifican estas limitaciones a partir de tres tipos de factores: factores relacionados con las limitaciones locales para el crecimiento y que afectan al suministro (“*supply-related factors poor local growing conditions*”), factores relacionados con las preferencias de los turistas hacia productos conocidos y que afectan la demanda (“*Demand-related factors tourists’ preferences for familiar products*”) y factores relacionados con la falta de experiencia local en la comercialización (“*Market-related factors locals’ inexperience in marketing*”). Entre los primeros, los autores incluyen las limitaciones del campesinado para establecer economías a escala, la resistencia a la adopción de técnicas de cultivo modernas, el alto precio de los productos locales, la falta de producción de los alimentos demandados por los turistas o el encarecimiento de la tierra debido al turismo. Entre los segundos, el temor de los turistas a alimentos que pueden ocasionar enfermedades, la variación estacional de la demanda o el desconocimiento de los jefes de cocina en el uso de los productos locales. Entre los terceros, la dificultad del campesinado en establecer iniciativas de comercialización de tipo cooperativo, el desconocimiento de las técnicas de marketing, o su incapacidad para competir con las grandes corporaciones.

Cuadro 1. Limitantes al enlace turismo-agricultura según la Teoría del Enlace Inducido

Tipos de factor	Factores
Factores relacionados con la oferta local: limitaciones para el crecimiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insuficiente producción local de los alimentos demandados por el turismo 2. Escasez de productos de alta gama o con valor agregado 3. Elevado precio de los productos locales 4. Los agricultores locales no quieren cambiar sus técnicas de producción tradicionales 5. Calidad desigual de los productos 6. Escasa economía de escala 7. El incremento de los salarios generado por el turismo favorece la disminución de la producción agraria 8. El encarecimiento del precio del suelo generado por el turismo favorece la disminución de la producción agraria 9. Subcapitalización de las industrias locales 10. La incertidumbre en la propiedad de la tierra 11. Recursos naturales necesarios son cada vez más escasos
Factores relacionados con la demanda: las preferencias de los turistas por los productos habituales	<ol style="list-style-type: none"> 12. Temor del turista a enfermarse debido a la alimentación 13. Inclinação del turista por los productos baratos 14. Variación estacional de la demanda 15. Interés de los jefes de cocina por productos con controles higiénico-sanitarios 16. Desconocimiento de la comida local por parte de los jefes de cocina
Factores relacionados con el mercado: Inexperiencia local en la comercialización	<ol style="list-style-type: none"> 17. Problemas de la población local para cooperar conjuntamente 18. La población local no tiene capacidad para comprar al por mayor 19. Incapacidad de la población local para formarse en técnicas de marketing 20. Incapacidad de la población local para establecer alianzas estratégicas con la industria turística 21. Las empresas extranjeras tienen fuertes vínculos con proveedores del exterior 22. Intermediarios abusivos 23. El enclave turístico desea mantener los gastos en el propio enclave 24. La incapacidad para competir con las grandes corporaciones 25. Sobornos pagados a los jefes de cocina por las grandes corporaciones 26. Incapacidad de los productores locales para facturar 27. Escasas infraestructuras dificultan el transporte

Extraído de Lacher and Nepal (2010). Adaptación propia.

Aunque lo analizaremos más adelante, cabe señalar que buena parte de estos factores recuperan arquetipos aplicados al campesinado, y que han sido sobradamente rebatidos por los estudios rurales, la economía ecológica y la agroecología desde los años '70.

Siguiendo con el razonamiento de quienes defienden el enlace inducido entre agricultura y turismo, se hace perentorio enfrentar estas limitaciones. Quien posiblemente ha trabajado más en la teorización de este paradigma es Rebecca Torres, en ocasiones en colaboración con otros investigadores (Momsen, Skillicorn). Así que expondremos a continuación los principios de la nueva teoría del enlace turismo-agricultura a partir de sus textos (Torres 2000a, 2002a, 2002b, 2003, 2005; con Momsen 2004, 2005a, 2005b, 2011; con Skillicorn 2004) e incorporando puntualmente las aportaciones de otros autores.

El paradigma del enlace inducido

Rebecca Torres acepta la premisa de que el turismo tiene más potencialidad para reducir o eliminar la pobreza que otros sectores económicos. En esta línea, considera que es posible estimular el desarrollo agrícola local buscando enlaces con el turismo; básicamente, creando un mercado que cubra la demanda de alimentos del sector turístico. Su objetivo indisimulado es estudiar cómo se puede incentivar este proceso.

No obstante, Torres no niega los riesgos que el desarrollo turístico puede tener para el sector agrícola. De hecho identifica diversos factores que pueden presionar negativamente al sector agrario e incrementar la pobreza rural: enajenación de agua y tierra, competencia por la mano de obra, establecimiento de prácticas agrarias no sostenibles para cubrir la demanda turística, el turismo como vector de importaciones de alimentos para cubrir las necesidades hoteleras pero que pueden terminar compitiendo por el mercado local, incremento de la emigración rural y abandono de las explotaciones agrarias, o desinterés institucional por estimular la producción agrícola local.

A continuación, Torres se centra en enumerar los efectos positivos que el desarrollo turístico tiene o puede tener en el sector agrario: creación de nuevas empresas agrícolas destinadas a cubrir las necesidades de los centros turísticos, desarrollo de prácticas de producción más viables económicamente, diversificación económica, disminución de la dependencia de las crisis en el sector agrario, reversión de las tendencias migratorias, inversión en el sector agrario de capital proveniente del sector turístico, o apertura de mercados internacionales.

El ámbito de estudio de la autora es el del estado mexicano de Quintana Roo, donde se encuentra algunos de los centros turísticos de enclave más renombrados a nivel internacional, como Cancún o Cozumel. Como geógrafa, descubre y describe que la riqueza, las infraestructuras y los recursos regionales están concentrados en zonas acotadas caracterizadas por el turismo de masas, mientras que las zonas rurales, especialmente las pobladas por población maya, se encuentran marginadas. Esta diferente concentración de recursos se acompaña de un proceso demográfico igualmente desigual: en 30 años la población de Quintana Roo se multiplicó por siete, y la mitad se concentran en estos polos de desarrollo turísticos. Torres observa como esta tendencia ha conllevado el empobrecimiento de las áreas rurales (que han perdido su población más joven debido a

la emigración) y la formación de grandes áreas urbano-marginales en las periferias de las zonas donde se sitúan los resorts.

Esta situación le lleva a confirmar que los programas de desarrollo gubernamentales a favor del turismo han fallado a la hora de estimular otros sectores como el agrícola. Y sin embargo, la demanda de productos frescos por parte de los *resorts* y de la nueva población urbana no deja de crecer. Para la autora esto se debe a dos factores. Por un lado, como ya vimos, a que esas políticas de desarrollo turísticas se basaron en la confianza del “enlace natural” o “percolación pasiva” (*passive trickle down effect*) que rigió las políticas turísticas institucionales mexicanas: el gobierno consideró que los Centros de Turismo Integral que diseñó y implementó en los años ‘80, entre ellos el de Cancún, actuarían como polos regionales de crecimiento de forma automática y sin mayores incentivos externos.

El otro es que la agricultura quintanarroense está, en términos de propia Torres, “desorganizada”. Y lo está porque, a parte de algunas pocas excepciones, se trata de una agricultura de subsistencia y poco monetarizada, destinada a mercados locales no turísticos. En el momento que hizo la investigación (en la segunda mitad de la década de los ‘90), la autora calculó que la agricultura de Quintana Roo sólo cubría las necesidades hoteleras de frutas frescas en un 4.5%, un 3.4% de hortalizas, un 1% de carne de vacuno, y un 9% de aves de corral. Esta baja consideración del nivel de desarrollo de la agricultura local se pone de manifiesto cuando resalta la excepción del sector pesquero, que suple en un 34% el consumo hotelero regional, lo que considera que es un indicador de su buena salud²². Como veremos Torres juzga la calidad, eficiencia y eficacia del agro quintanarroense en base a su relación con el mercado hotelero, en volumen de producción vendida, y no, por ejemplo, en base al nivel en el que esa agricultura cubre las necesidades domésticas a través del autoconsumo o a los requerimientos del mercado local no turístico.

¿A qué se debe este escaso acceso del agro quintanarroense al mercado turístico de la Riviera Maya? Los encargados hoteleros, en entrevistas realizadas por la autora, consideran que la agricultura de Quintana Roo no cumple con los requerimientos que solicita el sector, y son pesimistas en que esta situación pueda revertirse en un futuro cercano. Los jefes de cocina de los hoteles aducen diversas razones: el escaso volumen de la producción local, su baja calidad, la inexistencia de un sistema apropiado de distribución, los precios locales altos, o el gusto y apetencias de los turistas. Si bien Torres incorpora otros factores, como el escaso conocimiento de los jefes de cocina en la preparación de platos con productos autóctonos o la falta de infraestructuras viarias adecuadas para el transporte de alimentos, no por ello deja de confirmar la apreciación de los hoteleros de que el problema es la (supuesta) baja calificación de la agricultura local, y que es resultado del predominio de una agricultura de subsistencia con poca orientación al mercado, a pequeña escala, con baja productividad y escasa calidad debido a la falta de tecnología, a lo que hay que sumar ciertas limitaciones naturales (clima irregular, huracanes, etc.).

Como veremos más adelante, este razonamiento no considera la existencia de diferentes modelos de producción de alimentos, modelos de producción que son de naturaleza muy distinta. Torres y los demás teóricos del enlace inducido participan de una consideración

22 Pero se puede aducir que la pesca es una actividad “recolectora”, y no productora, y que eso explica que su mercancía pueda entrar con mayor facilidad en los requisitos hoteleros: se valora más la frescura del producto que no su tamaño o presencia. No sería, por lo tanto, un síntoma de su desarrollo tecnológico.

evolucionista de la agricultura, por la que el modelo de producción campesino (explotaciones relativamente pequeñas, producción diversificada, vocación de mercados locales, escasa tecnificación, poca dependencia de insumos externos, uso intensivo de mano de obra,...) no es más que una fase superada o superable por la supuestamente eficiente agricultura industrial. Tampoco consideran el rol que juega la estructura de propiedad agraria.

Torres identifica algunas excepciones a esta penuria del agro en Quintana Roo. Son casos en los que agricultores han sido capaces de ajustarse a la demanda hotelera e introducirse en ese mercado. Y muestra un claro interés en analizarlos para descubrir qué elementos han hecho exitosas estas propuestas para poderlas replicar. Uno de los casos analizados es el de un granjero medio, poseedor de unas 50 hectáreas, dedicado a la producción frutícola, y al que indentifica como “Don Calvo” (nombre supuesto). Aprovechando un programa gubernamental, Don Calvo empezó a vender papayas al mercado de Cancún a finales de los ‘80: primero al Mercado Central de Abastos de Cancún, y más tarde directamente a los hoteles, sin intermediarios y encargándose él mismo del transporte. Un segundo ejemplo es el de “Don Mauricio”, un ejidatario al que califica de pequeño campesino, y que en su terreno de regadío (1 ha.) cultiva cilantro y rábano para los enclaves turísticos de Quintana Roo. Don Mauricio consideraba que su mayor problema era no poder comercializar directamente, sino a través de intermediarios y transportistas, lo que achacaba al conocimiento del mercado y a las redes de contactos que éstos tenían. Es curioso que la autora no de ninguna explicación de los cambios que supuso esta incursión en el mercado hotelero para los agricultores. Sólo para el caso de Don Calvo llega a señalar que su participación en el mercado hotelero le obligó a aumentar el número de hectáreas destinadas a la producción de papaya. Implícitamente se entiende que dejó de cultivar o disminuyó la producción de otros productos, pero la autora no le da mayor importancia.

Torres también identifica experiencias que terminaron en fracaso. Una en el que la autora centra su atención tuvo lugar en el ejido de Saczuquil. A mediados de los ‘90 numerosos ejidatarios establecieron relaciones comerciales con una empresa que les compraba sandías para el mercado hotelero y de exportación. La empresa les concedió créditos para cubrir los costos de producción, y del gobierno recibieron equipamiento para instalar invernaderos. Pero la empresa quebró sin pagar a los campesinos. Afirma Torres que aunque la empresa no hubiera cerrado, el modelo no beneficiaba a los ejidatarios; éstos actuaban en el negocio como mano de obra barata, ya que si bien el recursos tierra y los invernaderos eran de su propiedad, la tecnología, el crédito y el marketing hacía que la empresa se quedara con todos los beneficios. Otra experiencia fallida es la de otros ejidatarios que, dentro de un programa gubernamental, empezaron a producir pepino para el sector hotelero. Los hoteles, finalmente, se negaron a adquirir la mayor parte de su producción.

A parte de los casos concretos de fracasos en el intento de establecer relaciones comerciales entre agricultura y turismo, Torres afirma que el desarrollo del turismo en Quintana Roo ha generado impactos negativos en la agricultura regional y en las comunidades rurales. Por ejemplo, señala que el turismo ha favorecido un éxodo rural que ha provocado un déficit de la mano de obra dedicada a la agricultura, especialmente de la mano de obra más joven. Esto ha incrementado la desigualdad regional entre zonas urbanas y rurales. Además, ha

favorecido que el territorio entre en los mercados internacionales agro-exportadores: como también se ha observado en otros casos (Harrison 2003), el turismo ha fomentado la importación de alimentos que hacen la competencia a la producción local.

Más allá de que el modelo turístico de Quintana Roo no haya impulsado la modernización del agro regional, Torres señala que tampoco ha sido capaz de mejorar las condiciones socio-económicas de la mayor parte de la población rural maya. Por el contrario, la dependencia del sector turístico ha incrementado la diferenciación y generado una fuerte jerarquía, aumentando las desiguales relaciones de dominación y subordinación. Así, si bien el desarrollo del turismo ha generado mucho trabajo en la región, la mejor ha sido absorbida por inmigrantes de otras zonas del país o expatriados procedentes de Norteamérica y Europa, mientras que la población autóctona ocupa los estratos laborales inferiores. La concentración de riqueza y empleo en las áreas donde se concentran los resorts favoreció la migración rural, pero la escasez de oportunidades estimuló la formación de grandes núcleos urbano-marginales que antes no existían. En otras palabras, el modelo de desarrollo ha generado beneficios para el capital trasnacional, las élites empresariales locales y el gobierno, pero ha marginado aún más a la mayor parte de la población autóctona. Torres afirma que si bien las condiciones macroeconómicas han sido históricamente favorables, no se reflejan ni en el desarrollo regional ni en la calidad de vida de sus habitantes. Otros factores negativos identificados son el cambio de valores, la pérdida de elementos culturales o el incremento de la prostitución.

Pero dejando a un lado estos impactos y los fracasados intentos de relacionar agricultura y turismo estudiados, la autora sostiene que la relación turismo-agricultura es posible y deseable. Para lograrlo plantea un recetario de actuaciones. En la mayoría de los casos, estas recetas pasan por cambiar y adaptar la calidad de la producción agraria local a los estándares y requerimientos hoteleros (Qiu 2005). El modelo que propone Torres es el de una agricultura intensificada (generalización del regadío, producción en invernadero, tecnificación,...), si bien en ningún momento plantea las limitaciones de los recursos naturales requeridos (agua) o de sus consecuencias (uso generalizado de insumos industriales, etc.). Para ello es necesario facilitar el acceso a capital, créditos y equipos a los campesinos, terminar con el uso de técnicas tradicionales de producción que define como “tecnologías inapropiadas”, incentivar una industria del procesamiento agroalimentario en la región que no existe, mejorar unas infraestructuras de transporte que son insuficientes, y romper con las barreras étnico/clasistas que dificultan la relación productor-cliente. Y es que mientras que considera los ejemplos exitosos antes narrados como modelos que confirman esta posibilidad, la lectura de los ejemplos fracasados es la de que no se cumplieron estas condiciones.

Forzando esta idea, en un curioso artículo que Torres escribió con Paul Skillicorn (2004), en el que se relaciona la salubridad de la alimentación que se ofrece a los clientes en los hoteles de Cancún, el modelo turístico y la agricultura, nuestra autora aboga por crear una alianza estratégica entre agricultores, Estado y el sector hotelero con suficiente poder y autoridad para establecer estándares de calidad en la producción local a través de una certificación de garantía. Acompañada de inversiones, infraestructuras y asistencia técnica necesaria, permitiría a los agricultores producir según los requerimiento del mercado.

Otros limitantes al linkage

Torres también considera un discurso existente entre el sector hotelero, concretamente entre sus jefes de cocina, y que es recogido por diversos autores (Momsen 1998, Pattullo 1996, Miller 1985): la idea de que el turista reclama una dieta conocida y rechaza lo exótico, ya sea por desconocimiento, ya sea por temor a sufrir malestares temporales por la ingestión de alimentos a los que no está acostumbrado. Desde este punto de vista, es la demanda del cliente el que establece las políticas de compras del sector hotelero. Gmelch (2003) describe el mismo problema para las Barbados. Torres considera que esta hipótesis es errónea. A partir de una investigación basada en encuestas a clientes evidencia que el turista está abierto a nuevas experiencias culinarias y valora especialmente algunos productos (frutas tropicales, alimentos ecológicos,...) en las que los campesinos locales pueden ser competitivos. Finalmente, Torres plantea que esa errónea apreciación se debe a factores como que los jefes de cocina son extranjeros y desconocen el uso y las posibilidades de los productos locales.

Podríamos resumir afirmando que, si bien los teóricos del enlace inducido exponen numerosos limitantes al *linkage* (véase el cuadro 1), la mayoría, aunque no exclusivamente, se refieren a supuestas carencias en la oferta. Es decir, encuentran estas limitaciones en el tejido agropecuario local. Estas limitaciones se pueden clasificar de la siguiente manera:

(Factores relativos a la postergación de la agricultura tradicional) Los teóricos del enlace inducido recuerdan constantemente que la producción local muchas veces no es capaz de cubrir la demanda de alimentos generada por el turismo, ni en volumen total ni en lo que se refiere al mantenimiento del stock durante todo el año. Esto sucede especialmente en polos de desarrollo turístico intensivo. Además, al ser una agricultura que no trabaja con una economía de escala, no es competitiva en precio con las importaciones. Finalmente, la calidad es escasa, ya que es una producción incapaz de alcanzar los estándares de calibre y presencia requeridos. Todo ello sería superable si los agricultores locales mostraran disposición en mejorar sus técnicas de producción, pero esto raramente ocurre...

(Factores relativos a la falta de recursos para la inversión) ... o bien, aún cuando tienen el interés, carecen del capital necesario para llevar a cabo esa necesaria reconversión. Además, muchas veces la propiedad de la tierra no está formalizada, lo que dificulta el acceso a créditos que podrían permitir la modernización de la explotación. En algunos casos hay limitantes naturales (escasez de tierras o agua) que impiden un proceso de intensificación de la producción.

(Factores relativos a la inexperiencia campesina en la comercialización) Por otra parte, el agricultor se encuentra con obstáculos en el acceso al nuevo mercado turístico, más allá de las limitaciones resultado de su exigua producción. Así, en muchas ocasiones no es capaz de cooperar conjuntamente para mejorar su participación en el mercado. Los mercados modernos, además, requieren cierta formación en mercadeo y comercialización de las que

carecen los campesinos. Estos dos factores, sumado a las limitaciones de su producción, les impiden establecer alianzas estratégicas con la industria turística; cuando acceden a ese mercado, dependen de intermediarios que suelen aprovechar su lugar predominante para imponer precios (Ventura-Dias 2011). A ello hay que añadir que muchas veces las infraestructuras de transporte para las mercancías son insuficientes.

(Factores relativos a la presión ejercida por el desarrollo turístico) Finalmente, allá donde el turismo de enclave ha tenido éxito, se han generado procesos inducidos que complican el funcionamiento del sector agrario, como el aumento del precio de la mano de obra o el encarecimiento del precio del suelo.

A estos factores hay que sumar la inexistencia de una industria agro-procesadora, infraestructuras inadecuadas, transporte insuficiente y escaso conocimiento del funcionamiento del mercado hotelero. Superando estas limitaciones, Quintana Roo ofrece muchas posibilidades para el agro: a) un mercado turístico; b) un mercado doméstico urbano en rápido crecimiento gracias a los polos de desarrollo turístico; c) un mercado de exportación, accesible si se alcanza la calidad exigida por el mercado hotelero. Torres considera que el pequeño campesino tiene que aumentar la producción en aquellos rubros como productos frescos y frutas exóticas en los que puede ser competitivo en estos tres mercados.

Cabe destacar que la teoría del enlace inducido ha tenido éxito en su difusión, en buena medida porque ha sido adoptado por la metodología Pro-Poor Tourism (Meyer 2006, 2008; Mitchell&Ashley 2010; Meyer&Ashley&Poultney 2005) y es defendido también por instituciones multilaterales como la CEPAL (McBain 2007) o diversas agencias de cooperación al desarrollo internacional (Richardson-Ngwenya&Momsen 2011). De hecho, desde mediados de la década de 2010 no son pocos los estudios que, con un acercamiento similar, defienden las mismas hipótesis en otros contextos regionales, como Brasil (International Trade Centre 2010), Jamaica (Rhiney 2009, 2011a; Meyer 2006), diferentes zonas del Caribe (Timms 2006; Timms&Neill 2011) o Sudáfrica (Rogerson 2012a, 2012b).

Pro-Poor Tourism (PPT)

Pro-Poor Tourism (PPT) es una metodología de intervención en turismo ideada en la década de 1990 por instituciones públicas de cooperación al desarrollo británicas y el International Center for Responsible Tourism de la Universidad Metropolitana de Leeds. Su objetivo es idear estrategias que permitan generar ingresos para los sectores desfavorecidos de la población provenientes del turismo, aunque estas ganancias sean marginales y otros acaparen la mayor parte de los beneficios que genera la actividad. Por tanto, PPT valora el impacto de una actividad turística a partir de su capacidad de aumentar los ingresos netos de la población pobre. Cualquier modelo turístico que lo consiga es un modelo válido. Otros factores, como el impacto sobre las diferencias socioeconómicas y la distribución de los beneficios, son considerados temas secundarios.

PPT ha tenido una notable difusión, pero también son muchas las dudas que ha despertado en ámbitos académicos y movimientos sociales. Las principales críticas que se le hacen son: que legitima políticas e intereses empresariales que tienen graves consecuencias en las sociedades, economías y ecosistemas locales, al no hacer un análisis de los impactos del fenómeno turístico y contentarse sólo con la obtención de algún beneficio marginal para la población empobrecida (Chok & Macbeth & Warren 2007); que es una propuesta cercana a la ortodoxia neoliberal, según la cual el desarrollo económico, y no la redistribución de la riqueza, es el factor fundamental para la lucha contra la pobreza (Mowforth & Munt, 1998); que su eficacia ha sido hasta el momento muy limitada (Harrison 2008); o que utiliza una conceptualización limitada de la pobreza (Gascón 2012a, 2012b; Cicci Pinto Faria & Hidalgo Moratal 2012).

2.3 Los límites de la Teoría del Enlace Inducido

Las implicaciones de la Teoría del Enlace Inducido en la producción campesina

Afirman los teóricos del enlace inducido que el sector agrario local solo puede acceder al mercado turístico de enclave si se adecúa a sus requerimientos de suministros. Unos requerimientos para los que, afirman, generalmente no se encuentra preparado (la agricultura “desorganizada” a la que se refiere Torres). A continuación vamos a especificar cuales son estos condicionantes, primero, y seguidamente las consecuencias que puede tener su asunción sobre el modelo productivo campesino.

Uno de estos requisitos hace referencia al **volumen de la producción**. El modelo campesino tradicional se caracteriza por producir excedentes diversificados y en relativa poca cantidad en cada uno de los productos (Bengoa 1979, Akram-Lodhi & Kay 2010). El acceso al mercado hotelero de enclave no es posible en esta tesitura: los complejos turísticos de enclave requieren suministros en determinados volúmenes (Monczka et al 2011). No están preparados logísticamente para ir obteniéndolos en base a pequeñas compras a múltiples productores.

Hay que destacar que la demanda hotelera no es constante a lo largo del año, ya que el turismo se caracteriza por periodos de fuerte y escasa demanda, y que la producción agraria campesina también está constreñido a su propio ciclo. Sin embargo para los establecimientos hoteleros es imprescindible **mantener el stock**. La adecuación del menú a los ciclos agrarios comportaría problemas logísticos y sobrecarga de trabajo para la estructura hotelera. Además determinados productos frescos son reclamados en todo momento por el turista (tomates, naranjas, etc.), sea cual sea el mes del año en el que se encuentren, ya que suelen proceder de países donde la industrialización de la agricultura, la tecnificación en el proceso de almacenamiento y conservación, y las importaciones a

larga distancia han cambiado la cultura gastronómica y la noción del ciclo agrario se ha perdido. Como se afirma en un artículo técnico sobre este tema,

“el suministro debe estar en correspondencia con las características de cada segmento del mercado emisor, que para los distribuidores implica muchas veces hacer llegar a los destinos e instalaciones turísticas los productos que los clientes consumen cotidianamente en su lugar de residencia” (Cabeza 2001: 262)

Los complejos hoteleros también exigen determinadas características sobre la calidad del producto, que no suelen hacer referencia a sus cualidades intrínsecas (uso o no de insumos químicos en el proceso productivo, contenido vitamínico, etc.), sino a su imagen (calibre, color, textura), comodidad en la manipulación y consumo (facilidad de mondar, inexistencia de pepitas, etc.) y adecuación a unas normas higiénico-sanitarias de carácter occidental que sobrevaloran la contaminación orgánica y minimizan la química (Binimelis et al 2012). Este requisito pasa por la **estandarización** de la producción (Gorenstein 1998, Rimal 2008, Prieto et al 2008). Sin embargo, la producción campesina tradicional genera artículos muy desiguales desde el punto de vista visual, y predomina el tamaño de calibre pequeño.

Otro requerimiento de los complejos hoteleros detectado por los teóricos del enlace inducido es el acceso a productos no tradicionales en la región, pero que forman parte de la cultura culinaria del cliente. Acceder al nuevo mercado turístico pasa por la **introducción de nuevos productos** en el agro local (Torres 2000, 2002a).

La logística en la distribución del mercado hotelero obliga a la creación de **nuevas infraestructuras de transporte**. Caminos, carreteras y medios de transporte adecuados para una comercialización de pocos excedentes puede ser insuficiente para la distribución de mercancías en grandes cantidades.

Y todo ello, manteniendo **precios bajos**, o al menos competitivos frente a las importaciones, generalmente subvencionados en origen (Lappe et al 1998), a las que puede acceder el sector hotelero.

Los teóricos del enlace inducido también hacen referencia a la necesidad de consolidar acuerdos y **alianzas estratégicas** entre productores y empresas hoteleras que asegure a ambas partes un proceso de compra-venta de los suministros constante, seguro y fluido. Solo así se puede reducir a un nivel aceptable el grado de incertidumbre; es decir, el riesgo del agricultor a no tener mercado una vez efectuada la cosecha si el hotelero decide cambiar de proveedor, y el del hotelero a quedarse sin suministros si el productor decide modificar sus canales de comercialización.

Para hacer frente a estas exigencias el sector agrario local está abocado a, en términos de Rebecca Torres, “reorganizarse”. Básicamente, tal reorganización (la preparación de la estructura productiva agraria a los requerimientos del mercado turístico) se debería producir a tres niveles: a) tendencia a la especialización productiva, b) implementación de nuevos paquetes tecnológicos, y c) cambio en la vocación comercial.

a) Especialización productiva

La logística del mercado hotelero (almacenaje, transporte, distribución) en zonas de turismo de enclave favorece (o impone) un proceso de especialización productiva. El caso narrado por Rebecca Torres del campesino mediano al que denomina Don Calvo, que logró abrir exitosamente una línea de comercialización de papaya con el sector turístico, es ejemplar: Don Calvo terminó aumentando la cantidad de hectáreas destinadas al cultivo de esta fruta. Torres no especifica si se debió a la presión del cliente, que requería más producto, o al interés del proveedor por aumentar su participación en el nuevo mercado. Pero fuese por disposición de la demanda o de la oferta, el resultado fue la tendencia a la especialización de la explotación. Se puede pensar que Don Calvo podría haber aumentado su participación en el nuevo mercado a través de la venta de otros productos que ya estuviera cultivando. Pero no fue así. A Don Calvo se le ofreció solamente la oportunidad de vender más cantidad del producto del que ya era proveedor.

Y es que, como ya hemos dicho, un polo de desarrollo turístico tiene problemas para gestionar la diversificación productiva característica del modelo campesino. Uno de los motivos es el volumen de suministro demandado. El sector hotelero maneja volúmenes que le llevan a buscar proveedores especializados en cada producto, o intermediarios que le puedan ofrecer ese servicio. Su objetivo es encontrar en la puerta de su almacén la cantidad demandada de cada producto, y no tener que negociar con diversos productores cantidades pequeñas y cargar con la gestión del acopio. Ante esta situación, la única opción que la teoría del *linkage* ofrece al campesinado para participar del mercado de la restauración es su adecuación a las necesidades logísticas de la demanda. Y eso pasa por especializar su producción para poder aportar los *stocks* exigidos.

Por tanto, el turismo de enclave siempre tenderá a especializar a sus pequeños o medianos proveedores, y no permitirá que cada uno le suministre una variedad de productos en pequeñas cantidades. Esta tendencia a la especialización se incrementa, además, a medida que se imponen nuevas estrategias en la gestión de compras hotelera dirigidas a reducir su carga logística y a acceder a productos con precios inferiores, como las compras conjuntas o el *one-stop purchasing* (Gallego 2002, Mota 2012). Las compras conjuntas entre diversos hoteles lleva a una demanda de productos en volúmenes más grandes. El *one-stop purchasing* es un mecanismo que consiste en reducir el número de proveedores del hotel a, si es posible, uno solo; un intermediario que será el encargado de acopiar para una diversidad de hoteles y que requerirá también, por requerimientos logísticos, especializar a sus productores-proveedores.

En el corto plazo, la especialización productiva ante una nueva demanda como la hotelera puede ofrecer al productor acceso a nuevos mercados y un aumento de sus ingresos. Pero también le hace vulnerable. Por un lado, porque a medida que especializa su producción pierde espacio en sus mercados tradicionales; se dedica sólo a cubrir la demanda del nuevo mercado emergente (el hotelero o la exportación). Por otro, porque la dependencia de un solo producto le hace muy dependiente del precio de mercado de ese producto, siempre voluble. A la larga, es muy posible que ese producto o ese nuevo mercado entre en crisis,

ya sea porque el precio del producto se hunda (por ejemplo, por un fuerte aumento de la oferta) o porque la demanda decida cambiar de proveedores. El campesino se encontrará, así, con una producción que, por su escasa o nula diversificación, no podrá destinar al mercado local ni al autoconsumo.

Si bien no como resultado de la demanda del sector turístico, este proceso ha sido estudiado a nivel micro y macro. Un ejemplo a nivel micro es el de los campesinos productores de banana y café para la exportación en los Andes Centrales: los primeros dependen de una pocas empresas acopiadoras que, por su situación de poder en la cadena de comercialización, pueden establecer precios, a veces casi por debajo de los costos de producción; los segundos dependen del precio internacional del café, que se establece en la Bolsa de New York y que periódicamente se hunde a causa de picos de sobreproducción (Hellin & Higman 2002). A nivel macro, el caso mexicano es ejemplar. Las características del mercado internacional llevaron a políticas gubernamentales de especialización productiva en base al criterio de las ventajas comparativas. Esta estrategia ha terminado reduciendo drásticamente la capacidad de autoabastecimiento del país y ha aumentado su dependencia de las importaciones de alimentos (Diego Quintana et al 1998, González 2013).

Al riesgo económico que supone la especialización productiva hay que añadir que obliga a un mayor uso de insumos químicos de síntesis (fertilizantes, plaguicidas, etc.), ya que la recuperación de los nutrientes del suelo es más complicada cuando se abandonan técnicas tradicionales como la rotación y la asociación de cultivos, y las plagas o las enfermedades se reproducen con más facilidad cuando la diversidad es menor ya que los patógenos suelen tener un alto grado de especialización (Altieri & Nicholls 1994, Toledo & Barrera-Bassols 2008). El uso de estos productos industriales puede tener efectos nocivos en el equilibrio de nutrientes del suelo y en los acuíferos, y reducir la productividad de la explotación en el medio y largo plazo (Marx 1973a, Shiva 2008, Garrabou et al 2010).

b) Nuevos paquetes tecnológicos

Acompasar el ciclo agrario tradicional con la demanda turística es extremadamente complicado (Mathieson & Wall 1982, Pennycooke 2012). No obstante, mantener un continuado suministro de productos frescos durante todo el año, y además con la apariencia y la presentación demandadas por el sector hotelero, es posible. Pero obliga a cambios radicales en la explotación agraria campesina tradicional. Estos cambios pasan por aplicar nuevos paquetes tecnológicos capaces de superar las constricciones impuestas por el ecosistema y el ciclo agrario, y que sustituyan la cosecha tradicional por productos estandarizados.

Las tecnologías agrarias “modernas”, resultantes de la Revolución Verde, se caracterizan por romper la limitación del ciclo agrario. A modo de ejemplo, señalemos que la implementación de sistemas de regadío en terrenos de secano, uno de las artes más características del moderno desarrollo agrario, permiten dos o más cosechas de un

producto donde anteriormente solo era posible uno. O que la técnica del invernadero, mejoradas notablemente a partir de principios de los '70, permite producir sea cual sea las condiciones meteorológicas y estacionales. Por otra parte el desarrollo de semillas híbridas, hijas también de la Revolución Verde, y más recientemente los organismos genéticamente modificados, permiten producciones de calidad controlada a los estándares requeridos por los nuevos mercados agroalimentarios.

“La Revolución Verde fue un proceso de desarrollo y expansión de semillas y técnicas agrarias de alta productividad habido en diferentes países del Tercer Mundo durante los años 60 y comienzos de los 70, bajo el impulso de un plan de la FAO. El movimiento se inició en 1963, año en que la FAO, a raíz de un Congreso Mundial de la Alimentación, decidió impulsar un plan de desarrollo agrario a nivel mundial (el World Plan for Agricultural Development). La necesidad creciente de alimentos causada por el aumento de la población mundial fue la justificación para esta búsqueda de incrementos de productividad agraria, que recibió el apoyo, entre otros, de las fundaciones Ford y Rockefeller. Para ello se procedió al desarrollo de semillas de “variedades de alto rendimiento” (HYV, por sus siglas en inglés), sobre todo de trigo, maíz y arroz, gracias al trabajo del Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y el Trigo (CIMMYT) de México, y al del International Rice Research Institute (IRRI) de Filipinas. Se trataba de plantas de tallo corto que resistían mejor el viento y cuyo crecimiento rápido permitía hasta tres cosechas al año. Sin embargo, su cultivo conllevaba la utilización de grandes cantidades de fertilizantes y pesticidas, así como la implantación de sistemas de riego, todo lo cual primaba la agricultura a gran escala”.

Extraído de la entrada “Revolución Verde”, del Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo (Pérez de Armino, K; ed.. Barcelona; Icaria & Hegoa. 2000)

El problema es que la adopción de estas nuevas tecnologías no es aséptico. Comporta cambios radicales en la estructura social y económica agraria. Por una parte, margina al pequeño productor: al tratarse de un modelo que favorece el monocultivo para cubrir la demanda de un mercado internacional, funciona la economía a escala, y eso requiere la concentración de la tierra. Y del agua, dado el uso intensivo que este modelo productivo hace de este recurso. Las políticas públicas, imbuidas en los principios de la Revolución Verde tras la II Guerra Mundial, apoyaron a los grandes productores a través de diferentes mecanismos de subsidios: de la reducción de los impuestos a insumos industriales, a la subvención directa a los productores. Y estas políticas públicas se implementaron prácticamente en todo el orbe. En el Norte y en el Sur: en América Latina, a través de los preceptos impartidos por la Industrialización por Sustitución de Importaciones. Y en el Este y en el Oeste: en plena Guerra Fría, pocos preceptos político-económicos generaban tanta unanimidad; las voces discrepantes eran poco significativas y marginadas en ambos

bloques. La Revolución Verde aparecía como la estrategia universalmente aceptada para acabar con los (supuestamente) incómodos e ineficientes campesinos que aún resistían. El pequeño campesino, marginado de estas ayudas a la gran producción agraria, vio como perdía acceso al mercado: no podía competir con la producción industrial subvencionada. En ocasiones incluso podía encontrarse a la venta con precios por debajo de los costos de producción gracias a esas ayudas. En la medida que el pequeño y mediano campesino incorporó la nueva tecnología, se encontró dependiendo cada vez más de insumos industriales que tendían a encarecerse, mientras que su producción disminuía de precio (al menos, así sucedió hasta la segunda mitad de la década de 2000). Además, esta tecnología era cara; muchos campesinos se tuvieron que endeudar de por vida para adquirirla y mantenerla. La Revolución Verde, así, benefició a los grandes productores, pero incrementó la pobreza campesina (Shiva 1991, Lappé et al 1998, Bretón 2010).

Desde el lado del consumo, el modelo priorizó los mercados internacionales sobre los locales. Esto hizo que los consumidores con menor poder adquisitivo (los del llamado Sur) compitieran con desventaja frente a los de mayor poder adquisitivo (Norte). Cada vez más recursos agrarios del Sur (tierra, agua, pero también pesquerías y espacios agroforestales) se destinaron a la producción de mercancías para la exportación, en detrimento del mercado nacional, y generando dependencia alimentaria y empobrecimiento (Lappé et al 1998, Montagut & Dogliotti 2006).

Además, la agricultura moderna se ha caracterizado por fuertes impactos medioambientales: contaminación de acuíferos por el uso de productos químicos de síntesis, liberación de gases de efecto invernadero por el uso intensivo de combustibles fósiles, pérdida de la biodiversidad por la reducción de la variedad de semillas utilizadas, eutrofización de ecosistemas lacustres, fluviales y marinos por la contaminación de nutrientes procedentes del uso de fertilizantes sintéticos, propagación de especies tóxicas, fractura del balance energético del suelo, etc. (Carson 1962; Tilman 1998; Tello Aragay 2004).

A partir de los '70 se inició una revalorización de la agricultura y del modelo de producción campesino tradicional, resultado de la observación de estos impactos y de descubrir que, en contra de lo que defendían los teóricos de la Revolución Verde, este productor posee un detallado catálogo de conocimientos de la estructura y los elementos de la naturaleza (taxonomía), así como de las relaciones y la dinámica que se da entre ellos, y de su potencial utilitario (Toledo & Barrera-Bassols 2008). Esta reacción se plasmó en el nuevo campo de la Agroecología (Altieri 2010; Altieri & Toledo 2011; Sevilla Guzmán 2011), ciencia de una agricultura alternativa que aplica los principios de la ecología y reconoce las experiencias de los productores locales. Y posteriormente en el surgimiento del paradigma de la Soberanía Alimentaria, principio rector de los principales movimientos sociales campesinos actuales (Bascuñán Añover 2009; Gascón 2010; Gascón & Montagut 2010; Martínez-Torres & Rosset 2010).

La teoría del enlace inducido reclama al productor la tecnificación de su explotación para hacer frente a los requerimientos de la demanda hotelera en cuanto a stock y calidad del producto. Cumplir con los stocks solicitados por esta demanda sólo es posible si se aplica

técnicas que rompen con el ciclo agrario, como la utilización de invernaderos. La calidad del producto a unos estándares prefijados sólo se consigue adoptando paquetes tecnológicos de producción (semillas híbridas) y post-producción (almacenamiento y empaquetado) propios de una agricultura industrial.

Por otra parte, la adquisición de paquetes tecnológicos modernos acentúa la tendencia al monocultivo: cada producto o familia de productos requiere un paquete tecnológico específico. Es impensable que una pequeña explotación adquiera tantos paquetes tecnológicos como producción diversificada tiene.

c) Cambio en la vocación comercial

El modelo productivo está directamente relacionado con el mercado al que se quiere acceder. Una producción diversificada como la campesina prioriza los mercados locales y el abastecimiento de las necesidades del territorio circundante; entre ellas, el del propio grupo doméstico (autoconsumo). Una producción moderna basada en el monocultivo, o al menos en la producción de una variedad limitada, se ha de encaminar a mercados globales, ya que esa producción no podrá ser absorbida por la población local.

Los requerimientos que los teóricos del enlace inducido sugieren al productor agrario empujan, como hemos visto, a la especialización productiva. Y por tanto, le llevan a encaminarse a los mercados globales. De hecho, los teóricos del enlace inducido consideran, como un factor colateral pero positivo del cambio de matriz productiva resultado de adecuarse a las necesidades de la oferta turística, que el campesino quedará bien encauzado para acceder también a los mercados globales, pues sus requerimientos (de volúmenes, de calidad, etc.) son similares (Torres 2000, 2002a). En realidad, por la similitud en sus demandas, un enclave turístico actúa como si de un mercado de exportación se tratara, aunque el polo de desarrollo turístico se encuentre geográficamente muy cercano a la zona de producción.

Sin embargo, el éxito de su propuesta puede tener dos consecuencias que los teóricos del enlace inducido no contemplan. Uno es que si los recursos agrarios cambian su vocación comercial (es decir, se dirigen a mercados foráneos) puede haber desabastecimiento local de productos alimentarios y generarse una dependencia de importaciones. El otro es que los mercados foráneos pueden ser coyunturalmente más favorables, pero son una apuesta arriesgada por diversas razones. Por ejemplo, en esos mercados el productor no tiene capacidad de influenciar en los precios, que se establecen a través de factores como la oferta y la demanda o como resultado de movimientos especulativos (Dixon 2003). Sin embargo los mercados locales, cuando no son artificialmente intervenidos por importaciones subsidiadas, tienden a acompasar los precios con los costos de producción (Izumi et al 2010, Ploeg 2010a). Otro elemento que no se considera es que las inversiones del gran capital están muy diversificadas. Por ejemplo, una cadena hotelera como Barceló invierte en sectores tan dispares como el sector armamentístico o el financiero con el objeto de asegurar su capital (Buades 2009). La intersección circunstancial del capital turístico con

el agroalimentario puede provocar que la política de compras de una determinada cadena hotelera cambie de rumbo abandonando las líneas de suministros (y los proveedores) con los que trabajaba hasta ese momento.

Detrás de la lógica de la Teoría del Enlace Inducido encontramos, así, una sobrevaloración de los mercados globales y foráneos, y una infravaloración del mercado local y de la producción para el autoconsumo. Ahora veremos que en su versión más extrema, pero no por eso improbable, esto puede tener consecuencias nefastas.

Riesgos del cambio de modelo agrario reclamado por la Teoría del Enlace Inducido

Como veremos más adelante, la lógica del enlace agricultura-turismo puede ser apropiada en determinados contextos. Pero su aplicación en enclaves de turismo de masas, al reclamar al campesinado un cambio en su estructura de producción y comercialización, comporta riesgos. Algunos ya los hemos señalado, como la dependencia que genera la disminución de la variedad productiva. Ahora analizaremos otros. Si bien no concretamente como consecuencia de una demanda turística (recordemos que la Teoría del Enlace Inducido es, aún, sólo una propuesta de política de desarrollo agrario), los riesgos resultados de una demanda que reclama un cambio en la estructura de producción y comercialización campesina ya han sido estudiados por los estudios rurales. Así que utilizaremos ejemplos para realizar ese análisis.

Uno de estos riesgos es que el aumento de una demanda externa como la que se pretende favorece el incremento inflacionario: por la ley de la oferta y la demanda, supone una presión sobre el precio de los productos de alimentación disponibles en el mercado local para la población autóctona, con el consiguiente encarecimiento de la canasta básica y la pérdida de poder adquisitivo. No es nada nuevo: hace un cuarto de siglo, Urbanowicz (1989) ya identificó este fenómeno en su estudio sobre turismo en Polinesia. Y la misma Rebecca Torres (2000) confirma este proceso para el caso en Cancún y en relación a los productos alimentarios de origen pesquero: si bien considera que, como hemos visto, la comercialización en los hoteles de estos productos son un éxito, por otra parte afirma que su precio aumentó hasta hacerse prohibitivo para la población local y quedar fuera de sus prácticas alimentarias.

Este proceso inflacionario conlleva un encarecimiento del suelo (Lea 1988, Burns & Holden 1995). Esto facilita y promueve procesos de reconcentración de la propiedad y de expulsión del productor minifundista. Y es que el aumento de los precios agrarios comporta el incremento de los precios de los recursos que agrarios (tierra y agua), y a consecuencia de ello los campesinos sufren presiones para vender. O en el caso de arrendatarios y aparceros, ven como el arriendo sobrepasa los beneficios de la actividad agropecuaria y han de abandonar su labor.

La apertura comercial de la Unión Europea al tomate marroquí permite ejemplificar este proceso. La Unión Europea y Marruecos han establecido acuerdos de librecomercio

sobre productos agrarios desde los '70, pero estos se han incrementado a partir del acuerdo de 2009 por el que algunos rubros hortifrutícolas marroquíes se benefician de exenciones arancelarias. Cabe señalar que Marruecos se ha caracterizado por una fuerte concentración de la tenencia de la tierra desde hace seis o siete décadas, con el objetivo de favorecer la creación de grandes latifundios destinados a la agroexportación, en detrimento de una población campesina a la que se le ha enajenado espacios y que, resultado del aumento demográfico y la herencia divisa, ve como sus explotaciones son cada vez más reducidas. El paisaje agrario marroquí es, así, fuertemente dual: grandes explotaciones por un lado, y minifundios por otro. La apertura de los mercados europeos y la demanda que ésta genera ha incrementado la presión sobre los modelos de producción campesinos: el mercado europeo paga un mejor precio que el mercado local, por lo que en un contexto de liberalización comercial y de competencia por el producto, el primero tiende a absorber la mayor parte de la oferta. Las expectativas de acceder fácilmente al potente mercado europeo, así como un precio del suelo barato, el apoyo estatal en infraestructuras de regadío y a favor de la agroexportación, y una mano de obra barata, ha llevado a inversionistas locales y extranjeros a concentrar en sus manos grandes extensiones de terreno y, sobretodo, agua, a un precio superior al que los campesinos podían hacer frente. Es un proceso de *landgrabbing* (y *water-grabbing*) que expulsa campesinos de su tierra y los desplaza de su actividad como agricultor, incrementando la migración rural (Houdret 2012, Cauwenbergh & Idlallene 2013). De hecho, aquellas zonas donde predomina la agricultura modernizada dirigida a la exportación se han caracterizado por una reducción de la pobreza inferior a la media del país en las últimas décadas (Santiago 2011). Por otra parte, el aumento de los recursos agrarios destinado a las exportaciones ha disminuido la producción dirigida al mercado local, incrementando la dependencia de importaciones y la vulnerabilidad del mercado interno; es decir, reduciendo la soberanía alimentaria del país (García Álvarez-Coque et al 2011, Ospina 2013).

Resumiendo el proceso explicado, una demanda foránea e importante de alimentos puede tomar el siguiente esquema:

1. Inflación de los bienes de consumo y consiguiente encarecimiento del costo de la vida
2. Inflación de los bienes de producción y consiguiente encarecimiento de los recursos agrarios
3. Incremento de las tendencias migratorias y descampesinización como resultado de los dos procesos anteriores: encarecimiento del costo de la vida y del precio de los recursos agrarios
4. Profundización de las diferencias socio-económicas entre el sector minoritario que se beneficia del proceso de concentración de la renta y el resto de la población, que pierde calidad de vida
5. Pérdida de soberanía alimentaria ante el incremento de la producción destinada a cubrir las necesidades del enclave turístico y la reducción del que se destina al mercado local

6. Vulnerabilidad por los riesgos que comporta la dependencia de un mercado foráneo (el turismo de enclave, aunque situado en la región, se ha de considerar como tal) cuyos ciclos y precios no se controla.

En realidad estos procesos son característicos de una economía agroexportadora, y se acentúan cuando surgen requerimientos de inversión y tecnificación necesaria para la estandarización de la producción. Estos procesos han sido largamente estudiados para el caso latinoamericano, donde el modelo agroexportador ha sido predominante desde la Independencia (si dejamos a un lado los intentos de aplicar el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones entre las décadas de 1930 y 1980) y se recrudesció con la expansión del modelo neoliberal (Bulmer-Thomas 1994, Ruesga & Silva Bichara 2005).

No se trata de afirmar que la agricultura de exportación es intrínsecamente negativa y genera siempre procesos como el descrito. Por el contrario, incluso desde la perspectiva de la Soberanía Alimentaria (un paradigma político apoyado por centenares de millones de agricultores de todo el planeta que defiende la vocación de la agricultura hacia los mercados locales) se acepta que el comercio internacional puede ser positivo para el desarrollo de las economías campesinas (Lappé et al 2005, Montagut & Dogliotti 2006). Pero siempre dependiendo de una serie de condicionantes que habría que valorar previamente, tales como: la estructura de la propiedad del suelo y cómo se puede ver afectada por el incremento de la demanda externa; la situación de la oferta y demanda de productos agroalimentarios en el mercado local; el tipo y volumen de la demanda externa; los costos para acceder a ese mercado turístico (costos de la estandarización de la producción y de normas higiénico-sanitarias); las condiciones laborales de los trabajadores agrícolas; la existencia o no de mecanismos que prioricen la alimentación local; la existencia o no de frontera agrícola; etc. La Teoría del Enlace Inducido obvia estos riesgos. Para sus teóricos, la incorporación de la producción local en la cadena de suministros de los servicios turísticos es siempre positiva. Y sin embargo las condiciones del mercado ofrecido por el turismo de enclave parece que cumple con muchas de los elementos para que acontezca el proceso descrito arriba.

La inflación (y los riesgos derivados de ella) no es el único fenómeno que puede ser generado por un aumento sustancial de la demanda externa. Otro, por ejemplo, es el endeudamiento del sector campesino. El cambio de modelo productivo comporta inversiones monetarias elevadas. Especialmente cuando este cambio es de un modelo campesino, caracterizado por ser intensivo en el uso de mano de obra pero relativamente poco monetarizado, a otro agroindustrial que hace un uso intensivo de insumos industriales, energía fósil, maquinaria e infraestructuras (Tudge 2004, Holt-Giménez & Patel 2009). Este proceso, por tanto, obliga a unas inversiones y costos de funcionamiento a las que sólo es posible hacer frente a través de créditos.

El caso de la agricultura española es, en este sentido, ejemplar. A medida que se fue tecnificando, y aún cuando recibió fondos del Programa Agrario Comunitario (PAC) de la Unión Europea para ello, el endeudamiento aumentó de forma desmesurada. Para afrontar los gastos de su actividad, entre 2008 y 2011 los agricultores españoles tuvieron

que solicitar créditos por encima de los ingresos obtenidos; es decir, superiores al 100% de la renta agraria (COAG 2011). Entre 1976 y 1982, en un periodo de sólo seis años pero en el que el proceso de cambio de modelo se acentuó, los saldos deudores por créditos al sector en relación a la renta agraria ya habían pasado de 62,90% a 90,90%. Sin embargo, en 1964 la deuda crediticia suponía menos del 30% de la renta agraria (Avellà Reus 1984).

Si tenemos en cuenta que, como hemos visto, la dependencia de mercados foráneos aumenta la vulnerabilidad de la explotación (aunque a corto y medio plazo puedan generar beneficios altos), vemos que el endeudamiento puede convertirse en una auténtica Espada de Damocles. No son infrecuentes los casos en que, ante la imposibilidad de hacer frente al crédito recibido, el campesino pierde sus tierras. El endeudamiento es, así, una vía por la que el cambio de modelo productivo se convierte en un vector de descampesinización y de concentración de la propiedad; en la India, como ejemplo de situación extrema, la trangulación “modernización – endeudamiento - pérdida de la tierra” ha terminado originando una epidemia de suicidios entre el campesinado (Patel 2008).

Puede que una política destinada a que productores locales cambien su modelo productivo para poder convertirse en proveedores de establecimientos turísticos de enclave permita maquillar algunos indicadores economicistas, tales como el Producto Interior Bruto o la Tasa de Retorno (*leakage*), pero pueden fácilmente empeorar otros como el Índice de Gini o el Índice de Desarrollo Humano, más adecuados a la hora de observar fluctuaciones en el nivel de pobreza. Y sin embargo la Teoría del Enlace Inducido surge con el objetivo de convertirse en una estrategia en la lucha contra la pobreza rural.

2.4 La concepción de la Teoría del Enlace Inducido sobre el “desarrollo agrario”: una crítica

Otros tipos de *linkage* entre turismo y agricultura

Las islas uros son un archipiélago situado en la parte peruana del Lago Titicaca. El archipiélago lo forman más de 20 pequeñas islas artificiales y flotantes construidas y mantenidas con aportes continuados de totora (caña acuática) mezclada con tierra que se recoge del fondo del Lago. De origen prehispánico, nunca han dejado de estar habitadas; según el último censo de población, actualmente por 272 familias de la etnia uro y de idioma aymara. Cristina Suaña Coila es posiblemente su habitante más conocida, incluso a nivel internacional. Y lo es gracias al turismo. A mediados de la década de 2000 empezó a arreglar su isla familiar para la recepción de visitantes, y actualmente su emprendimiento (intitulado “Hotel 5 Esteras”) es un referente del denominado turismo comunitario o turismo vivencial en el Perú. Su participación en eventos nacionales e internacionales, a las que suele ir invitada, son celebrados con gran éxito de público. En el 2012 el emprendimiento recibió unos 650 turistas, que suelen pasar una o dos noches en un régimen que podríamos calificar como de “todo incluido”. Cristina y varias de sus familiares tuvieron la oportunidad de formarse con algunos de los *chef* peruanos más prestigiosos, y eso les permite ofrecer a sus clientes una variedad de platos cercanos a lo que se ha venido denominar “cocina novoandina”, y que se basa en el uso de productos

locales: pescado lacustre, hortalizas y tubérculos. Todos los ingredientes son adquiridos por el “Hotel 5 Esteras” a agricultores y pescadores locales, cuando no son los miembros de la propia familia quienes los producen.

La Garrotxa es una comarca de la Catalunya pre-pirenaica. Su paisaje es singular por haber sido una zona de fuerte actividad volcánica desde el Neógeno; en la denominada Serralada Transversal, sierra montañosa que vertebraba la comarca, se conocen unos cuarenta conos volcánicos y diversas coladas de lava en buen estado de conservación. Aunque toda actividad volcánica desapareció hace miles de años, utilizando este fenómeno geológico y que, ciertamente, el vulcanismo de antaño formó suelos fértiles y ricos para la agricultura, se creó a mediados de la década de 1990 la que se ha venido a denominar “cocina volcánica de La Garrotxa”. La cocina volcánica fue una apuesta impulsada por un grupo de restaurantes y jefes de cocina de la comarca. El elemento común es la recuperación y recreación de los usos gastronómicos locales, y la utilización de alimentos exclusivamente producidos en la zona de forma artesanal o por productores campesinos: los *fesols* (judías) de Santa Pau, el *fajol* (alforfón), el maíz del Farró, patatas, nabos, castañas, caracoles, trufas, embutidos de cerdo, carne de jabalí,... A partir de estos productos se ha creado, así, una cocina con una personalidad gastronómica reconocida que forma parte de los atractivos turísticos de La Garrotxa a lado de sus espacios naturales y sus pueblos de origen medieval.

La también catalana comarca del Priorat es una zona de producción vitivinícola desde la Edad Media. Su viñedo, aunque ocupa una extensión limitada (unas 7.000 hectáreas) y es muy poco productiva, genera caldos de alta calidad y muy característicos gracias a su suelo de pizarra: la Denominación de Origen “Priorat” es, hoy, reconocida internacionalmente. Pero no era así hace unas pocas décadas: la extensión del viñedo era muy superior, y Priorat era sinónimo de “vino peleón”; es decir, de vino basto y con excesiva graduación. Un trabajo intenso de mejora de la calidad ha cambiado radicalmente la valoración del producto. El Priorat, además, era una de las zonas más deprimidas y marginales de Cataluña. La mejora cualitativa del vino y el desarrollo de actividades turísticas que giran alrededor de este producto han cambiado esta situación (Armesto López & Gómez Martín 2004, Medina & Tresserras 2008). El Priorat no es un caso excepcional. De hecho, el denominado turismo enológico, subproducto del turismo gastronómico, se ha convertido en uno de los nichos turísticos de mayor crecimiento en muchos lugares del planeta (Hall et al 2000, Getz & Brown 2006, Croce & Perri 2010, Canoves & Suhett 2011). Algunos estudios incluso han constatado que el turismo enológico ha permitido al campesinado conservar la propiedad de la tierra y continuar con su actividad tradicional (Che & Wargenau 2011).

Estos ejemplos explican también enlaces entre la actividad turística y la agricultura local, pero parecería que con resultados diferentes a los explicados anteriormente. ¿Por qué? ¿Qué factor o factores diferencian el caso del Priorat y el de Cancún? La razón habría que buscarla en la naturaleza del enlace agricultura-turismo. Y es que en estos tres casos presentados el *linkage* no se busca subordinando y modificando la agricultura local a los requerimientos turísticos, como la Teoría del Enlace Inducido propone para las zonas de turismo de enclave.

Cuando la producción no se subordina a los requerimientos turísticos, el resultado es totalmente distinto. Los ejemplos anteriores nos permiten descubrir en qué situaciones esto puede suceder: a) cuando el turismo es de pequeño formato, y la demanda de

alimentos no es tan potente como para afectar el modelo productivo y de comercialización, o para requerir importaciones (el caso del emprendimiento de turismo vivencial en el Lago Titicaca); y b) cuando la producción agraria local es uno de los atractivos turísticos (el caso de La Garrotxa y su “cocina volcánica”) o el principal (el caso del Priorat y sus vinos). Estos no son ejemplos aislados. La bibliografía académica revela, cada vez más, casos similares (Kivela & Crofts 2006, Tussyadiah 2006, Sims 2009, Miranda Román et al 2011, George 2013)²³. Son situaciones donde al productor no sólo no se le pide que cambie su modelo de producción y comercialización, sino que este modelo forma parte de la experiencia turística. En estos casos, el modelo campesino no se ve afectado por su enlace con el turismo; por el contrario, incluso puede verse reforzado y consolidado.

Agricultura campesina versus agricultura industrializada

Los teóricos del Enlace Inducido valoran siempre como positiva cualquier estrategia que convierta al sector agrario en proveedor del sector turístico. Pero como hemos visto, no todas las estrategias de *linkage* tienen las mismas consecuencias o hacen los mismos requerimientos al productor de alimentos. Lo que ahora vamos a intentar demostrar es que, detrás del discurso de la Teoría del Enlace Inducido subyace una concepción evolucionista de la agricultura que dificulta observar este fenómeno. Y que, de hecho, sólo a través de una concepción sincrónica del mundo rural, hoy predominante en los estudios rurales, se puede entender los diferentes efectos que las distintas estrategias de *linkage* pueden tener en el sector agrario-campesino. Pero primero vamos a explicar a qué nos referimos cuando hablamos de “concepción evolucionista” y “sincrónica” del sector agrario.

Desde el siglo XIX, y en paralelo al proceso industrializador, se empezó a plantear en Europa la necesidad o el interés de tecnificar el proceso de producción agraria y aplicar la lógica de gestión capitalista. Había que aumentar los rendimientos agrarios en un contexto de fuerte crecimiento de la población, y la modernización se había convertido en un mito (Berger & Spoerer 2001, Garrabou et al 2010). Todo indicaba que la tecnificación agraria y la lógica de funcionamiento capitalista debería terminar con el modelo de producción campesino. El debate giraba en torno a cómo se iba a realizar ese proceso; y para el marxismo, también cual sería el papel político que podía tener un campesinado en vías de extinción (Lenin 1969, 1979, Kautsky 1970, Marx 1973c). Esta visión evolucionista del desarrollo agrario, que presentaba el modelo de producción campesina como una fase arcaica en la producción de alimentos, fue predominante hasta los años ‘70. Tanto el pensamiento capitalista como el marxista ortodoxo consideraban la desaparición del campesino como un proceso irreversible y necesario para el desarrollo agrario (Giner & Sevilla Guzman 1980). En plena Guerra Fría, pocos preceptos políticos-económicos generaban tanta unanimidad como éste. Las voces discrepantes (Kropotkin, los Narodniki ruso, Chayanov, Ivan Illich,...) fueron poco significativas y marginadas en ambos bloques. La Revolución Verde aparecía como la estrategia indiscutible para la modernización agraria, por encima de cualquier confrontación ideológica.

23 Aunque el *linkage* a pequeña escala tampoco es seguridad de que los beneficios lleguen a la población campesina (Pillay & Rogerson 2013)

Este discurso casi monolítico empezó a romperse en los '70. En esa década investigadores provenientes de distintas disciplinas empezaron a plantear un acercamiento diferente al fenómeno agrario (e.g. Pimentel et al 1973, Shanin 1973, Leach 1976, Pimentel & Pimentel 1979, Naredo & Campos 1980, Barkin & Suárez 1982). En un contexto en el que empezaba a ser evidentes las limitaciones de la industrialización de la agricultura (disminución de los rendimientos por agotamiento de los recursos naturales sobrexplotados con las nuevas tecnologías) y las externalidades que generaba, como la contaminación, la destrucción de recursos genéticos y ecosistemas, el aumento de la desigualdad rural, la dependencia de energías no renovables, los daños a la salud, etc. (Freebairn 1995, Patnaik 2008, Weis 2010), estos y otros investigadores posteriores (e.g. Ellis 1988, Toledo et al 1989, Netting 1993, Altieri 1995, Tudge 2004, Lappé et al 2005, Montagut & Dogliotti 2006, Sevilla Guzman 2006, Patel 2008, Ploeg 2008) empezaron a desarrollar una análisis que revalorizaba el modelo de producción campesino, y a recuperar aquellos autores que habían sido marginados en su defensa del campesinado (Kerblay 1966, Harrison 1975). Incluso a releer a un Marx no mediatizado por las ediciones soviéticas de sus textos, que habían ocultado el Marx más ecologista y "campesinista" (Shanin et al 1984, O'Connor 1991, Marx 1997, Foster 2000). Estas nuevas vías de investigación multidisciplinar evidenciaron que la agricultura campesina es un sector difícilmente mesurable por los sistemas de contabilidad dominantes, y que por eso, al compararlo con la moderna en términos exclusivamente monetarios, siempre aparecía como poco activo (Toledo 1990). Con esta nueva perspectiva se descubrió, por un lado, que además de su papel como productor de alimentos, el campesinado generaba otras utilidades esenciales para la vida humana que no se reflejaban en los sistemas de contabilidad convencionales (Wilson 2008). Y por otro, que cuando la comparación entre agricultura campesina y industrial se hacía en base a flujos energéticos, la campesina aparecía como la más eficiente: considerando los flujos de energía y los costos de las externalidades, la productividad de la agricultura campesina por hectárea y por hora de trabajo es muy superior (Martínez Alíer 1994).

Esta nueva perspectiva del papel del campesinado supuso un giro radical a la conceptualización anterior, en la que el modelo campesino y el industrial aparecían como fases del mismo proceso de desarrollo agrario. La nueva perspectiva descubría que en realidad se trataba de dos modelos coetáneos que funcionaban con lógicas diferentes. Como afirma Sevilla Guzmán (2006), se dejó de ver al campesino como una categoría histórica cuyo rol se circunscribía a un determinado período temporal ya pretérito, y empezó a ser considerado un modelo específico de manejo y explotación de los recursos naturales y de los agrosistemas y que, por lo tanto, es intemporal. Una forma de explotar los agrosistemas, por cierto, ecológicamente sostenible y socialmente apropiado.

Esta concepción que hemos denominado "sincrónica" no implica la existencia de dos modelos agrarios puros. Se tratan, más bien, de ideotipos: la inmensa mayoría de productores ocupan múltiples tonos de grises existentes entre ambos modelos (Shanin 1979). Incluso no permanecen en una situación estática, sino que se "modernizan" o "recampesinizan" coyunturalmente según las oportunidades y riesgos del contexto (Ploeg 2008, 2010, Akram-Lodhi & Kay 2010). Pero en cualquier modo, se tratarían de lógicas de producción diferentes, y no etapas de una evolución. Esta visión es la que defienden los movimientos sociales campesinos adscritos a La Vía Campesina y en la que se basa su propuesta de Soberanía Alimentaria. Y también es, como ya hemos señalado, la dominante en los estudios rurales (Wittman 2009, Martínez-Torres & Rosset 2010).

Cuadro 2. Principales diferencias entre ideotipos agrarios

	Modelo de producción campesino	Modelo de producción agro-industrial
Características productivas	Tamaño de explotaciones pequeño o mediano	Tamaño de explotaciones mediano y grande
	Uso intensivo de mano de obra	Sustitución de la fuerza de trabajo por maquinaria
	Mayor productividad por unidad de terreno	Mayor volumen de producción por explotación
	Combinación de secano y regadío	Predominio del regadío a partir de grandes infraestructuras
	Limitado uso de energía fósil	Uso intensivo de energía fósil
	Tendencia a la producción diversificada (policultivo)	Tendencia al monocultivo o a la poca diversificación productiva
	Control de plagas basado en la diversificación productiva y otras estrategias naturales	Control de plagas basado en la aplicación de productos químicos de síntesis de elaboración industrial (fungicidas, herbicidas, plaguicidas)
	Mantenimiento de la fertilidad del suelo en base a la diversificación productiva y estrategias como la rotación de cultivos	Mantenimiento de la fertilidad del suelo mediante la aplicación de fertilizantes industriales
	Ciclo productivo cerrado: incorporación de desechos del proceso productivo en el ciclo agrario como insumos (abono)	Ciclo productivo abierto: los desechos del proceso productivo son desechados, y los insumos son adquiridos en el mercado
	Uso de una elevada diversidad de variedades de cada especie, desarrolladas por los propios campesinos generación tras generación	Uso de un número de variedades de cada especie reducido, y desarrolladas en laboratorio (semillas híbridas y OGM)
	Ganadería extensiva. Poca estabulación	Ganadería extensiva e intensiva (estabulación)
Sostenibilidad medioambiental	Proceso productivo tiende a mantener el equilibrio del ecosistema agrario y genera utilidades medioambientales	Proceso productivo favorece el rompimiento del equilibrio del ecosistema (contaminación, sobrexplotación de los recursos naturales, fractura del ciclo de nutrientes, etc.)
	Mayor eficiencia en el uso energético (relación inputs-outputs de energía)	Uso energético ineficaz (relación inputs-outputs de energía)
	Escasa o nula emisión de gases de efecto invernadero	Fuerte contribución al cambio climático

Estrategia económica	Estrategia económica se rige por las necesidades de consumo familiar	Estrategia económica se rige por la búsqueda de la mayor rentabilidad
	Uso preferencial de la fuerza de trabajo doméstica disponible	Uso de mano de obra contratada
	Pueden subsistir sistemas comunitarios de propiedad y/o gestión de los recursos	No subsisten sistemas comunitarios de propiedad o gestión de recursos
	Vocación comercial hacia los mercados locales y el autoconsumo	Vocación comercial hacia los mercados globales
	Sistema de almacenaje pequeños	Complejos sistemas de almacenaje
	Tecnología artesanal en la conservación de alimentos (mermeladas, salazón, secado al sol, etc.)	Conservación de alimentos industrializada (frigoríficos, enlatados,...)
	Pocas o nulas ayudas públicas	Agricultura fuertemente subsidiada
Estrategia política	Históricamente, escasa capacidad de cabildeo (<i>advocacy</i>) en espacios políticos nacionales y supranacionales, pero en proceso de fortalecimiento desde los '90	Elevada capacidad de cabildeo (<i>advocacy</i>) en espacios políticos nacionales y supranacionales
	Organización política: sindicatos y movimientos sociales de ámbito nacional y supranacional	Organización política: plataformas empresariales y <i>lobbys</i> de ámbito nacional y supranacional
	La viabilidad y eficiencia del modelo se evidencia si se utiliza mecanismos de contabilidad alternativos (flujos de energía, etc.)	La viabilidad del modelo se intenta demostrar utilizando los sistemas de contabilidad convencionales (PIB, volúmenes de transacciones monetarizadas, etc.)
Conocimiento del medio e innovación	Desarrollo tecnológico en base a estrategias agroecológicas	Desarrollo tecnológico en base a los principios de la Revolución Verde
	Innovaciones desarrolladas por el propio productor	Innovaciones desarrolladas por científicos y tecnólogos, encuadrados en empresas de carácter transnacional o centros académicos
	Difusión libre de conocimientos e innovaciones	Conocimientos e innovaciones bajo sistemas de derechos de propiedad
	Campesino como especialista que tiene un detallado conocimiento de los recursos naturales con los que trabaja y de sus relaciones dinámicas	Trabajador agrario poco cualificado con limitados conocimientos del medio

Elaboración propia

La Teoría del Enlace Inducido como concepción evolucionista de la agricultura

Los Teóricos del Enlace Inducido no contemplan esta distinción entre modelos productivos. Su concepción evolucionista les impide descubrir que las innovaciones tecnológicas y logísticas que reclaman al productor puede comportar cambios sustanciales en las relaciones sociales y en las dinámicas del ecosistema. Y es que las relaciones sociales están estrechamente vinculadas con, en términos marxistas, el desarrollo de las fuerzas productivas y el modo de producción (Marx 1979). Por otra parte, también el tipo de mercado priorizado influye en las relaciones de producción y en las formas de extracción de la plusvalía (Marx 1973a, 1973b). Y estos cambios, cuando se trata de la aplicación de principios y tecnología industrial en la agricultura, muchas veces no son positivos para la población local.

Un ejemplo curioso de como la modernización de la agricultura puede perjudicar al productor lo encontramos en las haciendas del Perú surandino anteriores a la Reforma Agraria (1969), y que fue analizado por Martínez Alier (1973) en un trabajo clásico de los estudios rurales andinos. Estas haciendas, mayoritariamente de vocación pecuaria destinadas a la producción de lana de ovino y camélido (alpaca) para la exportación, mantenían un modelo de producción extensivo, poco tecnificado, y la relación con los trabajadores (*huacchilleros*) era de carácter servil: el colono no tenía la propiedad formal de la tierra, pero tenía acceso en usufructo a recursos productivos, a cambio de lo cual trabajaba para la hacienda. Era en un sistema reglado por la tradición y nada o escasamente monetarizado (Meillassoux 1979, Gascón 1999, 2005). Los intentos modernizadores de algunos terratenientes fueron boicoteados por los colonos: el proceso comportaba pasar de ser siervos a trabajadores asalariados, y en un cálculo de costos y beneficios percibieron que el cambio en las relaciones de producción supondría una pérdida de sus condiciones de vida, ya que su acceso a los recursos productivos quedaría mermado.

Un segundo ejemplo lo encontramos en la Andalucía de la segunda mitad del siglo pasado. A partir de los '60, el campo andaluz inicia una modernización basada en modelos intensivos en capital y energía. Este proceso se acrecienta en los '80, con la integración en los mercados europeos. Por entonces el aumento de los costos de inversión (maquinaria, infraestructuras) y de funcionamiento (insumos industriales, combustible fósil), en un contexto de reducción de los precios agrarios, de incremento de los costes de insumos industriales y de fuerte competitividad de los mercados globales (especialmente con la apertura del mercado europeo a los productos agrarios magrebíes), hizo que el valor añadido de la producción descendiera un 27,5% entre 1985 y 1994. Y eso que las subvenciones públicas aumentaron de un 6,8% en el periodo 1986-1990 a un 27% entre 1991 y 1995. Todo esto incidió en la disminución de mano de obra agraria, en el empeoramiento de sus condiciones laborales y en el aumento de las desigualdades socioeconómicas. A ello hay que sumar que la modernización agraria supuso una reducción de la biodiversidad y de la calidad de los ecosistemas agrarios, al punto de generar un estado de crisis medioambiental caracterizado por el estrés hídrico (Delgado Cabeza & Vázquez Duarte 2000).

Estos ejemplos evidencian que la modernización agraria no comporta necesariamente una mejora de las condiciones de vida del productor; que incluso pueden comportar lo contrario. A todo caso, como ya hemos señalado, el cambio hacia modelos agro-industriales de producción y comercialización puede ser visto por el productor como una estrategia

adecuada en determinadas coyunturas, cuando el contexto es favorable, así como lo es su “recampesinización” (Ploeg 2008, 2010b). Y que dirigir parte de la producción a mercados globales no tiene que ser tampoco negativo (Lappé et al 2005, Montagut & Dogliotti 2006). Todo depende de numerosos condicionantes como la estructura de tenencia de la tierra, las características del mercado, las políticas públicas en el ámbito agrario, etc. El problema es que la Teoría del Enlace Inducido, debido a su concepción evolucionista de los modelos agrarios, que defiende la industrialización productiva y prioriza los mercados globales, está ciega frente a esta realidad. Como hemos visto, esta concepción evolucionista dificulta a los teóricos del Enlace Inducido diferenciar entre los efectos que puede tener el *linkage* cuando el modelo de producción agrario se subordina o cuando no se subordina al sector turístico; si no tiene lugar esta subordinación, el modelo turístico y el modelo agrario incluso se pueden llegar a complementar de forma simbiótica (Gurung 2012, Ohe & Kurihara 2013).

2.5 Conclusiones

La Teoría del Enlace Inducido, al adoptar una concepción evolucionista de los modelos agrarios, acaba desvalorizando la economía campesina. Y para apoyar esta percepción no duda en utilizar los sistemas contables convencionales. Pero estos sistemas contables solo estiman las transacciones monetarizadas, y eso les deja incapacitados para percibir que la agricultura campesina genera beneficios económicos que no pasan por el mercado moderno (por ejemplo, a través del autoconsumo o el mercado de trueque), o genera utilidades para los ecosistemas y, por tanto, para la vida humana.

Un ejemplo lo encontramos en varios de los textos ya citados de Torres y Momsen cuando afirman que la Zona Maya (el territorio más agrario y campesino del Estado de Quintana Roo, donde se ubica el área de atracción turística Rivera Maya) sólo aporta un 1% del Producto Interior Bruto del Estado. Es un indicador que utilizan para demostrar el atraso del modo de producción campesino. Pero resulta que el PIB es un indicador macro-económico que no asimila una parte sustancial de los beneficios que genera la economía campesina. El PIB no solo se centra exclusivamente en la comercialización, y no en la producción, sino que únicamente refleja variaciones en el intercambio monetario. Si producimos un tomate en nuestro propio huerto y nos lo comemos, este proceso económico no saldrá reflejado en el PIB; en cambio, si el tomate lo hemos adquirido en un supermercado, si (Mosangini 2012). Como afirman White et al (2006), al utilizar este indicador se cae en la trampa de valorar lo que se puede medir, en vez de medir lo que se ha de valorar. Ese sólo 1% del PIB que genera la Zona Maya no contempla la mayor parte de la actividad productiva que se desarrolla en ella.

Si la Teoría del Enlace Inducido tiene como objetivo la reducción de la pobreza rural debería entender mejor cómo esta pobreza se genera; para ello tiene a su disposición apropiados instrumentos que en las últimas décadas han ido generando los estudios rurales, la agroecología y la ecología política. Igualmente tendría que considerar las propuestas económico-políticas que la propia población a la que se pretende ayudar, el campesinado, ha generado y defiende a través de sus organizaciones y movimientos sociales, como es el caso del paradigma de la Soberanía Alimentaria. De esta manera descubrirían que el problema de la pobreza rural-campesina no está en su aplicación de tecnologías agrarias

arcaicas, sino que generalmente está provocado por factores exógenos: no es su modelo de producción el que está en declive; son las políticas económicas dominantes lo que le llevan a la crisis. También verían que una estrategia campesina adecuada y eficaz para enfrentar esa presión exógena es, precisamente, reducir los gastos y la dependencia del mercado monetarizado (Gorton & White & Chaston 1998); justamente la estrategia contraria que defiende la Teoría del Enlace Inducido, que busca una mayor articulación del campesino al mercado. Descubrirían que es dudosa la presunción de que el *linkage* disminuye el consumo energético al reducir el transporte internacional de alimentos (Gössling et al 2011), pues en realidad el modelo agroindustrial se caracteriza por un elevado uso de energía fósil (GRAIN 2009, Peters et al 2011). Y ya no se propondría reducir los cultivos tradicionales en favor de los solicitados por el sector turístico, de origen foráneo, como han defendido algunos de los teóricos del Enlace Inducido (Bowe & Cox & Fox 1991, Cox & Fox & Bowen 1994).

Una conceptualización sincrónica de los modelos agrarios también llevaría a la Teoría del Enlace Inducido a replantearse su valoración de que el problema del no-enlace turismo-agricultura en zonas turísticas de enclave se debe a las limitaciones del sector agrario; tal vez descubrirían que el problema está en la incapacidad de este modelo turístico para establecer sistemas logísticos que le permitan acceder a los excedentes campesinos.

Ya vimos que la Teoría del Enlace Inducido surge ante la preocupación del aumento de la Tasa de Retorno en la mayoría de los países y territorios del Sur que tienen la actividad turística como una de sus principales actividades económicas. Pero no parece tener en cuenta que este crecimiento de la Tasa de Retorno es resultado de la aplicación de políticas económicas neoliberales como los tratados de librecomercio del sector servicios (Equations 2006), y no a la poca articulación entre sectores económicos. De hecho, la disminución de la Tasa de Retorno no se relaciona necesariamente con un aumento de los ingresos de la población local, como demuestran Mowforth, Charlton y Munt (2008) para el caso jamaicano.

Por el contrario, el establecimiento de estrategias como la que se plantea puede coadyuvar a procesos globales que están descampesinizando el mundo rural, como el acaparamiento de tierras (*landgrabbing*): un *linkage* exitoso entre la agricultura local y una demanda significativa del sector turístico puede favorecer el ingreso de capitales foráneos interesados en participar en el negocio a través de la compra y acumulación de tierras, y expulsar a los productores locales.

CAPÍTULO 3

LAS POLÍTICAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO PARA REDUCIR SU PAPEL EN EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SUS EFECTOS EN LAS ECONOMÍAS CAMPESINAS

JORDI GASCÓN

3.1 Introducción

Transporte aéreo y sostenibilidad: un debate tardío y aún incompleto

Antes del presente siglo las industrias turística y del transporte aéreo habían tenido la habilidad de desviar la mirada sobre los costos medioambientales del turismo de larga distancia. Hasta bien avanzada la década del 2000, cuando la literatura académica hablaba de sostenibilidad medioambiental en turismo generalmente se refería a temas como la gestión de residuos hoteleros o la presión urbanística sobre espacios naturales, pero muy raramente se consideraba el desplazamiento del turista hasta el lugar de destino. Esta invisibilización se puso de manifiesto con el Protocolo de Kyoto sobre Cambio Climático, acuerdo internacional adoptado en 1997 para reducir las emisiones de los principales gases de efecto invernadero, del que el transporte aéreo quedó excluido (United Nations 1998).

Pero esta tregua se fue menoscabando a lo largo de la pasada década. Poco a poco, las consecuencias medioambientales del transporte aéreo y del turismo a larga distancia se convirtieron en objeto de investigación científica y en tema de debate político y social. En relación a lo primero, el impacto medioambiental del transporte aéreo, así como las posibilidades de las propuestas que se están planteando para su reducción (o compensación), ya son un tema recurrente de los estudios turísticos. Actualmente son raras las ocasiones en que las revistas académicas especializadas en turismo editan un número sin que alguno de los artículos trate esta cuestión. En relación a lo segundo, el papel del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC en sus siglas en inglés), cuyos sucesivos informes han ido enfatizando el rol del transporte aéreo en el cambio climático, han sido un factor fundamental para incorporar el tema en lo político-institucional.

Consecuencia de este debate, por ejemplo, la Unión Europea decidió incorporar a partir el 1 de enero de 2012 un sistema de tasa por emisión de carbono a los aviones que despegan o aterrizan en el territorio comunitario, aún con la oposición de la industria turística, del transporte aéreo, de instituciones multilaterales como la Asociación del Transporte Internacional Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) o de países terceros como EEUU, Brasil o China (Kahya 2011). También resultado de este debate son las propuestas que la industria del transporte aéreo ha ido planteando en los últimos años para combatir su rol en el cambio climático.

Visto lo anterior, se puede afirmar que, si bien la introducción de la vinculación entre transporte aéreo y cambio climático en el debate académico y político ha sido tardía, una vez iniciado lo hizo con fuerza. Sin embargo, aún no se ha incorporado al debate el análisis de cómo perturba esta vinculación al resto de sectores económicos. ¿Cómo influye en otros sectores económicos el turismo a larga distancia (y el transporte aéreo del que depende) en su rol de vector de cambio climático? ¿Y qué consecuencias puede tener para esos otros sectores algunas de las propuestas que la industria y diferentes instituciones plantean para reducir tal impacto medioambiental?

El objetivo de los dos últimos capítulos del libro es responder a estas dos preguntas en relación a un sector económico-productivo concreto: el agrario-campesino. Y lo haremos a partir de dos temas concretos.

El primero está relacionado con el problema del encarecimiento del petróleo en un contexto cercano al Pico de Hubbert o Peak Oil. La teoría del Pico de Hubbert predice que la producción mundial de petróleo llegará a su cénit y después declinará al mismo ritmo como creció. Actualmente ya no se pone en duda que se alcanzará ese cénit, pero si existe un debate de cuándo se alcanzará. El Peak Oil es un fenómeno que pone en jaque la viabilidad del sector, muy dependiente de combustible fósil. Entre otras propuestas para enfrentarlo, la industria plantea el desarrollo de biocombustibles aéreos. Según este discurso, los biocombustibles sería una estrategia fundamental para solucionar dos problemas a la vez: esa dependencia de los combustibles fósiles y el impacto del transporte aéreo en el cambio climático, ya que, se presupone, el uso de biocombustibles reduciría la emisión de gases invernadero. Este tema lo estudiaremos en el cuarto capítulo del libro.

El segundo tema a analizar es cómo el turismo de larga distancia, como vector del cambio climático, afecta a esas economías campesinas. Y concretamente cómo les afectan algunas de las propuestas que la industria del transporte aéreo propone para solucionar o amortiguar su papel como vector de cambio climático. Este tema lo analizaremos en el presente capítulo.

Por tanto, objetivo de la última parte del libro no sólo es observar cómo el transporte aéreo afecta a uno de los principales sectores económicos que producen alimentos, sino también cómo lo hace las propuestas que la industria turística e instituciones públicas del sector plantean para enfrentar los factores de tensión en su viabilidad: la responsabilidad del transporte aéreo en el cambio climático y la crisis del petróleo.

El turismo de larga distancia frente al cambio climático

El impacto del cambio climático sobre la producción de alimentos va a ser, si no lo está siendo ya, dramática en el corto y medio plazo. Los resultados de las investigaciones que buscan establecer proyecciones de sus impactos a nivel global y regional son cada vez más preocupantes.

Posiblemente las que tienen más prestigio son las realizadas por el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés). El IPCC se creó en 1988 bajo auspicio de Naciones Unidas con el fin de estudiar las causas y efectos del cambio climático, y lo conforman más de 800 científicos de todo el mundo. Sus sucesivos informes (por el momento cuatro, publicados entre 1990 y 2007, y se prevé un quinto en 2014) han ido incrementando la gravedad del fenómeno. El último (IPCC 2007b) identifica con un elevado nivel de seguridad numerosos efectos que impactarán gravemente en la producción agrícola. Por ejemplo, una agudización de las características hídricas de cada territorio provocará que en las zonas húmedas tiendan a aumentar las inundaciones, y en las secas favorecerá la desertización. La desaparición de glaciares y coberturas perennes de nieve supondrán drásticas reducciones del caudal de ríos y acuíferos. Las costas tenderán a degradarse o desaparecer, con la consiguiente pérdida de recursos para millones de pescadores artesanales. Estas estimaciones han sido corroboradas por otras investigaciones (Altieri & Nicholls 1999; Howden et al 2007).

El citado informe del IPCC consideraba que el potencial en la producción de alimentos puede incrementarse globalmente si el aumento de temperaturas se mueve en una horquilla entre uno y tres grados, y decrecería a rangos de temperatura mayores. Pero posteriormente se descubrió que era una visión falsamente optimista, ya que la hipótesis de la fertilización por carbono sobre el que se basaba no era cierta. La hipótesis de la fertilización por carbono considera que el aumento de CO₂ en la atmósfera acelera el proceso de fotosíntesis. El resultado es que el crecimiento de la planta es más rápido y el rendimiento de la producción agraria o silvícola, mayor. Pero en realidad, este aumento de la producción se acompaña con una fuerte reducción de las proteínas por unidad, lo que implica menos alimento. Y también una disminución del nitrógeno, nutriente del que se alimentan los insectos, por lo que habrán de devorar una mayor cantidad de hoja y el efecto de las plagas será mayor (GRAIN 2009)

Además el incremento de temperaturas que preveía el cuarto informe del IPCC para finales del siglo (entre 2 y 4 grados) también ha quedado superado. Entre otras cosas, no se había considerado el carácter acumulativo del cambio climático; es decir, las consecuencias de las consecuencias (Farley 2008).

El impacto del cambio climático en la agricultura no será homogénea. De hecho, para las regiones del mundo que concentran la mayor parte de la población agricultora y pescadora (zonas tropicales y costeras), las consecuencias siempre aparecen catastróficas en todas las proyecciones planteadas (Reddy&Hodges 2000; Doergin et al 2002; Bosello & Zhang 2005; Cline 2007; Morton 2007). Un estudio del Banco Mundial descubría que este proceso también afectará desigualmente a la agricultura campesina y a la industrial, en detrimento de la primera (Seo & Mendelsohn 2007). Y es que en los últimos siglos el campesino ha tendido a ser relegado a áreas marginales y, por tanto, más vulnerables (tierras de ladera, áreas inundables, zonas semidesérticas,...). Así por ejemplo, una estimación que predice

una reducción del 10% en la producción de maíz en América Latina y África Subsahariana a mediados de siglo, señala que los más afectados serán unos 210 millones de campesinos (Jones & Thornton 2003)²⁴.

Paradójicamente, uno de los sectores que mayor responsabilidad tiene en el cambio climático es la agricultura. Pero la agricultura industrial y de vocación exportadora, porque la información científica señala que la agricultura campesina y los circuitos cortos de comercialización permiten un mantenimiento adecuado de los ecosistemas y reducen la emisión de gases de efecto invernadero. Esto ha permitido afirmar a La Vía Campesina que los pequeños productores “enfían el planeta” (La Vía Campesina 2009). La responsabilidad de la agroindustria en la emisión de gases de efecto invernadero se cifra en casi un 31% (IPCC 2007b), pero aumenta hasta un 50% si se considera todo el proceso producción-transformación-transporte-consumo que caracteriza el modelo agroindustrial (GRAIN 2009). Las razones son múltiples: el uso de combustible fósil utilizado en la producción, procesamiento y transporte; la elaboración industrial de insumos químicos, una industria fuertemente contaminante; el uso de estos insumos (fertilizantes, pesticidas, herbicidas) y de maquinaria pesada que empobrecen el suelo; la producción animal intensiva, que produce toneladas de guano y orina que no se puede devolver al suelo y generan metano; la roturación de bosques; o el aumento de depósitos de basura resultado de compra de alimentos envasados.

El turismo, y concretamente el transporte aéreo, es otro sector que influye en el cambio climático.

3.2 El debate de la responsabilidad del transporte aéreo en el cambio climático

Hasta la segunda mitad de la década de 2000, el interés sobre la sostenibilidad medioambiental del turismo se centraba en sus consecuencias en el territorio de recepción. La sostenibilidad turística se medía sólo por su impacto en lo local, y no en lo global (Viner 2006). La gestión de los residuos hoteleros, la presión sobre los recursos hídricos o la urbanización de espacios naturales, entre otros, eran los temas recurrentes de la literatura académica y técnica sobre turismo y sostenibilidad. No se consideraba el costo energético y medioambiental que supone el desplazamiento del turista hasta su destino. De hecho, este costo quedaba externalizado e invisibilizado cuando se valoraba la sostenibilidad de un determinado proyecto turístico (Gössling & Hall 2006). Una propuesta de turismo podía ser considerada ecológicamente sostenible aunque se basara en la recepción de foráneos procedentes de miles de kilómetros de distancia cuyo desplazamiento supusiera altas emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera (Hunter & Shaw 2007).

Salvo contadas excepciones²⁵, las únicas llamadas a la atención sobre los riesgos medioambientales del transporte o sobre su costo energético provenían de espacios

24 Diversos autores, por eso, remarcan la capacidad que tiene el campesino de enfrentar el cambio climático innovando y creando nuevas técnicas de cultivo (Altieri & Koohafkan 2008).

25 Entre ellas cabe destacar a Stefan Gössling, quien ya en el 2000 criticaba que el uso de la energía y de sus consecuencias globales se había excluido de la discusión sobre el desarrollo del turismo sostenible (Gössling 2000). Gössling es pionero en este ámbito de estudio.

académicos marginales y ajenos a los estudios turísticos; este sería el caso de la corriente del Decrecimiento (Latouche 2004, Mosangini 2012) y de sus predecesores, como Ivan Illich (1978). De esta manera, se obviaba el principal factor de contribución del turismo al cambio climático: el desplazamiento de viajeros a larga distancia mediante el transporte aéreo.

Pero en los últimos años la preocupación por el costo medioambiental del desplazamiento del turista ha ido ganando terreno. Las publicaciones monográficas y los artículos en revistas científicas se han multiplicado. Y también han ido surgiendo propuestas de reducción del impacto medioambiental provenientes del sector empresarial y de instituciones multilaterales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agencia especializada de Naciones Unidas. Y es que el sector y los estudios turísticos han tenido que incluir el tema en su agenda, aunque con retraso: muchos años después de que el cambio climático alcanzase legitimidad científica y política a partir de la publicación del Primer Informe de Evaluación del IPCC en 1990, del establecimiento de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en 1992, o de la adopción del Protocolo de Kyoto en 1997.

El reconocimiento explícito del impacto medioambiental del transporte aéreo abrió dos líneas de debate e investigación. El primero se centra en calcular cuál es la contribución del transporte aéreo en el cambio climático. El segundo, en descubrir cuál es la manera más efectiva de mitigar o compensar este impacto.

a. El debate sobre el grado de responsabilidad del transporte aéreo en el cambio climático

En un informe específico sobre transporte aéreo, el IPCC (1999) estableció que en 1992 su responsabilidad en la emisión de CO₂ era aún de sólo un 2%, pero con una clara tendencia a incrementarse. Esta tendencia sólo se ha visto estancada temporalmente por coyunturas de crisis, como el que aconteció tras los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, o la crisis financiera mundial iniciada en el 2008 (Lee 2009). Según un estudio del gobierno británico, entre 1990 y 2003 la emisión de gases invernaderos en Gran Bretaña por parte de la aviación aumentó casi un 90%, mientras que las emisiones industriales y domésticas se redujeron en un 21% y 3% respectivamente (Nowicka 2008). Fundamentalmente tres factores explican esta tendencia: su curva de crecimiento, mucho más expansiva que la de los otros sectores económicos emisores de gases invernaderos; su mayor dificultad a la hora de cambiar el paradigma energético basado en el combustible fósil; y el mayor desinterés (o menor esfuerzo) a la hora de establecer políticas de reducción de emisiones. A lo largo de la presente capítulo iremos analizando estos factores.

A parte de la emisión de CO₂, el citado informe del IPCC señalaba que otras características específicas del transporte aéreo también contribuyen al calentamiento global. Este es el caso de la emisión de óxido de nitrógeno y dióxido de nitrógeno (NO_x), el aumento de nubes cirrus o la formación de estelas de condensación. Posteriores investigaciones han evidenciado otras peculiaridades del transporte aéreo que también inciden negativamente en el cambio climático. Por ejemplo, se ha descubierto que la emisión de NO_x directamente en la troposfera superior y en la estratosfera inferior, como hacen los aviones, tiene un comportamiento diferente que el emitido a nivel del suelo: la reacción química que genera ozono es más virulenta y sus efectos más duraderos (Becken & Hay 2007).

Si bien la relación entre transporte aéreo y factores de efecto invernadero no se puede poner ya en duda, su grado de contribución al cambio climático sí es materia de debate. A mediados de la década de los 2000, las estimaciones de la contribución del turismo al calentamiento global se movían en una horquilla muy amplia: entre el 5% y el 14% (Simpson et al 2008). En buena medida esto se debe a que los conocimientos sobre esa relación aún son muy rudimentarios. Weaver (2011) especifica algunas de las causas de esta situación; entre otros, que se trata de un campo de estudio novedoso, que los impactos del cambio climático son impredecibles, o que las políticas y recursos institucionales se destinan más a la adaptación que a la mitigación del cambio climático (estrategias más costosa en términos crematísticos). El Cuarto Reporte del IPCC, así, si bien da una mayor relevancia al papel del turismo y del transporte que en los anteriores, es deficiente a la hora de ofrecer datos específicos o mostrar la relación turismo - cambio climático en ejemplos regionales concretos (Amelung & Moreno & Scott 2008).

Esta indefinición permite al sector del transporte aéreo (y también a organismos multilaterales y gubernamentales) ampararse en discursos retóricos que minimizan su papel en el cambio climático. De hecho, el discurso y las políticas medioambientales del sector empresarial han sido acusadas, por un lado, de aprovechar la indefinición científica para crear falsos mitos y equívocos. Y por otra, de plantear soluciones no factibles.

La IATA frente a la responsabilidad de la aviación en el cambio climático

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) reiteró su llamamiento para alcanzar una solución global integral sobre las emisiones de la aviación a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

“Para conseguir nuestros ambiciosos objetivos necesitamos un acuerdo global en las áreas de tecnología, operaciones e infraestructura así como también medidas positivas de mercado. (...)”, dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Tyler destacó estos aspectos en su discurso sobre el Estado de la Industria durante la apertura de la 68ª Asamblea General Anual de la IATA y la Cumbre Internacional del Transporte Aéreo que se celebra en Pekín, China.

La industria global del transporte aéreo se ha comprometido con tres objetivos concretos para reducir su parte del 2% de las emisiones de carbono producidas por el hombre y del que la aviación es responsable:

- Mejorar la eficiencia del consumo de combustible un 1,5% anual hasta 2020
- Estabilizar las emisiones de CO₂ con un crecimiento neutro a partir de 2020
- Reducir las emisiones hasta el 50% en 2050, en comparación a los niveles de 2005

Para lograr estos ambiciosos objetivos, la industria se ha sumado a una estrategia basada en cuatro pilares: inversión en nueva tecnología, infraestructuras más eficientes, operaciones más efectivas y medidas económicas de mercado positivas: un mecanismo global único para reducir las emisiones.

(...)

Fuente: IATA (2012) “IATA urge a la OACI medidas económicas para el cambio climático: Comunicado n°25 de la IATA”.

En relación a la primera crítica, Gössling y Peeters (2007) identifican cuatro discursos sobre el cambio climático por parte de la industria: a) el transporte aéreo es económico en energía y sólo supone una parte marginal del CO₂ emitido; b) el transporte aéreo es demasiado importante económica y socialmente para ser restringido; c) El uso de combustible fósil se minimiza constantemente y la nueva tecnología solucionará el problema, y d) hay un trato injusto del transporte aéreo con respecto a otros medios de transporte. Los autores demuestran que estos discursos no son ciertos y que están encaminados a vender una imagen verde (*greening*) sin asumir responsabilidades.

Un artículo de Scott y Becken (2010) que explica las propuestas sobre turismo planteadas durante la fallida Conferencia sobre Cambio Climático de Copenhage celebrado en el 2009, ejemplifica el segundo tipo de crítica. Los autores señalan que durante la Conferencia se realizaron tres mesas que implicaban al turismo y al transporte aéreo. Una, organizada por la OMT y la World Travel and Tourism Council (WTTC), planteó que la solución pasaba por la mejora de la eficiencia y el desarrollo de los mercados de carbono. Otra, organizada por la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI), agencias especializadas de Naciones Unidas, evidenció que ambos sectores se oponían a cualquier tipo de control externo. En base a una supuesta capacidad de autorregulación del sector, pero sin presentar soluciones realistas, todas esas instituciones aseguraban contar con un agresivo plan de acción contra el cambio climático. En ambas mesas se afirmó que era posible un crecimiento sostenible del sector. Sólo la tercera mesa, organizada por la Ecumenical Coalition on Tourism (ECOT), la reconocida ONG con sede en Tailandia especializada en el seguimiento y denuncia de los impactos del turismo, planteó una política de reducción de emisiones a partir de una readecuación del sector en base a principios de equidad y justicia social.

Hay que señalar que la infravaloración del papel del transporte aéreo no es prerrogativa del sector, ni de las instituciones multilaterales especializadas. Diferentes estudios ya han evidenciado que esta minusvaloración también es perceptible en la actitud del usuario de los servicios de transporte aéreo (Gössling et al 2009; Higham & Cohen 2011). Becken (2004), a partir de encuestas realizadas en Australia y Nueva Zelanda, descubre que tampoco los expertos del turismo consideran como un factor sustancial en el cambio climático el consumo de combustible fósil asociado a la práctica turística. Y la misma actitud parecen adoptar los técnicos en turismo (McKercher & Pang & Prideaux 2011).

Analizaremos a continuación las propuestas de reducción de emisiones planteadas por el sector del transporte aéreo.

b. El debate sobre las estrategias más adecuadas para reducir el impacto medioambiental del transporte aéreo

Como ya se ha dicho, las propuestas de la industria del transporte aéreo para reducir la emisión de gases se caracterizan por priorizar mecanismos que permitan el ritmo de crecimiento del sector, y que sean de carácter “flexible”, término que esconde la oposición a cualquier tipo de control externo-gubernamental (Brunnengraber 2009). Estas propuestas suelen agrupar varios mecanismos:

1. El salto tecnológico hacia insumos menos contaminantes, básicamente biocombustibles
2. El establecimiento de mercados de carbono
3. La mejora de la eficiencia
4. Agentes institucionales también han planteado una cuarta estrategia: el aumento de la fiscalidad sobre la emisión de gases invernadero

Las dos primeras estrategias (a y b) tienen serias implicaciones en el mundo agrario y campesino, que serán analizadas respectivamente en este y el siguiente capítulo del libro. Pero no queríamos dejar de presentar las dos últimas (c y d) y las críticas que se les hacen.

LA TEORÍA DE LA MEJORA DE LA EFICIENCIA

La confianza en el aumento de la eficiencia energética, que ha de permitir una reducción sustancial del combustible por vuelo, tiene una base real: en cuatro décadas, mejoras tecnológicas han permitido aumentar hasta un 70% la eficiencia energética de los aviones. Y aún hay espacio para la mejora, mediante el desarrollo tecnológico y de la logística del tráfico aéreo (IPCC 2007a). Algunos autores, optimistas en relación a esta posibilidad, reclaman medidas políticas para acelerar este desarrollo (Lee et al 2009) o el establecimiento de incentivos económicos (Williams et al 2007). Otros, en cambio, confían en la tensión natural generada por la cercanía al Peak Oil o Pico de Hubbert. De hecho, el aumento del precio del petróleo desde finales de los '90 ayuda a este proceso, ya que ha hecho rentable la inversión que supone el cambio hacia una tecnología más eficiente.

No obstante, la reducción del gasto energético por unidad puede disparar la denominada Paradoja de Jevons. Según ésta, la introducción de una tecnología más eficiente provoca un aumento del consumo total de energía: debido al ahorro económico asociado a la mejora tecnológica, aumenta la demanda del producto o servicio al punto que se supera el margen de ahorro energético alcanzado (Giampietro & Mayumi 2008, Latouche 2008).

Exista o no una relación directa entre eficiencia energética y aumento de la actividad en el transporte aéreo, lo cierto es que el ritmo de crecimiento del sector supera el ahorro energético obtenido. En su Cuarto Informe de Evaluación, el IPCC afirma que las mejoras tecnológicas y logísticas destinadas a reducir el gasto energético por vuelo quedan superadas por la tendencia al incremento de la actividad aérea:

“Passenger jet aircraft produced today are 70% more fuel efficient than the equivalent aircraft produced 40 years ago and continued improvement is expected. A 20% improvement over 1997 aircraft efficiency is likely by 2015 and possibly 40 to 50% improvement is anticipated by 2050. Still greater efficiency gains will depend on the potential of novel designs such as the blended wing body, or propulsion systems such as the unducted turbofan. For 2030 the estimated mitigation potential is 150 MtCO₂ at carbon prices less than 50 US\$/tCO₂ and 280 MtCO₂ at carbon prices less than 100 US\$/tCO₂. However, without policy intervention, projected annual improvements in aircraft fuel efficiency of the order of 1–2%, will be surpassed by annual traffic growth of around 5% each year, leading to an annual increase of CO₂ emissions of 3–4% per year” (IPCC 2007a: 326)

Son cada vez más los estudios que evidencian la incapacidad del sector del transporte aéreo para disminuir su aportación en la emisión de gases de efecto invernadero a través de la mejora de la eficiencia en un contexto de crecimiento del sector (Gössling et al 2005, Peeters 2010, Sgouridis & Bonnefoy & Hansman 2011, Peeters & Eijgelaar 2014). Esto ha llevado a plantear que la efectividad de la mejora de la eficiencia energética sólo se puede dar en un contexto de crecimiento cero o de disminución del transporte aéreo (Gössling & Schumacher 2010).

Una propuesta *sui generis* de mejora de la eficiencia energética es la planteada por algunas ONG como Tourism Concern (Hickman 2007) y WWF (WWF-UK 2002). Estas organizaciones han hecho una apuesta por el turismo internacional como estrategia de lucha contra la pobreza o de sustitución de actividades económicas medioambientalmente no sostenibles. La solución que encuentran para enfrentar la contradicción entre esta política y el impacto del transporte aéreo en el cambio climático es alargar las estancias del viajero en el lugar de destino. WWF ha desarrollado este discurso elaborando un indicador: la Huella Vacacional (*Holiday Footprint*).

La Huella Vacacional es una aplicación para el turismo de la Huella Ecológica, indicador surgido a mediados de los años noventa. La Huella Ecológica mide la apropiación de superficie biológicamente activa por parte de la población humana para cubrir su consumo de recursos, energía e infraestructuras. Se trata de un indicador de sustentabilidad fuerte; es decir, que parte del principio que, si consideramos la Tierra como una reserva de capital natural que cada año produce interés en forma de recursos naturales renovables, la sostenibilidad medioambiental exige que la humanidad viva del interés y no del capital que la genera, y que este capital natural, esencial para el desarrollo, no puede ser sustituido por otras formas de capital (económico o social). La Huella Ecológica utiliza para sus cálculos varios componentes básicos del espacio productivo: la tierra de cultivo y de pasto, el bosque para la producción de madera y derivados, el territorio construido, el espacio marítimo pesquero o las tierras destinadas a la absorción de emisiones de dióxido de carbono mediante fotosíntesis. Este indicador, además de permitir observar si la población mundial vive por encima de sus posibilidades medioambientales, también muestra las relaciones entre diferentes territorios y entre sectores sociales: revela quien requiere, para mantener su nivel de consumo, más superficie, y por tanto, quien utiliza más territorio del que posee. Así, países del Norte como los europeos occidentales más poblados o el Japón ocupan ecoespacios diez veces superiores, e incluso mayores, que el territorio que ocupan (Rees & Wackernagel 1996).

La Huella Vacacional, que supuestamente aplica los principios de la Huella Ecológica, debería permitir a operadores turísticos y turistas calcular el impacto ambiental de sus viajes e identificar las posibilidades de reducción de los costos ecológicos. Como en el caso de la Huella Ecológica, la Huella Vacacional cuantifica el área necesaria para cubrir el costo ecológico de unas vacaciones particulares, si bien para ello utiliza algunas fuentes de cálculo diferentes: viajes internacionales, consumo energético, emisión de desechos de hoteles, etc. Factor determinante de la Huella Vacacional es que se establece un *ratio per diem*: el costo energético se divide por los días de estancia. De esta manera, cuanto más larga es esta estancia, el indicador es menor, porque el costo energético del desplazamiento se repartirá más. Por esta razón, WWF y Tourism Concern aconsejan que el viaje sea lo más largo posible.

El problema es que, por mucho que se amplie el periodo de estancia, el costo energético del desplazamiento siempre será el mismo: la supuesta eficiencia energética obtenida mediante la prolongación de la duración del viaje es dudosa. Es cierto que, detrás de la propuesta de aumentar la estancia en el lugar de destino se encuentra el objetivo de reducir el número de viajes en avión anuales (menos viajes y más largos). Pero en este punto parece haber una confusión entre lo que es un objetivo (el de reducir el número de vuelos por persona y año) y un indicador (factor que cuantifica un fenómeno), que es lo que pretende ser la Huella Vacacional.

LA ESTRATEGIA DE LA FISCALIDAD MEDIOAMBIENTAL

El aumento de la fiscalidad sobre la emisión de gases invernadero como estrategia para reducir tales emisiones parte del principio de que, cuanto más costosa es una actividad, su demanda se reduce. Se trata de una estrategia disuasoria. Además, estos impuestos ecológicos se deberían destinar a proyectos que compensasen el impacto medioambiental de la actividad. Es decir, no son impuestos que van a parar al presupuesto general del Estado, sino tasas finalistas destinadas a crear contraprestaciones a la comunidad en forma de mejora de su sostenibilidad ecológica (Buades 2003).

En el caso del transporte aéreo, una fiscalidad medioambiental permitiría compensar una ventaja competitiva que este medio de transporte tiene sobre el resto: el combustible aéreo en vuelos internacionales está exento de tasas desde 1949 (Becken & Hay 2007). Fue una decisión tomada por la OACI en la Convención de Chicago con el objetivo de incentivar el turismo internacional. Este objetivo formaba parte de una estrategia geopolítica norteamericana al inicio de la Guerra Fría destinada a promover la hegemonía cultural y económica de Occidente (Buades 2011a). Además la fiscalidad medioambiental del transporte aéreo presenta un elemento de justicia: es justo y lógico que una actividad fuertemente contaminante asuma sus costes medioambientales.

Sin embargo, la fiscalidad medioambiental tiene sus limitaciones. Por una parte, supone caer en una trampa propia de la economía neoclásica: el principio de comensurabilidad del medioambiente. Es decir, la posibilidad de establecer un precio por los recursos naturales. La Ecología Política ha demostrado que no es posible reducir todos los factores a un mismo sistema de medida como es el dinero. Y que la internacionalización de las externalidades a través de su monetarización no considera a las generaciones futuras; el mercado no puede valorar los efectos intergeneracionales (Martínez-Alier 1994, 1999).

Otra crítica que se hace a la fiscalidad es que no es eficaz como estrategia disuasoria para reducir la actividad sobre la que se aplica. Refiriéndose al transporte de mercancías, Segura (2009) señala que aunque se triplicase el precio del transporte, esto repercutiría muy poco en el precio final del producto. Pone el ejemplo de la producción textil china que ha invadido los mercados europeos. Transportar una camisa producida en China a un puerto europeo cuesta unos 10 céntimos de euro. Aunque este costo pasara a ser de 30 céntimos, no supondría un aumento tan importante en el precio de venta al consumidor como para que una parte sustancial de los potenciales consumidores decidieran no adquirirla. En el caso del transporte aéreo sucede igual. Desde finales de la década de 1990 ha habido un fuerte incremento del precio del petróleo: el barril pasó de algo más de 10 dólares USA en 1998 a superar los 110 en 2011. Es decir, en el periodo aumentó más de

un 1.000%. Sin embargo, el sector ha sido capaz de asumir este notable aumento de sus costos. De hecho, a la par que se daba este aumento del precio del combustible, también creció sustancialmente el número de vuelos internacionales: de 458 a 2.563 millones, más de un 500% (ICAO 2000, 2011).

La oposición del sector del transporte aéreo a la fiscalidad ha sido radical. El 1 de noviembre de 2009, el Reino Unido aumentó el impuesto que tiene establecido sobre los vuelos que salen de sus aeropuertos en concepto de emisión de gases contaminantes (*Air Passenger Duty*). Es una tasa que varían según la distancia del vuelo y que se carga en el precio del billete del usuario. La OMT, temerosa que el impuesto fuera un precedente a seguir por otros países, rápidamente se opuso aduciendo razones humanitarias; concretamente, que los países empobrecidos verían cómo disminuye el número de turistas y que impide el desarrollo del “turismo justo” al distorsionar el mercado (Canalis 2009). Parece ser que la OMT considera que este *status quo*, plagado de subsidios, no distorsiona el mercado. Y que desconoce que son los países del Sur los más afectados por el cambio climático. Al año siguiente, Alemania también estableció esta misma tasa, con la frontal oposición de la IATA, plataforma empresarial que reúne 230 compañías aéreas de todo el mundo (Eturbonews 2010).

En el 2012, fue la Unión Europea la que introdujo la tasa a las emisiones de CO₂ a todos los aviones, comunitarios o no, que aterrizan o despegan en aeropuertos europeos. De esta manera se incluía el transporte aéreo en el sistema comunitario de comercio de derechos de emisión (*Emissions Trading System*). De nuevo, la oposición del sector fue unánime. El presidente de la IATA, Tony Tyler, incluso llegó a invocar la lucha contra el cambio climático para defender sus intereses corporativos, al asegurar que la decisión europea

“no nos acerca al necesario enfoque global de las medidas que deben hacer frente a las emisiones (de CO₂) de la aviación internacional. Medidas unilaterales, extraterritoriales y distorsionadoras del mercado como el ETS de la UE no son el camino hacia delante. Lo que hace falta es un enfoque global acordado a través de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI)” (Euroefe 2011)

La nueva tasa europea también recibió la oposición de los denominados “países emergentes” como Sudáfrica, Brasil, India o China (El Comercio 2012).

3.3 El mercado de carbono como solución y sus consecuencias en la economía campesina

El mercado de emisiones de carbono (*Carbon Trading*) se basa en el principio de que, aplicando los mecanismos apropiados, el mercado puede orientar la reducción de las emisiones de gases invernadero. En la actualidad se han desarrollado y están en funcionamiento dos de estos mecanismos: el denominado *Cap and Trade* (tope y trueque) y el *Offsetting* (sistema de compensaciones).

El *Cap and Trade*, enfoque en el que se basa el programa de la Unión Europea *Emissions Trading System* (ETS), consiste en la distribución de permisos de emisión a las grandes industrias. La cantidad de permisos concedidos se establece a partir de sus emisiones

históricas. De esta manera estas emisiones históricas se convierten en derechos adquiridos, por lo que el mecanismo ha sido denunciado por beneficiar a aquellas industrias tradicionalmente más contaminantes en detrimento de las que ya eran más eficientes (Neuhoff et al 2006). Las empresas pueden hacer uso de estos derechos en su proceso industrial y vender sus excedentes a otras empresas. Por ello también se le ha acusado de legitimar la inacción en la reducción de la contaminación: una industria puede considerar que es económicamente más rentable comprar permisos que invertir en medidas de reducción de emisiones (Hovi & Holtmark 2006).

Pero el mecanismo de *Carbon Trading* que más nos interesa es el *Offsetting*, ya que en este mecanismo se basan los sistemas de compensación voluntaria que están aplicando algunas compañías aéreas dentro de sus políticas de *greening*, y que defiende la IATA. El *Offsetting* consiste en financiar proyectos destinados a la captación de emisiones o a mejorar la eficiencia energética. Estos proyectos generan derechos de emisión de gases invernadero en la misma medida que las reducen. Y estos derechos se pueden vender a empresas emisoras de gases invernadero. Una peculiaridad del *Offsetting* es que estos proyectos no tienen necesidad de localizarse en las regiones emisoras, ya que los gases se distribuyen uniformemente en la atmósfera. En base a este principio, y aprovechando que los costos son más reducidos en unos países que en otros, la mayoría de estos proyectos tienen lugar en países del Sur. Según los apologetas del *offsetting*, esto también permite compensar económicamente la mayor responsabilidad del Norte industrializado en el cambio climático. Este tipo de propuestas ha tenido el respaldo de la economía liberal (Johnson & Heinen 2003; Convery & Denny & de Perthuis 2008), de instituciones multilaterales (Chomitz et al 2006; Capoor & Ambrosi 2007) y de sectores científicos (Bréchet & Lussis 2006; Uddin & Taplin 2008, Widner & Mez 2008). Actualmente el programa más conocido de *Offsetting* es el *Clean Development Mechanism* (CDM) administrado por Naciones Unidas. Para sus defensores, el *offsetting* aparece como una solución parcial pero adecuada al problema de las emisiones del transporte aéreo, ya sea como mecanismo de reducción voluntaria o mediante un sistema de tasas obligatorio.

En su reunión general anual de mediados del 2009, la IATA hizo público un ambicioso plan de reducción de emisiones: para el 2020 la aviación civil habría llegado al “crecimiento cero” (*neutral growth*) en la emisión de gases invernadero, y para el 2050 se habrían reducido un 50% (Teorema Ambiental 2009). Un documento de la IATA (IATA 2009) publicado unos meses después describía con mayor detalle el proyecto, cuyo objetivo se debía alcanzar mediante un cocktail de estrategias. Entre ellas, la mejora tecnológica a favor de la eficiencia energética (estrategia del que participa el uso de biocombustibles) o el desarrollo del mecanismo de *offsetting*. Este informe asegura que el 2025 serán necesario la adquisición de derechos de 90 millones de toneladas de CO₂ (con un costo de unos 7.000 millones de dólares USA) para mantener los niveles de emisión previstos para 2020, fecha en la que el programa tendría que alcanzar el nivel de “crecimiento cero” en la emisión de gases. Un año después, la OACI asumió como propio el objetivo de “crecimiento cero” de emisiones para el 2020, en base a las mismas estrategias (ICAO 2010). En este camino, según rezaba su página web corporativa a principios del 2011, British Airways financia proyectos hidroeléctricos en China y Brasil con las aportaciones voluntarias de sus clientes. Lo mismo hacen Lufthansa y Swiss a través de la ONG Myclimate (Lufthansa 2010).

Pero el *Offsetting* ha recibido también críticas provenientes de sectores científicos, tanto académicos (Niesten 2002) como no gubernamentales (Smith 2007; Gilbertson & Reyes 2009), y de la economía ecológica (Kallis & Martinez-Alier & Norgaard 2009). De hecho, la mayor parte de la literatura publicada en revistas científicas es escéptica o frontalmente adversa (Olsen 2007). Si bien varias organizaciones conservacionistas participan en su funcionamiento, como la WWF a través de la certificación *Gold Standard*, otras se oponen. Este es el caso de Transnational Institute, que coordina la campaña internacional *Carbon Trade Watch*²⁶, y de Greenpeace (Pearson 2006). También se muestra contraria La Vía Campesina, por sus consecuencias en las economías campesinas (La Vía Campesina 2010).

Una de las principales críticas que se hacen al *offsetting* es que el objetivo del sistema de compensaciones no es la reducción de emisiones sino, en el mejor de los casos, mantener el mismo nivel: sólo intercambia emisiones reducidas por emisiones producidas. Y sin embargo los sucesivos informes del IPCC sugieren que la estabilización del nivel de emisión de gases no es suficiente para impedir o reducir sustancialmente el impacto del cambio climático, sino que se requiere una reducción drástica (IPCC 2007a, IPCC 2007b). Pero incluso ese objetivo estaría lejos de cumplirse: entre un tercio y tres cuartas partes de los proyectos de compensación aceptados por el CDM son actividades empresariales que ya estaban prevista realizarse sin entrar en los programas de compensación o sobre los que hay indicios de fraude, problemas que han sido denunciados tanto en las secciones especializadas de diarios como The Guardian, Wall Street Journal o Newsweek (McCully 2008) como en publicaciones académicas (Schneider 2007, Wara 2007).

En la siguiente sección nos centraremos en las limitaciones técnico-científicas y de gestión del *Offsetting* como solución al impacto del transporte aéreo en el cambio climático. Ahora nos interesa ver las implicaciones sociales y ecológicas no deseables del desarrollo de los proyectos de captación de carbono para crear derechos de emisión (Guo & Gifford 2002, Jackson et al 2005, Sutter & Parreño 2007), especialmente para el ámbito rural y campesino.

Un caso ejemplar y denunciado fue el de la empresa A.T. Biopower en la provincia tailandesa de Pichit a principios de la década de los 2000. Biopower construyó una central eléctrica de biomasa alimentada por la incineración de cascarilla de arroz en el pequeño pueblo de Sa Luang. Considerada una tecnología medioambientalmente “limpia”, Biopower consiguió acreditar el proyecto en el CDM, y sus créditos fueron adquiridos por empresas multinacionales japonesas. El problema es que la cascarilla no es un desecho agrario sin utilidad procedente de la molienda de arroz, como planteó Biopower con el respaldo de Det Norske Veritas, la entidad consultora que lo validó. Se trata de un insumo que, combinado con excrementos de gallina, es utilizado para producir el principal fertilizante orgánico de la región. La fuerte demanda de cascarilla por la central eléctrica a unos precios superiores a los que podían pagar los campesinos desvió su uso tradicional, al punto que éstos se vieron obligados a adquirir fertilizantes industriales. El resultado fue que sus costos de producción se elevaron, los riesgos en el desequilibrio de nutrientes del suelo agrario aumentaron por el uso de abonos químicos de síntesis, se inició un proceso de contaminación de los acuíferos por nitratos, y creció su dependencia de un mercado de insumos agrarios cuyos precios no pueden controlar. Además de dañar el medio agrario campesino, la central también afectó la salud de la población rural circundante. Aunque la central no emite gases de efecto invernadero, sí arroja al aire derivados del sílice, principal

26 La página web de la campaña es www.carbontradewatch.org

componente de la ceniza de la cascarilla de arroz. Esto provocó problemas respiratorios y dermatológicos en la población cercana. Con este precedente, proyectos de nuevas centrales de biomasa propuestos por Biopower en Pichit encontraron una fuerte oposición local, al punto de tener que ser desestimados. No obstante, sólo con la central de Sa Luang, Biopower habrá generado en el 2020 más de un millón de créditos de compensación, cuyo valor unitario en el mercado se habrá movido entre los 10 y los 30 dólares USA. A ello hay que añadir los beneficios inherentes de la actividad empresarial por la venta de electricidad (Gilbertson & Reyes 2009).

Las aerolíneas Swiss y Lufthansa, a través de la organización Myclimate, también están participando en proyectos de generación de energía eléctrica a partir de biomasa, en este caso en la India, en el Estado de Karnataka. Según la información corporativa, el proyecto utiliza exclusivamente restos agrarios que habitualmente son incinerados, y se prevé que compense unas 160.000 toneladas de CO₂ en siete años. Además, en el proceso se obtiene fertilizantes orgánicos que se destinan a la producción campesina local. Finalmente se asegura que la central eléctrica genera 650 puestos de trabajo (SWISS 2010, Lufthansa 2010). Esta imagen tan positiva contrasta con el conflicto que existe en Karnataka por este tipo de proyectos CDM de producción de electricidad a partir de biomasa, a los que se acusa de utilizar también madera como materia prima y generar procesos de deforestación en bosques comunitarios, afectando negativamente el medio campesino (Lohmann 2006).

Uno de los subprogramas que dependen del CDM más polémicos es el *Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation* - REDD, destinado a la creación de derechos de emisión de carbón mediante la repoblación forestal. A REDD (y a su actualización REDD+) se está destinando un volumen importante y creciente de fondos de Ayuda Oficial al Desarrollo y de la cooperación no gubernamental (Gilbertson & Reyes 2009; Corbera 2010). En el 2010, REDD estaba ejecutando proyectos en 12 países de África, América Latina, Oceanía y Asia por un valor de más de 75 millones de dólares USA en programas de ámbito nacional, sin considerar lo de carácter subnacional (UN-REDD 2011).

Existen serias dudas sobre la viabilidad de estos proyectos, tanto desde el punto de vista financiero como de los cálculos en la compensación de emisiones (Estrada & Corbera & Brown 2007, Buades 2011b). Pero más destacable es la acusación de que al programa REDD incentiva la mercantilización de tierras, con graves consecuencias para las comunidades campesinas e indígenas del Sur (Buades 2010; Cabello & Gilbertson 2010). De hecho, el programa CDM cataloga como reforestables las tierras que están siendo utilizadas por la agricultura y ganadería si se consideran que están degradadas o abandonadas. CDM considera que un terreno está abandonado cuando la actividad agropecuaria se ha reducido al menos un 30% en cinco años y la tendencia se mantiene. No se especifica qué indicadores utilizar para valorar esa "tendencia", ni plantea ningún tipo de condición de seguridad socioeconómica para la población campesina que se mantiene en esas tierras (CDM-UNFCCC sf). La Vía Campesina ha acusado directamente al programa REDD de incrementar los procesos de acaparamiento de tierras o *landgrabbing*, actualmente unos de los principales vectores de descampesinización en los países del Sur (La Vía Campesina 2010, CLOC-VC 2010). La población local ve como aumenta la presión sobre sus tierras tanto por sectores empresariales como gubernamentales, deseosos de enajenarles sus bosques y otras áreas factibles de ser reconvertidas en plantaciones forestales. Muchas veces esta práctica viene facilitada porque esta población no tiene formalizada los derechos sobre sus propiedades (Adams & Hutton 2007; Gerber & Veuthey & Martínez-Alier 2009).

Un caso paradójico es el que relata Tracy Mutto (2011) relativa a la comunidad maya Frontera Corozal, en la Selva Lacandona (Chiapas, México). La comunidad aceptó participar en la reforestación de carbono como estrategia para mantener sus tierras en un contexto de políticas gubernamentales agrarias de corte neoliberal, establecidas a partir del cambio constitucional de 1992, que amenazan con desplazarlos. Estas medidas permiten que se puede enajenar las tierras no explotadas de los ejidos. La forestería del carbono sería una estrategia para mantener la propiedad comunal de la tierra por considerarse una actividad productiva. Sin embargo, los requisitos del mercado de carbono limita los usos tradicionales de la tierra. Los ejidarios han tenido que plantar árboles donde antes producían maíz, y además no se les permite realizar actividades tradicionales en el bosque como la práctica de la agricultura de roza. Los campesinos se ven en la necesidad de desplazar sus *milpas* a zonas alejadas, lo que comporta destinar una parte importante de sus recursos (dinero y tiempo) en el transporte. En resumen, si bien el mercado de carbono les ha permitido mantener la propiedad comunitaria, en la práctica tienen acceso a un área productiva más limitada. La forestería de carbón les permite asegurar la propiedad de la tierra en un contexto de feroces políticas neoliberales, pero a costa de perder su soberanía alimentaria.

Un ejemplo paradigmático de las consecuencias del programa REDD relacionado con el sector del transporte aéreo lo encontramos en Madagascar. En este país Continental Airlines y United Airlines, con la aportación voluntaria de sus pasajeros y a través de organizaciones no gubernamentales (Sustainable Travel International y Conservation International), están invirtiendo en proyectos REDD. Además de problemas de gestión, estos proyectos padecen la situación denunciada. Los programas REDD se han convertido en una importante fuente de ingresos en el país, por lo que el gobierno tiene mucho interés en controlarlos. Para ello, se opone a titular los derechos de propiedad comunitaria de las tierras y bosques de la población indígena local, aún cuando ha firmado acuerdos internacionales que le obligan a ello (Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, y Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas de 2007). En la misma estrategia se niega a reconocer como indígenas a muchos grupos étnicos del país para impedir posibles reclamaciones territoriales. El resultado es que la conservación del bosque que realizan estos pueblos originarios puede verse afectado, así como los derechos indígenas y su medio de vida (Ferguson 2010).

Curiosamente, el documento marco por el que se creó el programa REDD reconoce que existe este tipo de riesgos. En concreto, acepta que los proyectos pueden favorecer la expulsión de campesinos de sus tierras, o sustituir sistemas tradicionales y sostenibles de manejo forestal.

“(...) it is also possible that REDD benefits in some circumstances may have to be traded off against other social, economic or environmental benefits. The linkages between deforestation, development and poverty are complex and context-specific. Weak governance and institutional capacity in some countries, as well as inadequate mechanisms for effective participation of local communities in land use decisions, could seriously compromise the delivery of both local and global benefits and the long-term sustainability of REDD investments. If REDD programmes are not carefully designed, they could marginalize the landless and those with informal usufructual rights and communal use-rights” (FAO & UNDP & UNEP 2008: 5).

Sin embargo no establece ningún sistema de control de estos riesgos (Gilbertson & Reyes 2009). Esta advertencia no ha sido asumida por las empresas y organizaciones participantes, ni por el mismo sistema de gestión y control de Naciones Unidas. De hecho, las denuncias de violaciones de los derechos de la población campesina e indígena a raíz del programa REDD se han multiplicado en los últimos años (Springate-Baginski & Wollenberg 2010).

No se puede obviar que la literatura que apoya las estrategias CDM y REDD plantean la necesidad de trabajar con la participación y el apoyo local (Samaniego & Figueres 2002; Forsyth 2009)²⁷. A tenor de lo que indican los informes de ejecución y pre-evaluación de esos proyectos, generan o pueden generar beneficios para la población campesina (Harvey et al 2010). Pero esta misma literatura es consciente de que, a día de hoy y en la práctica, los proyectos realizados han tenido efectos colaterales que han afectado negativamente en las poblaciones locales (Seymour & Angelsen 2009). Tampoco se puede negar que el mercado de carbono aparece como un mecanismo que reduce los costos de funcionamiento de las industrias del Norte, ya que les permite escoger la opción más barata entre introducir medidas de reducción de sus emisiones o comprar derechos de contaminación. O que genera beneficios financieros para las empresas que gestionan el mercado, como la JPMorgan Chase & Co a través de su compañía *Climate Care*. Y todo esto con consecuencias no siempre positivas o neutras para los ecosistemas rurales y la población campesina, que ve como los insumos básicos para la producción (tierra, agua, bosques... o la cascarilla de arroz!) se convierten en mercancías de un mercado que funciona con precios occidentales, inalcanzables para su economía.

Además, la elección de proyectos se basará siempre en el precio en el mercado de los insumos necesarios, y no en prioridades ecológicas. Por ejemplo, siempre será más conveniente medioambientalmente salvaguardar una zona de selva que va a ser deforestada por actividades extractivas, que no crear una plantación en un área marginal sin vocación forestal. Pero como el precio de esa zona de selva, establecido por la actividad extractiva, seguramente será más elevado que el del suelo de la zona marginal, se optará por la segunda opción, ya que generará derechos de emisión con un costo de inversión muy inferior.

3.4 El mercado de carbono, ¿una solución realista?

Más allá de las consecuencias de los proyectos para la población local y los ecosistemas, la estrategia de la compensación de carbono parece adolecer de serias limitaciones técnico-científicas y de gestión como solución a los efectos del transporte aéreo en el cambio climático.

Hace tiempo que la Ecología Política sostiene que muchas externalidades no pueden ser reguladas a través de los mecanismos de mercado. La razón es su inconmensurabilidad. Es decir, que no es posible reducir todos los fenómenos a una misma unidad (que normalmente es monetaria). El efecto invernadero es un ejemplo de ello. Por un lado, no existe una medida

27 Christiana Figueres, una de las autoras citadas, asumió en 2010 el cargo de Executive Secretary de la UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)

común para considerar las externalidades, por lo que todo cálculo es arbitrario. Por otro, la monetarización de las externalidades no considera a las generaciones futuras: el mercado no puede valorar los efectos intergeneracionales. Y finalmente, creer que se puede regular por vía del mercado da a entender que el establecimiento de los niveles aceptables de externalidades es un trabajo de “expertos” (científicos y economistas), cuando en realidad es una decisión política, ya que refleja intereses y perspectivas distintos de grupos sociales diferentes (Martínez-Alier 1994).

Si nos referimos concretamente a la capacidad de los mecanismos de compensación de carbono para solucionar los efectos del transporte aéreo en el cambio climático, son numerosas las críticas que se plantean. Una es que no consideran todos los efectos del transporte aéreo en el calentamiento global (Boon & Schroten & Kampman 2007). Un ejemplo es la *Emissions Trading System* (ETS) de la Unión Europea. La ETS supone una novedad a nivel mundial: es la primera vez que se incluye la aviación en una política de regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, sólo tiene en cuenta la emisión de CO₂ (IITD & Naturefriends International 2010). Y sin embargo, como ya vimos anteriormente, el IPCC calculó que la contribución de la aviación al cambio climático era entre dos y cuatro veces superior al de sus emisiones de CO₂ debido a factores como la emisión de otros gases (óxido de nitrógeno, sulfatos, etc.) y la formación de cirros (cirrus clouds) por el vapor de agua. Además es imposible compensar los cambios en la composición química de la estratosfera mediante la reforestación u otros proyectos de compensación realizados a nivel del suelo (Gössling 2000).

Otra crítica es que los sistemas de cálculo del ahorro de emisiones y de las compensaciones son deficientes (Kate & Bishop & Bayon 2004). En realidad, incluso son contradictorios. Hay diferencias sustanciales entre las organizaciones que se dedican a establecer los estándares de valoración de las emisiones de gases y de las medidas compensatorias. Además de restarles credibilidad, los clientes (las compañías aéreas) sencillamente eligen la más favorable económicamente para su política voluntaria de compensación (Gössling et al 2007).

Un caso ejemplar de incongruencia en el cálculo de emisiones es el de las denominadas Calculadoras de Carbono. En el 2008, la OACI hizo público en su web una nueva calculadora de carbono²⁸ a la que definió como un “*universal, neutral and transparent method for estimating the carbon footprint of a flight*” (ICAO 2008). La misma nota de prensa recogía unas declaraciones del presidente del consejo de la OACI, Roberto Kobeh, afirmando que

“the Carbon Calculator responds to the wish of many travellers for a reliable and authoritative method to estimate the carbon footprint of a flight, so they can choose the programme best suited to offset the impact of their trips on climate change according to the amount of CO₂ they are responsible for”

Pero entonces ya hacía tiempo que funcionaba la calculadora de carbono de Climate Care²⁹, propiedad de la empresa de servicios financieros JPMorgan Chase, que gestiona (compra y vende) derechos de emisión. Los resultados de ambas calculadoras presentan

28 Accesible en <http://www2.icao.int/en/carbonoffset>

29 Accesible en <http://www.jpmorganclimatecare.com>

diferencias considerables: los cálculos de emisiones de la calculadora de la OACI son aproximadamente la mitad de los de Climate Care. Así, por ejemplo, mientras que la calculadora de OACI considera que un pasajero que viaje entre New York y Paris es responsable de la emisión de 423 Kg de CO₂, el de Climate Care calcula 810. ¿A qué se debe esta discrepancia?. Sin entrar a valorar las metodologías utilizadas por ambas calculadoras, es sintomático que la OACI puede tener interés en infravalorar su impacto medioambiental, ya que defiende los intereses del sector aéreo: entre sus objetivos programáticos está “*encourage the development of airways, airports and air navigation facilities for international civil aviation*” (ICAO 2006: 20). Sin embargo, para Climate Care el negocio está en vender la mayor cantidad posible de *offsets* al viajero comprometido, por lo que su interés está en el cálculo más elevado.

Otras críticas centradas en los problemas del sistema de gestión descubren que los procesos administrativos del *offsetting* son costosos (Michaelowa & Jotzo 2005) y excesivamente complejos para poder aplicar mecanismos de participación comunitaria (Minang & McCall & Bresser 2007). O que los sistemas de control no son adecuados y pueden generar desequilibrios en detrimento de los países del Sur (Muller 2007).

La opción REDD (reforestación como sistema de compensación) presenta problemas específicos. Así, no se considera el aumento del riesgo de liberación accidental de CO₂ como resultado de incendios forestales (Gössling 2000), ni se tiene en cuenta en los cálculos la vida efectiva de los árboles (Boon & Schrotten & Kampman 2007). Tampoco que el pago del derecho de emisión se hace antes de que los árboles alcancen su nivel óptimo de absorción de gases, por lo que el derecho de emisión entra en el mercado cuando aún no es medioambientalmente efectivo.

Martínez-Alier (2002), recogiendo diversos textos científicos, relata la absurdidad del proyecto Profafor-FACE en el Ecuador a finales de la década de los 90. El proyecto consistía en la siembra de 75.000 hectáreas de pino en zonas de páramo con el objetivo de absorber CO₂ y compensar las emisiones que producirían una central termoeléctrica que se estaba construyendo en Holanda. Un grupo de investigación, contratado por FACE, concluyó que el proyecto alteraría el rico suelo orgánico de la zona reforestada al punto de que se emitiría más carbono del que posteriormente sería absorbida por los árboles. Finalmente se terminó plantando unas 19.000 hectáreas. Además el proyecto acabó generando graves conflictos con las comunidades quichuas locales, ya que se les quería hacer trabajar gratuitamente en el mantenimiento de la zona forestada (podas, resiembras, etc.).

Pero la crítica más concluyente a REDD y REDD+ es, posiblemente, la cantidad de espacio que se tendría que dedicar a la reforestación si se quisiera compensar todas las emisiones de CO₂ de la aviación civil (Gössling 2000, 2011). En un estudio publicado a mediados de la década de los 2000, y con una visión optimista, Hart et al (2004) calculaban que reforestando algo más de un millón de hectáreas de tierras marginales se compensaría la emisión de CO₂ de todos los aviones que anualmente aterrizan y despegan en aeropuertos neozelandeses. Pero un millón de hectáreas no es poco territorio: supone la mitad de Gales o cuatro veces Luxemburgo. Por otra parte, la creación de derechos de contaminación mediante la reforestación no está dirigido a compensar exclusivamente las emisiones del sector aeronáutico. Los sectores económicos responsables también estarán interesados y necesitados en utilizar este mecanismo de compensación. La opción de la reforestación es

materialmente imposible: no hay tanto espacio disponible. Ni siquiera como un elemento más de un cóctel de medidas, tal como proponen la IATA y la OACI.

A estas limitaciones técnico-científicas y de gestión hay que añadir el hecho de que las políticas de atenuación de las emisiones a través del *offsetting* son voluntarias y recaen, en última instancia, en el pasajero. Se aprovecha de un discurso existente entre el movimiento social a favor de un consumo responsable que afirma que es posible enfrentar la insostenibilidad del modelo económico apelando a la supuesta capacidad política que tiene el ciudadano como consumidor³⁰. En la práctica, hay pocas evidencias de que estas políticas estén cambiando los hábitos de transporte de los turistas (Eijgelaar 2009). En los últimos años han surgido estudios sobre el comportamiento de los pasajeros basado en encuestas. Uno de ellos, centrado en los factores que inciden en la lealtad de los pasajeros a determinadas aerolíneas, describía una serie de variables como la existencia de un club de usuario frecuente, el precio, la nacionalidad de la compañía o su reputación en cuanto a la calidad del servicio. En ningún momento el pasajero parece considerar su política medioambiental (Dolnicar et al 2011). En otro, sobre la consciencia del impacto medioambiental del transporte aéreo en pasajeros de Nueva Zelanda y Gran Bretaña, descubría que muy pocos eran conscientes de este impacto, y que quienes si lo conocían no estaban dispuestos a cambiar sus hábitos de viaje (Cohen & Higham 2011).

En los pocos casos en que las políticas de reducción de emisiones son obligatorias, como sucede con el *Emissions Trading System* de la Unión Europea, el sector del transporte aéreo recibe un trato especial: como ya se ha indicado anteriormente, sólo contabiliza parte de sus efectos en el cambio climático (las emisiones de CO₂); se le pide una reducción del 3% en relación a las emisiones producidas en el periodo 2004-2006, mientras que a otros sectores se les requiere un 8% en comparación con los datos de 1990 (no olvidemos que la aviación ha crecido más del doble desde 1990); o que mientras que otros sistemas de transporte menos contaminantes, como el ferrocarril, tiene que adquirir el 100% de sus derechos de emisión por el sistema de subasta, a la aviación sólo se le pide un 15%, y el 85% restante lo puede adquirir directamente (IITD & Naturefriends International 2010).

Podría parecer que los objetivos planteados por el sector privado (WTTC, IATA, JPMorgan, etc.) y las instituciones multilaterales especializadas (OACI) en la reducción de las emisiones aéreas están en la línea de las recomendaciones de IPCC, pero lo cierto es que no plantean políticas científicamente creíbles y estadísticamente mesurables para lograrlo (Gössling 2011). Incluso la OCDE ha terminado poniendo en duda la seriedad y eficiencia de las medidas que los países ricos implementan para frenar el impacto medioambiental del transporte aéreo (OECD & UNEP 2011).

30 Martínez-Alier y Roca (2001) consideran que esta perspectiva peca de ingenuidad. Por un lado, es una visión antidemocrática, porque la capacidad de decisión (de cambiar el modelo productivo) se establece según la capacidad adquisitiva del consumidor. Por otro, en la práctica el consumidor ha de escoger entre un número limitado de alternativas; por ejemplo, ya no le es posible comprar leche en vidrio, y las pequeñas tiendas de proximidad han desaparecido ante el embate de las cadenas de supermercados. Además, se le pide al consumidor capacidad para procesar una gran cantidad de información necesaria para valorar las consecuencias de su consumo. Y finalmente, se da la llamada "paradoja del aislamiento": las decisiones individuales en el mercado afectan muy marginalmente los resultados ambientales globales, por lo que todo el mundo está tentado de evitar costes individuales.

Por todo ello, se ha acusado que la utilización de los mercados de carbono por parte del sector aéreo forma parte de un discurso retórico (Scott 2011; Weaver 2011) y que se trata de una política de marketing (Gössling 2009). Mander y Randles (2009) hablan de una “coalición” de los sectores e industrias que se benefician de la aviación: transportistas, aeropuertos, agencias regionales de desarrollo, cámaras de comercio, hostelería, industria de artesanías, etc. Esta coalición tendría una agenda conjunta para defender sus intereses, que pasa por promover el crecimiento del transporte aéreo en detrimento de reducir su impacto medioambiental. La redundancia en unas políticas de reducción de emisiones que son, a todas luces, insuficientes, serviría para atenuar posibles críticas y disimular las prerrogativas que tiene la aviación en comparación con otros sectores económicos. Ya hemos visto como, incluso cuando se plantean restricciones de forma regulada y no voluntaria, el transporte aéreo es mejor tratado que otras industrias. Tampoco podemos olvidar que desde finales de la década de 1940 el combustible que utilizan los aviones está exento de impuestos para vuelos internacionales, o que el sector no entró en el Protocolo de Kyoto. Atenuar las críticas y legitimar (o al menos, disimular) estas prerrogativas y subsidios es una estrategia encaminada a hacer creíble que la autorregulación es posible. Y de esta manera impedir o retrasar la aplicación de medidas de regulación obligatorias.

No obstante, el mercado de carbono no es la única estrategia planteada por el sector. Como ya hemos visto, el transporte aéreo defiende que puede alcanzar los objetivos establecidos por el IPCC mediante un cóctel de mecanismos. Otro de estos mecanismos es el desarrollo de los biocombustibles, cuyo impacto en el mundo agrario y campesino es incluso mayor que el del mercado de carbono.

CAPÍTULO 4

EL TURISMO A LARGA DISTANCIA EN LA ERA DEL FIN DEL PETRÓLEO BARATO: LA “SOLUCIÓN DE LOS BIOCOMBUSTIBLES” PARA EL TRANSPORTE AÉREO Y SUS EFECTOS EN LAS ECONOMÍAS CAMPESINAS

JORDI GASCÓN

4.1 Introducción

El aumento del precio del petróleo ha subido a un ritmo vertiginoso desde finales de los '90. Ya indicamos anteriormente que entre 1998 y 2010 el barril de crudo se encareció más de un 1.000%: 10 dólares USA a 110. No ha sido siempre un crecimiento constante. El gráfico muestra un modelo de diente de sierra siempre en aumento pero con súbitos ascensos y descensos, algunos muy pronunciados. En la pasada década, la más significativa tuvo lugar a mediados del 2008. En unos meses el precio del barril de crudo pasó de algo más de 60 dólares USA a cerca de 150. En pocas semanas volvió al nivel de principio de año. Seguidamente continuó el ritmo de crecimiento que mantenía desde hacía una década. Pero más allá de las situaciones coyunturales que generan estos vaivenes (conflictos en países productores, especulación bursátil, etc.), la tendencia es alcista. Detrás de esta situación se encuentran tres fenómenos.

Por un lado, que la demanda del petróleo no deja de aumentar año tras año; de los 77 millones de barriles diarios que se consumían a mediados de la década de 2000, se calcula que en el 2020 se requerirán unos 140 (Roberts 2004). Este aumento de la demanda procede tanto de los países desarrollados como de los denominados “emergentes”, cuyo niveles de consumo se van acercando a los occidentales. China es un caso paradigmático. Aunque es uno de los mayores productores de petróleo, a principios de la década de 1990 su petróleo no era suficiente para cubrir sus necesidades. En 1993 comenzó a importar. En 2009 estas importaciones superaban su producción (Jiang & Sinton 2011).

El segundo fenómeno es la reducción de las reservas de petróleo. El dilema ya no es si el petróleo se terminará, sino cuando sucederá. El Peak Oil es el punto de inflexión a partir del cual la producción de petróleo ya no se puede incrementar por unidad de tiempo. Es

decir, es el momento en el que la extracción de petróleo se irá reduciendo, sea cual sea la demanda. M. King Hubert afirmó en los '50 que el Peak Oil ha de coincidir aproximadamente con el momento en que se habrá consumido la mitad de todo el petróleo extraíble. El ciclo del petróleo, así, vendría representada gráficamente en forma de campana de Gauss (Hubert 1956). Hubert predijo acertadamente que el Peak Oil del petróleo norteamericano tendría lugar a principios de los '70. Actualmente el debate está en relación a la fecha en que se alcanzará el Peak Oil a nivel mundial³¹. Diversos investigadores consideran que el Peak Oil del petróleo convencional se debió alcanzar en la primera década del actual milenio. Por ejemplo la Agencia Internacional de la Energía considera que el Peak Oil se alcanzó en el 2006 (International Energy Agency 2010). Además, recientes estudios están rectificando a la baja las estimaciones de las reservas de petróleo hasta ahora calculadas (Hart & Skrebowski 2007; Owen & Inderwildi & King 2010). Otros analistas, más optimista, retrasan el Peak Oil varias décadas (Simmons 2005). La razón de esta indefinición se encuentra en las conjeturas sobre el desarrollo tecnológico que pueden aumentar la tasa de recuperación de petróleo de difícil acceso, y en la indefinición de lo que se considera petróleo convencional y no convencional³².

Finalmente, el tercer fenómeno es la incertidumbre sobre la capacidad de las fuentes de energía alternativas para sustituir al petróleo en las magnitudes de consumo actuales (Hoffert et al 2002). Si bien los estudios optimistas se han ido multiplicando en los últimos años (Haas et al 2004, Lund 2007), sigue predominando en la bibliografía científica fuertes reticencias a las posibilidades de un cambio de matriz energético en el corto y medio plazo (Nonhebel 2005, Trainer 2007). Estas reticencias se deben al desarrollo actual de las tecnológicas (Kohl 2008), a las limitaciones naturales de las fuentes de energía alternativas (Vries&Vuure& Hoogwijk 2007, Pimentel 2008) y a la existencia de intereses políticos y empresariales que ralentizan la investigación y aplicación de estas nuevas energías (Owen 2006; García 2007; Marques & Fuinhas 2011).

Pero más allá de dudas y debates sobre predicciones de fechas y consumo, en lo que los expertos coinciden es que se ha llegado al final de la era del petróleo barato (Campbell & Laherrère 2007; García 2007). Hay que cambiar la matriz energética. Pero, ¿hacia dónde?

4.2 El salto tecnológico ante el fin del petróleo barato: biocombustible y petróleo no convencional. Sus efectos en la producción de alimentos y el campesinado

Una consecuencia del encarecimiento del precio del petróleo es que, desde el punto de vista empresarial, ahora las fuentes de energía alternativas y renovables son más viables económicamente. Por eso, en los últimos años las grandes transnacionales del sector energético han incrementado su inversión en este tipo de energías. También lo han hecho

31 Son escasos los investigadores e instituciones que actualmente ponen en duda la teoría del Peak Oil. Una visión de las objeciones que se oponen a esta teoría se puede encontrar en Clarke (2007).

32 Se denomina "petróleo convencional" a aquel que se encuentra en depósitos porosos, a poca profundidad, en estado líquido y cuya extracción es relativamente sencilla. Se denomina "petróleo no convencional" al petróleo en estado viscoso o situado en lugares de difícil acceso, cuya extracción es costosa económica y energéticamente.

pequeños empresarios, incluso particulares, implementando huertos solares que les permite vender excedentes de energía a la red eléctrica nacional. E igualmente aumenta el esfuerzo gubernamental a favor del cambio energético. Pero el cambio de la matriz energética no se dirige exclusivamente hacia las energías sostenibles y renovables.

Por ejemplo, el aumento del precio del petróleo favorece el desarrollo de tecnologías destinadas a hacer posible la recuperación de petróleo no convencional (Shah et al 2010). La producción de petróleo no convencional es problemática. Por un lado, es energéticamente más ineficiente: la energía que requiere la obtención de este petróleo es muy superior a la que se necesita para el petróleo convencional. Y es más contaminante: la extracción y la separación del petróleo de otros productos (azufre, metales pesados...) con los que se suele encontrar amalgamado genera desechos muy tóxicos, además de requerir grandes cantidades de agua.

El caso de las arenas bituminosas (*oil sands*) que se extrae en el norte de Alberta (Canadá) es ejemplar. La arena bituminosa de Alberta es especialmente viscosa. Su extracción es muy costosa energéticamente: se calcula que para extraer tres barriles de petróleo se han de gastar dos (Foster 2008). También lo es desde el punto de vista económico-crematístico, pero sale rentable cuando el precio del barril de crudo supera los 50 dólares USA. En el momento en que el precio del petróleo superó este límite, a mediados de la década de los 2000, el sector empezó a hacer fuertes inversiones para su extracción. El gobierno de Alberta ya ha cedido a las empresas petroleras cerca de 65.000 kilómetros cuadrados, y se calcula que el área explotable es de 140.000 (Shenker 2008), aproximadamente el tamaño del estado norteamericano de Florida. La extracción de las arenas bituminosas se realiza mediante minería a cielo abierto. En las zonas ya explotadas el paisaje es lunar. A parte de afectar irreversiblemente uno de los últimos bosques boreales, la contaminación está destruyendo la fauna y la pesca, y ha disparado los casos de cáncer y de enfermedades infecciosas. Las campañas de denuncia no parecen ser capaces de frenar la extracción de este petróleo³³. El *modus vivendi* de una parte importante de la etnia local iyiniwok, basado en la caza, la pesca y la recolección en bosques, lagos y ríos, está desapareciendo.

Incluso se están empleando procedimientos de extracción de petróleo y gas no convencional riesgosos en términos de desastres humanitarios. Éste es el caso del *fracking* o fracturación hidráulica, una tecnología de extracción que consiste en romper el subsuelo, especialmente cuando está compuesto de pizarras, mediante la inyección de agua a alta presión para poder retirar el gas o el petróleo atrapado en la roca. Cada vez son más los estudios que descubren como el *fracking* está ocasionando movimientos telúricos (Walter 2012, Ellsworth 2013).

En el año 2000, el petróleo no convencional suponía el 16% de la producción mundial. En el 2007, ya era el 25%. Se prevé que llegará al 40% en el 2015 (Abad Hernández 2008). Esta tendencia indica que las zonas donde se producirá y procesará petróleo no convencional serán mayores, y aumentará también sus consecuencias sobre los recursos naturales y la producción de alimentos. Y a todo caso, la producción y procesamiento de petróleo no

33 Para mayor información sobre las consecuencias en la población indígena y el medioambiente, así como de las acciones de denuncia, ver las campañas de Amnesty International (<http://www.amnesty.ca/lubicon>) y Greenpeace (<http://www.greenpeace.org/canada/en/campaigns/tarsands/>), y el documental H2OIL (<http://h2oildoc.com>)

convencional puede retrasar el Peak Oil, pero ligeramente. No es una solución a medio plazo (Castro & Miguel & Mediavilla 2009). Sin embargo, su impacto en el medioambiente y en la producción de alimentos es enorme.

Pero aunque la producción de petróleo no convencional tiene un impacto tremendo en los territorios donde se extrae, el mayor peligro para el modo de vida campesino, resultado del fin del paradigma energético actual, es el desarrollo de los denominados biocombustibles o agrocombustibles³⁴.

Desde la década de los 2000, los biocombustibles viven un periodo de auge en la agenda de la política energética internacional³⁵. Ante la perspectiva de alcanzar en poco tiempo el Peak Oil, los biocombustibles han surgido como una de las piezas esenciales en el futuro modelo energético. No es ésta su única ventaja. Es una fuente energética renovable, pues se produce a partir de cultivos agrícolas. Además, la combustión de biocombustibles genera muchos menos contaminantes, especialmente gases de efecto invernadero, por lo que su aplicación participa en estrategias institucionales destinadas a combatir o mitigar el Cambio Climático. Finalmente, la tecnología requerida para hacer la sustitución es sencilla: el biocombustible se pueden combinar en cantidades pequeñas con combustibles fósiles líquidos para ser utilizado directamente en motores de combustión interna con pocas o ninguna modificación. Los biocombustibles aparecen, así, como la solución perfecta (Demirbas 2009, Tomes & Lakshmanan & Songstad 2011). En el 2007, el gobierno de los Estados Unidos presentó un plan para reducir drásticamente la dependencia del combustible fósil en base a la producción de biocombustibles (Andrews & Barringer 2007). Unos años antes, la Unión Europea había establecido un ambicioso plan: sustituir un 5,75% el uso de combustible fósil por biocombustibles en el 2010 y un 20% en el 2020 (European Parliament 2003). Políticas similares se ha establecido en los últimos años en Australia, Canadá, Japón o China, entre otros (Bailey 2008). La India, por ejemplo, plantea sustituir con biocombustibles un 20% de su consumo de energía fósil. Con esta perspectiva, centros académicos y las principales empresas transnacionales de sectores como el energético, el agroindustrial o el biotecnológico se han asociado para impulsar su investigación (Morales González 2008).

Sin embargo académicos, movimientos sociales e incluso responsables políticos de todo el mundo se levantaron contra el desarrollo de los biocombustibles. En el 2007, más de 210 organizaciones no gubernamentales europeas y más de 230 reconocidos especialistas se posicionaron en contra de la política de desarrollo de biocombustibles

34 El término biocombustible se aplica a los combustibles de origen orgánico. Agrocombustible hacen referencia a los biocombustibles que se producen a partir de plantas cultivadas en sistemas agrícolas, si bien los movimientos sociales lo amplían a todo combustible que hace uso de cualquier tipo de recurso agrícola, incluyendo los restos de producción que un sistema agrario cerrado convierte en insumo (abono orgánico).

35 No fue el primero. La crisis energética de los años 70 también favoreció un discurso a favor de los agrocombustibles. Ante el precio que entonces alcanzó el petróleo, se llegó a proponer dedicar el suelo agrario europeo a su producción e incrementar las importaciones de alimentos (Carruthers & Jones 1983), o como estrategia para desarrollar la agricultura en los países del Sur (Ad Hoc Panel of the Advisory Committee 1983). Finalmente, el único país que se lo planteó en serio fue Brasil. Brasil inició en 1975 su *Programa Proálcool* destinado a desarrollar la industria del bioetanol a partir de la caña de azúcar. De esta manera, se reducían las importaciones de petróleo y se mejoraba el precio del azúcar, en crisis en esos momentos en los mercados internacionales (Goldemberg 2006). Esta explica que hoy Brasil sea una potencia en el mercado de la agroenergía (Fritz 2008).

de la Unión Europea³⁶. Al año siguiente, el principal asesor científico en medioambiente del gobierno británico pedía una demora en la política de biocombustibles (Harrabin 2008). La Vía Campesina inició una campaña mundial contra los agrocombustibles (La Vía Campesina 2007). Incluso el relator de Naciones Unidas para la alimentación, Jean Ziegler, acusó a los agrocombustibles de “crimen contra la humanidad” (Ferret 2007). Una furibunda reacción al invento que, se suponía, iba a ser la panacea para buena parte de los problemas energéticos y medioambientales con los que se enfrenta la humanidad. Y es que el desarrollo de los agrocombustibles no es tan aséptico como podría parecer. Por el contrario, afecta directamente a la mayor parte del campesinado, que ve como su acceso a los recursos que necesitan para vivir y trabajar se encarecen³⁷. Y a los consumidores, ya que los precios de los alimentos se disparan; incluso puede afectar las existencias de agua potable para uso de boca (Domínguez-Faus et al 2009).

En Estados Unidos, animados por los precios del combustible y por generosas subvenciones estatales, muchos productores se han decantado hacia la producción de maíz destinado a la elaboración de etanol. A mediados de la década del 2000, una quinta parte del maíz cosechado se destinaba a la producción de agrocombustibles. Pero esto sólo permitía cubrir un 3% de la demanda de combustible (Altieri & Bravo 2009). Un dato como éste indica que la escala necesaria para alcanzar los objetivos que se proponen de sustitución de combustible fósil por agrocombustible requiere destinar ingentes cantidades de terreno.

Las consecuencias son múltiples. Por un lado, ha disparado procesos de deforestación para dedicar las tierras de bosques tropicales y selvas a la producción de cultivos energéticos (Vargas 2008, Dauvergne & Neville 2010). En el sudeste asiático, el 48% de la tierra destinada al cultivo de palma aceitera para la producción de biodiesel era, anteriormente, selva. De hecho, los incendios que asolaron la selva Indonesia en 1997 (casi 12 millones de hectáreas quemadas) fueron causadas por empresas palmeras para roturar ese territorio (Carrere 2006).

Otra consecuencia es el incremento de los requerimientos del Norte sobre el Sur. Buena parte de los países del Norte no tienen espacio agrícola suficiente para producir el agrocombustible que demandan. Los objetivos de la Unión Europea en la producción de biocombustibles antes señalado obligan a buscar ese espacio agrícola en países del Sur, donde además el precio del suelo es muy inferior. El resultado es la aceleración de procesos de landgrabbing para establecer enormes plantaciones destinadas a la producción y exportación de energía, con la consiguiente reducción del tejido campesino y la pérdida de la seguridad alimentaria (Burley & Bebb 2010).

Una tercera consecuencia ha sido la acentuación de procesos de concentración de la propiedad de tierra agrícola. Miles de campesinos en todo el mundo se han visto desplazados en favor de los grandes latifundios, mediante estrategias que van desde la especulación en el precio de la tierra a la expulsión violenta (Altieri 2009, Giampietro & Mayumi 2009,

36 Carta “We call on the European Union to abandon targets for biofuel use in Europe”. 31 January 2007. Disponible en: <http://www.biofuelwatch.org.uk>

37 Aunque no a todos. La International Federation of Agricultural Producers (IFAP), plataforma internacional conformada por pequeños, medianos y grandes agricultores de orientación agroexportadora, es favorable a su producción (Borras & McMichael & Scoones 2010).

Franco et al 2010, McMichael 2010a). El boom de los agrocombustibles incluso ha frenado programas de reforma agraria que estaban en marcha (Borras & Franco 2010). En otros casos, los pequeños productores han sido forzados o atraídos a la producción de cultivos energéticos bajo contrato, destinando a ello la totalidad de sus tierras, y dejándolos en una situación de extrema vulnerabilidad (White & Dasgupta 2010).

Finalmente, la producción de agrocombustible hace competencia a la producción de alimentos, al reclamar los mismos recursos agrarios: tierra, agua, insumos, pero también capitales en forma de subsidios. En Guatemala, por ejemplo, las tierras destinadas a la producción de palma aceitera se doblaron entre 2003 y 2007: de 31.000 a 65.000 hectáreas. Y la de azúcar para la producción de etanol pasó de 188.000 a 260.000 hectáreas en el mismo periodo (Hurtado 2009). Si el Estado Español aplicase el objetivo de la Unión Europea de cubrir con agrocombustibles el 5,75% del combustible usado por el transporte, sería necesario destinar una superficie similar al 25% del total de su suelo cultivable (Sempere & Tello 2009). Resultado de esta competencia, el precio de los recursos agrarios se disparan, y consiguientemente, el de los alimentos. Es el denominado efecto *knock-on* o "en cadena" (McMichael 2010b). Obviamente, quien padece más esta situación es la población más empobrecida, ya que es la que dedica un porcentaje más elevado de su presupuesto a alimentación, y que ve como la canasta básica aumenta por encima de sus ingresos (Pengue 2005, Bailey 2008, Monsalve & Vanreusel & Herre 2008). En la segunda mitad de la década de 2000 el precio internacional de los alimentos se disparó, con consecuencias devastadoras para las poblaciones empobrecidas. Las crisis alimentarias se multiplicaron en todo el planeta. La producción de agrocombustible no fue la única causa, pero sí la principal de las causas inmediatas. Así lo corroboraron diferentes informes de instituciones multilaterales como el Fondo Monetario Internacional (2007), el Banco Mundial (Mitchell 2007) o la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD 2008a, 2008b).

La Vía Campesina frente a los agrocombustibles

Se afirma que los agrocombustibles ayudarán a combatir el cambio climático. En realidad sucede lo contrario. Las nuevas plantaciones de monocultivos necesarias para producir agrocombustibles están incrementando las emisiones de gases de efecto invernadero, por la masiva deforestación, por la fragmentación de las tierras comunales y por el drenaje de las zonas húmedas que implican. Si tenemos en cuenta el propio ciclo de producción, transformación y distribución de agrocombustibles, no se producen menos gases de efecto invernadero que con los combustibles fósiles, excepto en algunos casos. Además, los agrocombustibles nunca podrán reemplazar a los combustibles fósiles. De acuerdo a las últimas estimaciones, únicamente cubrirán el futuro incremento del consumo desde ahora hasta 2020. Simplemente no hay suficiente tierra en el mundo para generar todo el combustible necesario para una sociedad industrial cuyas necesidades para transportar personas y mercancías están continuamente incrementándose. La promesa de los agrocombustibles crea la ilusión de que podemos continuar consumiendo energía e incluso creciendo

a un ritmo cada vez mayor. La única respuesta a la amenaza del cambio climático es reducir el uso de la energía en todo el mundo y redirigir el mercado internacional hacia los mercados locales.

Mientras tanto, los impactos sociales y ecológicos de los agrocombustibles serán devastadores. El monocultivo y la agricultura industrial, ya sea para agrocombustibles o para cualquier otra producción, están destruyendo la tierra, los bosques, el agua y la biodiversidad. Expulsan de su tierra a las familias campesinas, hombres y mujeres. Se estima que cinco millones de campesinos han sido expulsados de su tierra para crear espacio para monocultivos en Indonesia; cinco millones en Brasil, cuatro en Colombia... La agricultura industrial genera mucho menos empleo que la agricultura campesina sostenible; es una agricultura sin agricultores.

La actual expansión de la producción de agrocombustibles contribuye a la concentración masiva de capital por los terratenientes, grandes empresas y transnacionales, provocando una verdadera contrarreforma agraria en todo el mundo. Además contribuye a incrementar la especulación en los productos alimenticios y en el precio de la tierra. En lugar de dedicar la tierra y el agua a la producción de alimentos, estos recursos están dedicándose a producir energía en forma de gasóleo o etanol. Hoy, los pequeños campesinos, los indígenas, hombres y mujeres, producen la inmensa mayoría de la comida consumida en todo el mundo. Si no lo prevenimos ahora, los agrocombustibles ocuparán nuestras tierras y la comida será aún más escasa y cara.

Fuente: La Vía Campesina (2008) "El campesinado produce alimentos, los agrocombustibles generan hambre y pobreza: Posicionamiento de La Vía Campesina" (Disponible en <http://www.viacampesina.org/es/index.php/temas-principales-mainmenu-27/biodiversidad-y-recursos-gencos-mainmenu-37/508-el-campesinado-produce-alimentos-los-agrocombustibles-generan-hambre-y-pobreza>)

Los apologetas de los agrocombustibles aseguran que la gran parte de la producción tenderá a realizarse en tierras marginales o sin uso, por lo que no supone competencia con la producción de alimentos (Field 2008, Rathmann & Szklo & Schaeffer 2010, Kang et al 2013). A modo de ejemplo, un reciente trabajo académico afirma que, en todo el planeta, al menos 320 millones de hectáreas se podían considerar marginales para la agricultura pero útiles para la producción de cultivos energéticos (Cai & Zhang & Wang 2011). Curiosamente, la investigación estaba cofinanciada por el Instituto de Biociencias de la Energía de la multinacional del sector energético BP (antes denominada British Petroleum).

Sin embargo, la definición de tierra marginal o baldía es, en muchas ocasiones, errónea. Una investigación realizada sobre 17 estudios de viabilidad de propuestas de proyectos bioenergéticos concluyó en, aunque en todos ellos la tierra había sido calificada como degradada y estéril para la producción de alimentos, en realidad suponía la base del sustento de poblaciones rurales (Berndes et al 2003). Muchas veces, los análisis que establecen el carácter marginal de la tierra se hacen a partir de imágenes de satélite que no pueden discernir todos los usos que la población campesina o indígena hace del territorio.

Las fotografías aéreas no permiten distinguir los espacios que se han dejado en barbecho, las zonas de caza o los pastizales, que proporcionan alimentos, combustible, medicinas y materiales de construcción a la población local (Anderson & Paul & Rodríguez 2008). La consideración de una tierra marginal depende, por tanto, de la tecnología aplicada en su explotación y cuidado. La agroindustria puede considerar inservible un terreno que es productivo bajo un sistema campesino de producción.

Cabe destacar que el aumento del precio de los productos y recursos agrarios no ocurre solo por la ley de la oferta y la demanda, sino también porque los agrocombustibles son un puente entre dos sectores económicos que hasta hace poco habían sido relativamente independientes. El surgimiento de los agrocombustibles une recursos agrarios e hidrocarburos en el mismo mercado, de tal manera que los primeros tienden a equipararse al precio equivalente de los segundos por el efecto de vasos comunicantes (Magdoff 2008). En otras palabras, el aumento del precio del petróleo empuja hacia arriba el precio de los biocombustibles, y consiguientemente, el de los recursos agrarios y los alimentos.

Paradójicamente, el incremento de los precios de los alimentos afecta especialmente a la población rural y campesina; es decir, a una parte sustancial de sus productores. Hidalgo Moratal (2013) identifica diversas razones que explican este fenómeno. Una es que el incremento de los precios de los alimentos es absorbido por intermediarios y especuladores financieros, pero no por los pequeños agricultores. Otra es que el crecimiento de los precios también afecta al de los insumos (semillas, combustible, agroquímicos, tierra,...), lo que genera reducción en los márgenes de agricultores y ganaderos. Una tercera razón es que la población campesina, como consumidora, también se ve afectada por el aumento de los precios de los alimentos. De hecho, a medida que se expande la agricultura de exportación, se reduce la proporción de pequeños agricultores que se alimentan de su propia cosecha. Finalmente, Hidalgo Moratal también identifica como un problema el control del mercado por unas pocas empresas multinacionales que pagan al productor precios a la baja gracias a su poder monopsonico.

Concluamos que investigaciones científicas recientes han puesto en duda los supuestos efectos positivos de la producción de biocombustibles. Pimentel y Patzek (2005), por ejemplo, niegan la supuesta eficiencia energética de los agrocombustibles. Considerando todo el proceso que requiere su producción, llegaron a la conclusión que no generan ningún beneficio energético neto. Incluso, en algunos casos, el balance sería negativo: la producción de determinados tipos de biocombustibles requieren más energía que la que se obtiene de ellos. La inversión en biocombustibles, así, solo sale rentable económicamente gracias a los subsidios que recibe (Altieri & Bravo 2009). Otros estudios contradicen el argumento de que los agrocombustibles pueden mitigar el cambio climático: la producción en régimen de monocultivo requiere el uso de agroquímicos y maquinaria fuertemente contaminante; y el aumento de la frontera agraria a costa de bosques y selvas reducen la captación de carbono (Donald 2004, Vargas 2008). En el 2008, un equipo encabezado por el premio nóbel de química Paul Crutzen publicó un artículo en la revista científica *Atmospheric Chemistry and Physics* que negaba que los biocombustibles supusieran una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero. Por el contrario, el estudio afirma que la producción de agrocombustibles a partir del maíz y del aceite de colza aumenta el nivel de emisiones, al generar óxido nitroso, un gas mucho más virulento que el CO₂ (Crutzen et al 2008).

Incluso el Fondo Monetario Internacional, que había defendido el desarrollo de los biocombustibles, ha tenido que aceptar estas limitaciones. En diciembre de 2007, el Consejero Económico y Director de su Departamento de Investigación afirmaba que:

“Unfortunately, although the benefits of biofuels are sometimes exaggerated, their side effects have become all too apparent. Making ethanol from corn doesn’t generate much net energy—you use almost as much oil producing and transporting the ethanol as you’d use to generate the equivalent amount of gasoline. It also doesn’t significantly reduce carbon emission” (Johnson 2007: 54)

Ante esta situación, movimientos sociales campesinos de todo el mundo han mostrado su disconformidad y oposición a la producción de biocombustibles, al menos en la forma que plantea la agroindustria y la industria energética, ya que como hemos explicado se ha convertido en una de los factores que se encuentran en la raíz del encarecimiento de los recursos agrarios. Además de que, como consumidores, también se ven aquejados por el aumento del precio de los productos alimentarios (Rosset 2009, López Oropez & Calpa Burbano 2011). La Vía Campesina, en la Declaración de Nyéléni del I Foro Mundial de la Soberanía Alimentaria celebrado en Mali en 2007, afirmó que se oponía a “*los Desiertos Verdes de los monocultivos de biocombustibles industriales*” por su aportación al empobrecimiento de “*la vida, los recursos (y) los ecosistemas*” (La Vía Campesina 2007).

4.3 El transporte aéreo como vector del salto tecnológico hacia los biocombustibles

Nos encontramos, pues, en una compleja transición energética. Para sustituir parcialmente algunos usos tradicionales de la energía fósil se cuenta con tecnología ecológica y socialmente viable, como la energía eólica o la solar. Pero no son aplicables al transporte aéreo. Hacer volar aparatos de decenas y centenares de toneladas requiere energías de alta intensidad. Hoy por hoy, sólo derivados del petróleo mezclados en alguna medida con agrocombustibles cumplen los requisitos necesarios.

En esta transición energética el sector de la aviación realiza una doble presión a favor del salto tecnológico de los agrocombustibles. Por un lado, a través de su consumo creciente de una fuente de energía que se agota: a finales de la década pasada se calculaba que la aviación consumía el 6.3% de la producción mundial de petróleo (Nygren & Aleklett, & Hook, 2009, Becken 2011). Algún autor incluso aumenta este porcentaje hasta el 8% (Hickman 2007). Por otro, incentivando la investigación a favor de ese salto tecnológico a los agrocombustibles. Las limitaciones tecnológicas que tiene el sector aéreo a la hora de cambiar su matriz energética, sumada a factores como el aumento del precio del petróleo, el temor al Peak Oil, la mala prensa por las consecuencias medioambientales del uso de combustible fósil, la aportación de cuantiosas subvenciones públicas, las acusaciones de especulación en el mercado del petróleo³⁸, o la tensión que genera la tendencia creciente

38 El sector de las aerolíneas ha sido acusado por gobiernos como Estados Unidos, Francia o Reino Unido de realizar prácticas especulativas que aumentan artificialmente el precio del petróleo para proteger sus ganancias contra las oscilaciones del mercado de la energía (MacDonald & Chazan 2009).

de la demanda de transporte aéreo por el surgimiento de nuevos países emisores de turistas como China, Brasil, Malaysia o Rusia (UNCTAD 2007), explican que el sector aéreo se haya animado a invertir en el desarrollo de biocombustibles.

Junto con otra serie de medidas (el rendimiento operativo de los aviones, la innovación en diseños más eficientes,...) los biocombustibles parecen ser una de las soluciones más prometedoras para los problemas del sector aéreo (Upham & Tomei & Boucher 2009)³⁹. El Air Transport Action Group – ATAG, que agrupa diversas empresas y plataformas empresariales, gestiona la web ENVIRO⁴⁰. La web ENVIRO se dedica a difundir las iniciativas medioambientales del sector del transporte aéreo. Esta web presenta los avances en la utilización de agrocombustibles derivados de la jatropha, la caña de azúcar, el aceite de coco o la camelina por parte de diferentes compañías aéreas y constructoras aeronáuticas. Cada vez con mayor asiduidad, los medios de comunicación se hacen eco de las nuevas iniciativas que surgen en esta línea.

Pero este optimismo se enfrenta con dos problemas. El primero son sus limitaciones técnicas. Anteriormente ya nos hemos referido a un limitante muy determinante: la cantidad de espacio agrario que tendría que dedicarse para poder producir una cantidad sustancial de agrocombustible. A finales de la década de 2000, Scott, Peeters y Gössling publicaron un artículo basado en datos de investigaciones del biofuel producido a partir de jatropha, un género de plantas y arbustos de la familia de las euforbiáceas que es la más utilizada actualmente en investigación y ensayos de biofuel aéreo⁴¹. Los autores se basaban en los cálculos estimados por estas investigaciones para el 2030. Estas estimaciones predicen que un vuelo de 10.000 km de un Boeing 747-400 consumirá 112 toneladas de biofuel. Con estos datos se observa que, con el consumo mundial de combustible por parte del transporte aéreo en el 2005, sería necesario destinar un millón de kilómetros cuadrados a la producción de jatropha: el tamaño conjunto de Alemania, Francia, Bélgica y Holanda (Scott & Peeters & Gössling 2009).

El sector del transporte aéreo conoce este problema. En Madrid, en marzo de 2011, las empresas Airbus, Iberia, SENASA y el gobierno español firmaron un acuerdo de colaboración para el impulso de biocombustibles. En la rueda de prensa posterior Tom Enders, presidente de Airbus, declaró:

“Creemos que los biocombustibles deben ser reservados principalmente para la aviación, dado que nuestra industria no tiene otra fuente viable de energía alternativa” (Europa Press 2011)

Estas declaraciones, que se pueden calificar de desesperadas, fueron recogidas por diversos medios de comunicación españoles.

39 Al respecto, véase la declaración “Aviation Industry Commitment to Action on Climate Change” firmado en el 2008 por aerolíneas, aeropuertos y constructores de aviones (Disponible en <http://www.enviro.aero/Aviationindustryenvironmentaldeclaration.aspx>).

40 Accesible en <http://enviro.aero>

41 Véase <http://www.enviro.aero/Testing-programme.aspx>

Declaración de la IATA sobre el biodiésel para la aviación

La IATA se dedica a apoyar a sus miembros y la industria del transporte aéreo para reducir las emisiones de CO₂.

Los combustibles alternativos, particularmente los biocombustibles sostenibles, se han identificado como uno de los elementos clave para ayudar a lograr este objetivo. Los biocombustibles derivados de cultivos sostenibles como el aceite de jatrofa, de camelina y de algas, o de la madera y la biomasa producida por residuos, pueden reducir la huella de carbono en un 80% a lo largo de su ciclo de vida completo. Vuelos de prueba con biocombustibles ya realizados por siete aerolíneas han puesto en evidencia sus posibilidades, y han demostrado que es factible mezclarlo con el combustible aéreo existente. La industria trabaja en la obtención de la certificación técnica para que los biocombustibles puedan ser utilizados en vuelos con pasajeros. Se espera que a finales del 2011 tengan lugar los primeros vuelos comerciales que utilizan biocombustibles.

NUESTROS OBJETIVOS:

- Continuidad: construir una industria de aviación sostenible a largo plazo
- Clima: proporcionar a la industria metas ambientales
- Costo-competitividad: buscar soluciones asequibles para la obtención de biodiésel aéreo

NUESTRO ENFOQUE:

- Certificación técnica de la sostenibilidad de los nuevos combustibles
- Garantizar que el biodiésel aéreo podrá suministrarse en la infraestructura existente de abastecimiento de combustible común
- Procedimientos sencillos y armonizados para la contabilidad y presentación de informes sobre el biodiésel aéreo
- Mejores prácticas para la compra y la seguridad del biodiésel aéreo
- Involucrar a los gobiernos para incentivar la producción de biodiésel aéreo
- Reunir a las partes interesadas en la producción e inversión en biodiésel aéreo para identificar proyectos idóneos para su financiación

RECURSOS DE LOS QUE SE DISPONE:

- Los informes de la IATA sobre combustibles alternativos
- Directorio de productores de biocombustibles
- El grupo de trabajo sobre biodiésel aéreo del Instituto de Capacitación y Desarrollo de la IATA
- Material de Orientación de la IATA para la Gestión del biodiésel aéreo (la "Bioguía"). La IATA se compromete a facilitar la transición de las compañías aéreas al uso del biodiésel aéreo. Este nuevo material de orientación se ocupará de los aspectos más importantes de la adopción de biodiésel aéreo sostenible. La "Bioguía" se está elaborando actualmente y se publicará en 2012.

Fuente: IATA (sf) "Alternative Fuels" (Disponible en: <http://www.iata.org/whatwedo/environment/pages/alternative-fuels.aspx>). Traducción propia.

El otro problema al que se enfrenta la confianza del sector aéreo en los biocombustibles son las críticas sobre sus consecuencias, y que ya hemos visto. Si volvemos a la página web ENVIRO de la plataforma empresarial ATAG veremos que el sector aéreo también es consciente de esta oposición. Su respuesta es el de la confianza en los biocombustibles de segunda generación. Según este discurso, todos los problemas generados por los biocombustibles (competencia con la producción de alimentos, deforestación, costo energético en su producción, etc.) se aplican a los de primera generación. La web de ENVIRO acaba afirmando:

“These are some of the reasons why the aviation industry is not looking at first generation fuels (...) These are some of the reasons why the aviation industry is looking at second generation fuels”⁴².

El discurso a favor de los biocombustibles de segunda generación afirma que no se producen a partir de materias primas alimentarias. El etanol de segunda generación se obtendría de convertir celulosa en azúcares, y luego fermentarlos. La celulosa puede proceder de restos de cosecha, de la limpieza del sotobosque, o de casi cualquier material orgánico. El biodiésel de segunda generación se podría obtener de algas que no requieren agua de calidad e incluso absorben CO₂.

El problema es que los biocombustibles de segunda generación también presentan limitaciones serias. Por un lado, que no se produzcan a partir de cosechas alimentarias no quiere decir que no hagan uso de recursos agrarios. Los restos de cosecha es esencial para el mantenimiento del suelo agrario, cuando no para la alimentación animal, en las economías campesinas. Si son enajenados del ciclo agropecuario, tendrá que aumentar la dependencia de fertilizantes y piensos industriales. Los residuos forestales también juegan un papel importante en el ciclo de vida del bosque y en su fauna. Además, todo indica que los requerimientos de celulosa supera el volumen de restos agrarios o forestales disponibles, por lo que se acabará estableciendo plantaciones para la producción de esa celulosa. De hecho, buena parte de los esfuerzos en biocombustibles de segunda generación se están realizando mediante ingeniería genética para obtener especies vegetales más energéticas (Vargas 2008).

Por otro, el desarrollo de los biocombustibles de segunda generación es muy incipiente, pero hay serias dudas de que lleguen a ser económicamente viables en el medio plazo. A día de hoy, la opción de los biocombustibles pasa exclusivamente por los de primera generación. Y así se evidencia cuando se observa las líneas de experimentación de biocombustible aéreo, donde las principales apuestas están en la *jatropha* y la *camelina* ⁴³.

42 Aviation biofuels: Not all biofuels are created equal”. Disponible en <http://www.enviro.aero/Not-all-biofuels-are-created-equal.aspx>

43 Aviation Biofuels: Flight testing – The latest developments”. Accesible en <http://www.enviro.aero/Testing-programme.aspx>

4.4 Un ejemplo: El caso de Lufthansa en Java (Indonesia)

En el capítulo anterior ya hemos visto que la alemana Lufthansa es una de las compañías aéreas más destacadas a la hora de poner en práctica las propuestas que la IATA y la OACI proponen para combatir el cambio climático a través del mercado de carbono. Y también lo es en la investigación y ensayo del biocombustible aéreo.

En la primera década del siglo, Lufthansa inició la investigación en biocombustibles aéreos. Después de años de experimentación, el 15 de julio de 2011, se convirtió en la primera aerolínea en establecer un vuelo regular con una mezcla de queroseno convencional y biocombustible durante un periodo de prueba de seis meses. El biodiésel procedía de la semilla de *jatropha*, un arbusto de la familia de las euforbiáceas que se propone como uno de las especies vegetales más adecuadas para la producción de biocombustibles (Deutsche Welle 2011). Cabe destacar que la compañía finlandesa especializada en la producción de biocombustibles Neste Oil fue la encargada de elaborar el biodiésel aéreo. Neste Oil fue galardonada con el premio Ojo Público, durante el Foro de Davos. El premio Ojo Público se concede cada año por parte de organizaciones ambientales y de derechos humanos internacionales a los mayores devastadores medioambientales (ABC 2012). El coste de las pruebas, realizadas con un avión Airbus A-321 que realizaba ocho vuelos diarios entre Hamburgo y Francfort, ascendió a 6.5 millones de euros, cubiertos con fondos públicos en casi un 40%.

El esfuerzo recibió recompensas en formas de premios. La revista British Airline Business otorgó su premio Strategy en la categoría de medio ambiente a Lufthansa por su trabajo en el desarrollo de biocombustibles (Ecoticias 2012). Y otra publicación del sector, la Air Transport World, le concedió su premio Eco-Aviation (Air Transport World 2012). Sin embargo, la experiencia no parece que fuera exitosa económicamente. Finalizados los seis meses de prueba, Lufthansa suspendió los vuelos con biocombustible. La razón aducida fue que el suministro de biodiésel no está garantizado. La compañía aseguró que no volvería a usar este producto hasta que se incrementara la producción de *jatropha* en la cantidad requerida para operaciones regulares. No obstante, afirmó que la prueba había sido medioambientalmente positiva, ya que según sus cálculos había ahorrado 1.500 toneladas de CO₂ en los 1.187 vuelos domésticos realizados (Deutsche Welle 2012).

La percepción de los movimientos sociales ecologistas no fue tan halagüeña. De hecho, se organizó una campaña contra la política de biocombustibles de Lufthansa. Aduciendo cuatro estudios encomendados por la propia Unión Europea y filtrados por la agencia de noticias Reuters, la organización alemana Rettet den Regenwald, una de las que encabezaba la campaña, aseguraba que los agrocombustibles no cumplen los objetivos climáticos de la Unión Europea. En su denuncia afirmaba que:

“fabricar combustibles a partir de plantas calienta el clima, porque para establecer las plantaciones es necesario destruir bosques tropicales y savanas. Además, se causa el desplazamiento de millones de personas, se extinguen especies animales y plantas y se envenenan los suelos y aguas con pesticidas. Al mismo tiempo se agrava el problema del hambre en el mundo al utilizarse las superficies agrícolas para el cultivo de plantas energéticas en lugar de alimentos” (Rettet den Regenwald 2011)

Un informe de la organización ecologista Amigos de la Tierra especificaba los negativos efectos de la producción de la jatropha que utilizaba Lufthansa en su biocombustible sobre la sociedad campesina del distrito indonesio de Grobogan, en la isla de Java (Ritsema 2012).

Grobogan fue escogido en el 2007 por el gobierno de Indonesia para la realización de una prueba piloto en la producción de cultivos energéticos. Curiosamente, un estudio del Ministerio de Agricultura y del banco estatal alemán Kreditanstalt für Wiederaufbau había advertido que el potencial para la producción de bioenergía y el consumo de jatropha no era viable, y que de llevarse a cabo proyectos de este tipo, la jatropha competiría con la producción de alimentos. Sin embargo, el programa siguió adelante. Bajo la denominación Waterland, un grupo de empresas holandesas invirtieron en la producción de jatropha en Grobogan. Se trató de una inversión conjunta con el estado indonesio, que aportaba tierras fiscales que en su día habían sido propiedad de haciendas coloniales holandesas. Estas tierras suponían el 35% del total de tierras cultivables del distrito. A través Jatenergy, una empresa subsidiaria con sede en Australia, Waterland vendió 200 toneladas de aceite de jatropha producidos en Grobogan a Lufthansa. El aceite fue posteriormente refinado por Neste Oil.

El proyecto se realizó en un contexto especialmente conflictivo. La población campesina local siempre ha luchado por su acceso a la tierra, y los terrenos de las antiguas haciendas holandesas estaban en el centro del debate. De hecho, muchos campesinos sin tierras las habían invadido, y producían y vivían de ellas. Con la nueva fuente de ingresos el conflicto se intensificó, ya que ahora el gobierno indonesio tenía interés en expulsar a estos campesinos para producir jatropha en régimen de monocultivo. Muchos se reconvirtieron obreros agrarios de las nuevas explotaciones, en un trabajo que les reporta muchos menos beneficios: el jornal de un día por recoger jatropha es de 8.000 rupias (unos 0.68 euros), mientras que produciendo cultivos de pan llevar (maíz, yuca, frijol, diversos tubérculos, etc.) obtenían entre dos y tres veces esa cantidad. Otros campesinos, propietarios de tierras, sustituyeron sus cultivos tradicionales por la jatropha por indicación del gobierno, con idénticos malos resultados. Además, esta sustitución de productos agroalimentarios que se dirigían al mercado local por la de cultivos energéticos para la exportación ha supuesto un impacto negativo en la seguridad y soberanía alimentaria de Java, la segunda isla con mayor densidad de población del planeta: 864 personas por km².

Las mujeres campesinas han sido las más afectadas en este proceso. Encargadas del cuidado del ganado (caprino y, en menor medida, vacuno), en la estación seca tradicionalmente recolectaban hojas en el bosque y las plantaciones de frutales para utilizar como forraje. Pero ahora estas especies arbolíferas han sido sustituidas por la jatropha, que no produce alimento animal. Las campesinas han debido reducir su número de animales o destinar más tiempo a la recolección de forraje desplazándose a mayor distancia. Además la jatropha compite con la madera de teca y acacia, fuentes de combustible para los hogares más pobres, y también recolectado tradicionalmente por las mujeres. La sustitución de la producción de pan llevar por la jatropha ha supuesto también la pérdida de actividades de transformación que daban valor añadido a la producción y generaban ingresos adicionales, como la preparación de tahu (torta frita de frijol) y tempeh (pastel producido con soja).

Aunque cesaron los vuelos regulares con biodiésel, Lufthansa mantiene su disposición a seguir con la experiencia una vez haya un stock adecuado de este combustible en

el mercado. De hecho, mantiene el objetivo de que toda su flota vuele con un 50% de biocombustibles en 2025. Pero esta meta parece una quimera. Según los propios datos de la aerolínea, para alcanzarla se requeriría una superficie destinada a la producción de maíz de 474.000 km², 68.000 km² para la colza, de 14.000 km² para la palma y de otros productos. Esto corresponde, respectivamente, a la superficie total de Alemania, Austria y Suiza, a la de Irlanda y a la de la provincia española de Sevilla (Rettet den Regenwald 2011).

No obstante, el afán por alcanzar metas tan fabulosas lleva a Lufthansa a presionar para incrementar la producción de insumos de biocombustibles en Indonesia (a lo que el gobierno indonesio accede gustoso), así como en Asia y África.

4.5 Conclusiones y debates

La legitimación de las relaciones difusas de causa-efecto

La producción turística participa en procesos que impactan negativamente en el medioambiente y en sectores económicos como el agrario. Hemos visto como, concretamente el transporte aéreo, es un vector en el cambio climático y en el desarrollo de los agrocombustibles, procesos que menoscaban las economías campesinas. Pero, ¿en qué proporción? ¿En qué porcentaje es el cambio climático provocado por el transporte turístico el que afecta a la agricultura campesina? ¿Cuál es la responsabilidad del sector aéreo en la enajenación de tierras a pequeños campesinos para el establecimiento de plantaciones de jatropha o palma?. Esta incapacidad o dificultad de cuantificar responsabilidades es a lo que denominamos “**relaciones difusas de causa-efecto**”.

Durante mucho tiempo, esta indefinición de las relaciones causa-efecto han permitido al sector turístico invisibilizar su responsabilidad. Y con éxito. La exclusión del transporte aéreo del Protocolo de Kyoto sobre el cambio climático de 1997 es un ejemplo de ello. Cuando la industria turística hablaba de sostenibilidad en turismo, se centraban en aspectos como el ahorro de agua en las instalaciones hoteleras.

Y hasta hace relativamente pocos años, la sostenibilidad del desplazamiento del turista internacional tampoco fue considerado un tema de interés para los estudios turísticos. Hunter y Green publicaron en 1995 un estudio centrado en la relación entre turismo y medioambiente. Un acceso equitativo a los recursos por parte de la sociedad anfitriona, una correcta planificación del uso del suelo o un control del impacto medioambiental por parte de las instituciones públicas locales eran algunos de los factores que los autores consideraban que se debía cumplir para poder hablar de turismo sostenible. Ninguna referencia al costo medioambiental del desplazamiento de los turistas hasta el lugar de destino. Hemos tomado esta publicación como ejemplo, pero podríamos haber escogido muchas otras. La invisibilidad del impacto del transporte aéreo era, en aquellos años, generalizada. Un tipo de literatura que ejemplifica perfectamente esta tendencia son los manuales de ecoturismo y turismo rural comunitario, que se multiplicaron entre finales de la década de 1990 y principios de 2000. Sus objetivos eran facilitar el éxito y la gestión de propuestas turísticas que facilitaran la sostenibilidad de ecosistemas y mejoraran el

nivel de vida de la población local, generalmente campesina⁴⁴. No obstante, en ningún momento se planteaban el dilema de la distancia del lugar de origen del cliente y el costo medioambiental de su transporte. Y menos aún lo que el transporte aéreo puede implicar a través de esas relaciones difusas de causa-efecto en la economía campesina a la que se pretendía beneficiar. A esta visión que separa el impacto del desplazamiento del turista y de su estancia en el lugar de destino ayuda la teoría económica neoclásica dominante, que diferencia analíticamente, pero de forma irreal, producción y distribución (Martínez-Alier 2002).

Esta visión empezó a cambiar en la década de 2000. En buena medida se debe a la influencia política del IPCC. El IPCC no sólo ha dado evidencia científica y legitimidad política al cambio climático. También lo ha dado a las relaciones difusas de causa-efecto. Gobernantes, empresarios y académicos han tenido que admitir que la incapacidad de cuantificar responsabilidades con exactitud o el desconocimiento parcial de los mecanismos que actúan en las relaciones causa-efecto no significa que éstas no existan y que se puedan obviar. Ante esta nueva situación, la industria turística ha elaborado un discurso optimista sobre la capacidad de mantener el ritmo de crecimiento del sector y, a la par, reducir su impacto medioambiental. Para ello ha activado diferentes razonamientos, tales como la confianza en el desarrollo tecnológico o el regateo de cifras sobre el impacto medioambiental del transporte aéreo. A lo largo del texto hemos visto y debatido varias de estas justificaciones.

Otro argumento utilizado ha sido dotar al turismo y al transporte aéreo de un aura de esencialismo: el desplazamiento a larga distancia como necesidad, o incluso como derecho. La OMT ha utilizado y promovido especialmente este planteamiento, jugando a la confusión entre los reconocidos derechos al ocio, a las vacaciones laborales o a la libre movilidad, y un supuesto “derecho humano” a la práctica del turismo. Para ello ha aprovechado la legitimidad que ofrece formar parte del sistema de Naciones Unidas, institución garante de los Derechos Humanos⁴⁵. Sin embargo, tal derecho o necesidad no parece reflejarse en los datos estadísticos. Según la misma OMT, el 80% de los viajes internacionales fueron realizados por ciudadanos de sólo 20 países (Nowicka 2008). En el Estado español, miembro de la OCDE y según el Banco Mundial, el noveno país más rico del mundo, sólo el 6,4% de la población practicaba el turismo internacional antes de la crisis (Instituto de Estudios Turísticos 2008). Duterme (2006) señala que la considerada “democratización del turismo” resultado del boom del turismo de masas sólo ha llegado a una séptima parte de la población mundial, y muy concentrada en los países del Norte. Si se tratara de un derecho humano, sería sin duda el más vulnerado.

44 Algunos de las que han tenido más repercusión son el de OMT (OMT-WTO-BTO 1993), el de la agencia oficial de cooperación alemana GTZ (Steck 1999), el de WWF International (Denman 2001), el de The Nature Conservancy y la cooperación oficial norteamericana USAID (Drumm & Moore 2002, Drumm et al 2002), el de EplerWood International (Lash & Austin 2003), el de la Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas de México (Báez & Acuña 2003) o el manual NETCOM de la Red de Turismo Comunitario Sostenible de América Latina REDTURS (Maldonado 2006).

45 “Affirm the right to tourism and the freedom of tourist movements” Global Code of Ethics for Tourism, adoptado en la XIII Asamblea General de OMT (Santiago de Chile, 1999). La consideración del turismo como derecho permite a la OMT, a través de este Código, reclamar la corrección o eliminación de los impuestos y gravámenes específicos que puedan existir sobre el sector.

Ante las dos principales trabas que limitan la viabilidad del transporte aéreo (el fin del petróleo barato y la obligación de reducir su rol en el cambio climático), el sector propone estrategias que han de mantener el crecimiento exponencial que le caracteriza desde hace décadas. En ningún momento plantea una reducción de las actividades. Ni siquiera, y parafraseando el famoso informe del Club de Roma, un “crecimiento cero”. Más aún: ni una reducción de la tasa anual de crecimiento. Pero ya hemos visto que estas estrategias son de dudosa viabilidad financiera, técnica y científica. En los últimos años se ha analizado la eficacia de esos mecanismos, al punto de haberse convertido en un espacio de debate científico. La mayor parte de estos estudios no ve factible la política de “crecer y reducir” que propugna el sector. Para estos autores, la reducción del impacto del transporte aéreo sólo se puede lograr limitándolo (Scott & Peteers & Gössling 2009; Brunnengräber 2009; Weaver 2011; Scott 2011).

Pero más allá de su inverosimilitud, se tratan de propuestas que adoptan el peligroso esquema PROBLEMA-SOLUCIÓN-PROBLEMA: proyectan soluciones que, además de no solventar los problemas que se pretenden enfrentar, se convierten en vectores de otros nuevos. En concreto, en vectores de procesos globales (landgrabbing, enajenación de recursos agrarios, desvío de recursos públicos, etc.) que afectan negativamente las economías y sociedades rurales-campesinas.

Turismo de larga distancia *versus* turismo de proximidad

En los últimos años también empiezan a surgir estudios que se preguntan por la sostenibilidad financiera, y no sólo medioambiental, del turismo internacional. Y tratar este tema no se puede hacer sin considerar el sistema de subsidios que recibe el sector turístico en general y el del transporte aéreo en especial. En algunos casos, se pone en duda que el turismo internacional sea viable si se internalizaran los costes reales del transporte aéreo (Gössling 2003, Hickman 2007).

El turismo de larga distancia está fuertemente subsidiado. Ya hemos visto que el combustible de la aviación comercial internacional está exento de impuestos desde 1949. Igualmente se ha de considerar como subvención que el tráfico aéreo no entrase en las regulaciones del Protocolo de Kyoto: el resto de industrias han tenido que hacer fuertes inversiones para reducir o compensar sus emisiones de gases invernadero. También lo son los alicientes que muchos gobiernos dan a compañías aéreas para que mantengan determinadas conexiones o sigan operando en sus aeropuertos. Sin estos y otros mecanismos de subsidio y ayuda, difícilmente se explicaría lo poco que ha repercutido en el importe del pasaje aéreo el aumento del precio del petróleo desde finales de la década de 1990. Un informe del Gobierno británico calculaba que sólo internalizando sus costes medioambientales, el precio del transporte aéreo aumentaría entre 320 y 6.680 euros dependiendo del tipo de avión y el vuelo (citado en Nowicka 2008). Como escribe Latouche (2008: 242) basándose en un estudio del International Center for Technology Assessment, si se incluyera en el precio del combustible sus costes invisibles “no habría probablemente más aviación civil y habrían, sin duda, muchos menos coches en las carreteras”.

Estos subsidios no son, como vemos, inertes medioambientalmente. Y tampoco socioeconómicamente. Favorecer el transporte aéreo y el turismo de larga distancia tiene consecuencias que padecen sectores como la economía campesina. Y sus beneficios, en

cambio, son asumidos por grupos sociales minoritarios. Un estudio centrado en Gran Bretaña demostraba que los grupos sociales mejor situados económicamente son los principales beneficiarios de los subsidios que recibe la aviación comercial internacional (Bishop & Grayling 2003).

Ante esta situación, cualquier tipo de turismo que implique desplazamientos a larga distancia difícilmente puede definirse como sostenible. Empieza a crecer la consideración de la proximidad como un elemento consustancial a cualquier propuesta turística que quiera ser considerada sostenible (Nawjin & Sterren & Peteers 2008, Dickinson 2009, Scott & Peeters & Gössling 2010). Y esto también implica a modelos turísticos post-fordistas como el ecoturismo, el turismo comunitario o el turismo solidario (*Volunteer Tourism*), que hasta ahora se habían considerado paradigmas de la sostenibilidad en turismo fuera cual fuera la distancia entre origen y destino del viajero (Gössling et al 2002; Gascón 2009).

No parece que el cambio de este patrón de consumo turístico pueda proceder de la concienciación del turista. Diversos estudios sobre la actitud del usuario han evidenciado fuertes reticencias a reducir o abandonar la costumbre de viajar a largas distancias (Frew & Winter 2009, Randles & Mander 2009, McKercher et al 2010, Huebner 2012)⁴⁶. Pero la reducción del turismo internacional aparece como un futuro posible, ya no por una decisión ética o política, sino por razones económico-financieras: el encarecimiento del combustible aéreo a niveles que ya no se pueden subvencionar o repercutir en otras fases de la cadena de valor turística (Hall 2009). A principios de 2012 el precio del barril de petróleo Brent ya se movía por encima de los 120 dólares (¡en un contexto de recesión económica en los países occidentales, y por tanto de deceleración en el crecimiento de la demanda mundial de energía!). El resultado fue la liquidación, en pocos meses, de varias compañías aéreas (Spanair, Cirrus, Malév, Air Alps,...) y el cierre de balance con números rojos de muchas otras (TAM, Lufthansa, Air Berlin, Iberia,...). Todo indica que la tendencia será la concentración del sector en unas pocas aerolíneas, la reducción de destinos a los más rentables (o subvencionados) y el encarecimiento de los vuelos.

Como ya hemos indicado, si consideramos el conjunto de la población mundial, la horquilla de los beneficiarios de los servicios aéreos actuales totaliza un porcentaje que expresa elitismo. No obstante es un porcentaje que ha ido creciendo a un ritmo constante desde el fin de la II Guerra Mundial. Todo indica que esa horquilla tenderá a estrecharse de nuevo en los próximos años y décadas, dando fin a la era del turismo internacional de masas, al menos en sus destinos más exóticos. Y es que, como recordaba Neil Smith (1984) hace ya tres décadas, la percepción científico-optimista de que el desarrollo tecnológico podría permitir al ser humano independizarse de la tiranía de la Naturaleza es una falacia. Ahí está la enfermiza dependencia de productos como los hidrocarburos que tiene el modelo de vida que se nos plantea como ideal. Un modelo de vida que incluye prácticas de ocio basadas en el turismo del “mejor cuanto más lejos”.

⁴⁶ Aunque algunos estudios recientes empiezan a vislumbrar cambios en este sentido (Aguirre González, 2011, Cohen & Higham & Cavaliere 2011, Gössling 2012)

CONCLUSIONES

JORDI GASCÓN Y DIANA OJEDA

Turismo y acaparamiento de tierras (*landgrabbing*)

Señalamos en la introducción que uno de los objetivos del presente libro era mostrar cómo la industria turística participa en procesos globales que afectan negativamente las economías campesinas. En este sentido, y más allá de los efectos concretos que en el mundo rural tienen los fenómenos analizados (las políticas conservacionistas de corte neoliberal, las propuestas de la Teoría del Enlace Inducido, las estrategias del sector aéreo para reducir su rol en el cambio climático, y la apuesta de esta misma industria por el biocombustible), un elemento común a los cuatro estudios es que en todos surge la sombra del acaparamiento de tierras o *landgrabbing*. El *landgrabbing* es uno de los fenómenos que actualmente está interviniendo de forma más incisiva en los espacios agrarios. Este concepto describe la acumulación de tierras de vocación agraria y otros recursos asociados (agua y bosques, mayoritariamente) con el objetivo de controlar los beneficios de su uso (Transnational Institute 2013). Estos beneficios no son necesaria o únicamente agro-pecuarios. De hecho, muchas veces el objetivo es especulativo: obtener lucro aprovechando incrementos futuros esperados del precio de los recursos agrarios y naturales (McCarthy & Vel & Afiff 2012).

El fenómeno del *landgrabbing* se acentuó a partir de la crisis alimentaria de 2008. Hasta ese momento, y desde el fin de la II Guerra Mundial, la economía agraria se había caracterizado por una disminución constante de los precios agrarios. Esta tendencia cambió en la segunda mitad de la década de 2000: de repente, y de forma fulgurante, los precios empezaron a subir, provocando una fuerte hambruna en muchos lugares del planeta (Busch 2010). Las causas son diversas. A nivel inmediato se han identificado la fuerte demanda de los biocombustibles, que compiten con la producción de alimentos y tejidos por el uso de los recursos agrarios, el aumento de la demanda de alimentos en los denominados países emergentes como China, India o Brasil, o el cambio climático, que está reduciendo la frontera agrícola. Pero detrás de estas causas coyunturales estaría la continuada industrialización de la agricultura y el endeudamiento de los productores para financiarla, la liberalización y globalización del mercado agrario que impide a los mercados locales establecer los precios de su producción, y el control de los mercados por empresas

transnacionales de la distribución (supermercados) que se emplazan como un cuello de botella entre el productor y el consumidor (Ghosh 2010, Holt-Giménez & Patel 2010, Lang 2010, Ploeg 2010b).

El *landgrabbing*, por tanto, se ve impulsado por el encarecimiento de los precios agrarios. Pero a la vez también actúa como causa de este proceso en un bucle de retroalimentación. La crisis económica mundial, iniciada en la segunda mitad de la década pasada, hizo que los capitales dejaran de interesarse por invertir en los sectores financiero e inmobiliario, donde hasta ese momento se habían dirigido, y vieron en la adquisición de tierras y otros recursos agrarios la mejor opción de inversión en este contexto de fuerte subida de los alimentos. Y al convertirse en un sector atrayente a la inversión, generó una espiral inflacionista, que a su vez aumenta el interés por invertir en él.

Identificado inicialmente por la organización GRAIN (2008), en pocos años el acaparamiento de tierras se ha convertido objeto de estudio y debate académico (Borras & Franco 2012, Scoones et al 2013). Su investigación ha puesto de manifiesto que el fenómeno está expulsando campesinos de sus tierras, menoscaba los derechos de los pueblos indígenas al negarles acceso a sus territorios, y comporta una pérdida de la soberanía alimentaria de las regiones, que ven como sus tierras ya no se utilizan para cubrir sus necesidades básicas (Borras et al 2012, Lavers 2012, White et al 2012, Transnational Institute 2013).

En el fenómeno del *landgrabbing*, el turismo juega su papel: actúa como un elemento más en los procesos de acumulación de capital que ahora priorizan la tierra y los recursos agrarios como mercancías para la inversión. Y así se evidencia en los estudios que componen el libro. En el caso del Parque Natural de Tayrona vemos cómo el despojo a favor de la acumulación del capital se realiza en nombre de políticas conservacionistas y medioambientales. También hemos percibido cómo la Teoría del Enlace Inducido, si bien se presenta como una estrategia para combatir la pobreza rural, puede acabar secundando la descampesinización y el ingreso de capitales foráneos interesados en participar en el negocio del suministro de alimentos a los hoteles a través de la compra y acumulación de tierras. Finalmente, los dos últimos capítulos han mostrado cómo las políticas corporativas del sector del transporte aéreo para enfrentar sus principales limitaciones en su crecimiento, facilitan el proceso de concentración de tierras y la expulsión del campesinado: para compensar el rol de la aviación en el cambio climático, la industria aérea participa cada vez más activamente en los mercados de carbono y en programas como REDD que requieren de recursos agrarios para su funcionamiento; y para enfrentar la presión que supone el fin del petróleo barato, impulsa el desarrollo de biocombustibles.

El segundo objetivo explicitado del libro era contribuir a vincular los estudios rurales y los turísticos. En este caso, el fenómeno del acaparamiento de tierras nos permite observar el divorcio existente entre estos dos campos científicos. Por un lado, desde los estudios turísticos, incluso cuando se tiene como objeto de estudio el despojo del campesinado de sus tierras en favor del desarrollo del turismo, raramente se analiza bajo la concepción del fenómeno del *landgrabbing*. Y esto limita el análisis: dificulta descubrir que detrás del desarrollo turístico existe una lógica del capital que va más allá del sector económico en el que coyunturalmente interviene. Por otro, desde los estudios rurales el turismo se ve como un factor de poca consideración en el acaparamiento de tierras. Y es posible que en la globalidad del fenómeno el turismo no tenga un papel tan señalado como las actividades

extractivas o los agro-negocios a gran escala. Pero en determinadas regiones del planeta, este rol es destacado.

Por ejemplo, amplios territorios de la Patagonia argentina, incluidos tierras de parques nacionales, fueron adquiridos desde la década de los '90 por inversores extranjeros aprovechando leyes federales muy laxas y la poca formalización de la propiedad de la tierra por parte de la población indígena que la ocupa. Una parte sustancial de estas adquisiciones se han dirigido a la implementación de proyectos turísticos de alta gama. El caso de Ward Lay, heredero de los emporios de tentempiés y refrescos Lay y Pepsico, es ejemplar: en 1998 adquirió 80.000 hectáreas en la provincia de Neuquén para establecer un proyecto turístico exclusivista (Sánchez 2006). Sin salir del Cono Sur, la secta Moon compró más de medio millón de hectáreas en el norte de Paraguay, en territorio ancestral de los indígenas Chamacoco, para llevar a cabo un proyecto ecoturístico (Monte 2013). Pero son las zonas de playa las más cotizadas: la costa de El Salvador vive un *boom* urbanístico en base a segundas residencias que está privatizando la costa y expulsando a su población (Cañada 2013); en la Bahía de Tela, en Honduras, subsiste un fuerte conflicto entre la población garífuna local y el gobierno por el desalojo del territorio para su conversión en un nuevo Cancún (Trucchi 2010)⁴⁷.

Los casos analizados en el presente libro no han sido siempre tan evidentes. Este es un elemento que nos interesaba destacar: cómo el turismo participa de procesos globales, tales como el auge de los biocombustibles o los mercados de carbono, como un vector más. La intención era mostrar que el turismo no es una industria que actúe de forma autónoma del resto de la economía. Fijarnos en la participación del turismo en procesos globales donde no hay una relación clara y definida entre causa y efecto nos parecía necesario para demostrar la verosimilitud de lo que hemos denominado “relaciones difusas causa-efecto”, y que se ha explicado en las conclusiones del cuarto capítulo.

La investigación que relaciona explícitamente turismo y acaparamiento de tierras es escasa, pero no inexistente. En los últimos dos o tres años se han publicado los resultados de investigaciones que identifican la enajenación de tierras campesinas e indígenas por el desarrollo turístico como fenómenos de *landgrabbing*. Zommers, en 2010, ya reconocía que el turismo era una de las causas del fenómeno (Zommers 2010). Posiblemente el primer estudio de caso publicado fue el de Diana Ojeda (2011, 2012), en el que descubría y describía como en el norte de Colombia el *landgrabbing* se escondía detrás de políticas turísticas conservacionistas. Posteriormente Gardner (2012) veía lo mismo en propuestas ecoturísticas en territorio Masái, en Tanzania, y Noorloos (2013) en Guanacaste, Costa Rica. Recientemente se han publicado estudios que analizan casos similares en Europa; concretamente en Francia (Pieper 2013) y Bulgaria (Medarov 2013).

47 En muchos casos, el despojo de la población local y el acaparamiento de tierras para la construcción de infraestructuras turísticas es patente. En otros, sin embargo, cuesta creer que la adquisición de tanta cantidad de tierra sea necesaria para llevar a cabo una propuesta turística (¿500.000 hectáreas en una zona tan marginal y de difícil acceso como el Chaco paraguayo? ¿80.000 en la Patagonia?). En estos casos, parecería que el turismo se utiliza como justificación para la adquisición de tierras con fines especulativos. La actividad turística sería el pretexto para demostrar que se está haciendo un uso productivo de la tierra, especialmente en aquellos países en los que su leyes y jurisprudencia establece como principio el “uso social” de la tierra; es decir, la obligación de su propietario a explotarla bajo el riesgo de la expropiación.

Aunque aún escasos, estos ejemplos muestran que en los últimos años se están reabriendo los puentes entre los estudios turísticos y los estudios rurales. No queremos decir que los estudios turísticos no se hayan interesado por el sector agrario. Por el contrario, y como hemos podido ver en los distintos estudios que componen el libro, este interés es patente. Pero su acercamiento, de carácter funcionalista, sufre dos graves limitaciones. Por un lado, su interés se centra en averiguar cómo desviar recursos del sector agrario en favor del turismo, sin considerar si eso facilita o dificulta la capacidad de resiliencia del mundo rural. Por otro, no han internalizado los debates que existen en los estudios rurales desde hace casi medio siglo.

Los trabajos citados anteriormente, que relacionan el desarrollo del turismo con un fenómeno analizado por los estudios rurales, el acaparamiento de tierras, son un ejemplo de los posibles diálogos tan necesarios entre los dos campos de estudio. Esperamos que el presente libro contribuya a alimentar este proceso.

Pero, ¿por qué y para qué el campesinado?

La distinción entre modelos de producción agraria ha sido un elemento nuclear del libro. Conseguir establecer puentes entre los estudios rurales y los estudios turísticos requiere, como ya se ha indicado, que los primeros otorguen una mayor deferencia al turismo como vector de cambios del mundo rural, y crezca su consideración como objeto de estudio. Pero especialmente pasa porque los segundos asuman esa diferenciación entre modelos. Más aún: porque no consideren el modelo campesino como una fase superada y arcaica en la producción agraria, y admitan su importancia en la producción de alimentos y en el mantenimiento de los ecosistemas, tal como lo hacen mayoritariamente los investigadores adscritos a los estudios rurales.

Hemos descrito cómo entre los ideotipos campesino y agroindustrial se sitúan todo tipo de explotaciones agrarias; es decir, que el modelo de producción campesino es eso, un modelo. En la inmensa mayoría de los casos, el agricultor tiene un grado u otro de “campesinización” y de características de “productor agroindustrial”. Pero la distinción entre ideotipos y su definición nos permite entender la dicotomía entre dos formas de producción agraria de naturaleza totalmente distinta. Si bien se han identificado con profundidad en el libro, concretamente en el segundo capítulo, está bien que ahora recordemos algunas de las diferencias más características.

Una especialmente remarcable es que el modelo campesino tiende a ser un modelo cerrado en nutrientes y energía: la combinación de una producción diversificada y de un uso intensivo de mano de obra permite que la explotación tienda a mantener el equilibrio de los nutrientes del suelo sin (o con pocos) aportes externos, así como combatir de forma natural las plagas (que suelen reproducirse más fácilmente en contextos de monocultivos). El modelo agroindustrial, que especializa la producción y se basa en la mecanización del campo, se caracteriza por ser un modelo abierto: requiere incorporar grandes cantidades de insumos industriales (fertilizantes, fungicidas, herbicidas,...) y combustible, que no se generan en el ciclo productivo. Otro elemento que distingue a los dos ideotipos es la preferencia de mercados: mientras que el modelo agroindustrial tiene vocación exportadora (la producción en monocultivo o poco diversificada obliga a ello), con el costo energético que comporta el transporte de productos a miles de kilómetros

de distancia del lugar de producción, el modelo campesino, que tiende a la diversificación, busca cubrir las necesidades domésticas (autoconsumo), locales y regionales (circuitos cortos de comercialización).

A estos elementos definitorios habría que sumar el descubrimiento del papel multifuncional de la economía campesina por parte de los estudios rurales a partir de los '90. La multifuncionalidad considera que el mundo rural campesino no sólo permite producir alimentos y materias primas, sino que tiene otros roles esenciales para la sostenibilidad del territorio: mantiene ecosistemas, combate los desequilibrios geográficos, etc. E igualmente, como ya hemos visto, que sus diferencias en la producción y en la comercialización hacen que ambos modelos agrarios tengan un rol diametralmente distinto en el cambio climático: mientras que el agroindustrial es, hoy, la principal causa de generación de gases de efecto invernadero (IPCC 2007b), el modelo campesino tiende a mantener agro-ecosistemas que actúan como sumideros de esos gases (Altieri & Koohafkan 2008).

La Vía Campesina es un movimiento social internacional surgido en 1992, conformado por organizaciones campesinas e indígenas de todo el planeta. Su objetivo es la defensa de un mundo rural campesino y de los derechos de sus pobladores. Para La Vía Campesina las causas de la pobreza campesina e indígena no se encuentra en sus modelos económicos, sino en factores exógenos de las que estos modelos son víctimas. Básicamente: la enajenación de las mejores tierras para la producción agroindustrial, relegando al campesino a ocupar espacios marginales y poco productivos; la generalización de políticas que favorecen otros sectores económicos en detrimento del primario-agrícola; y la generalización de políticas que favorecen el modelo agroindustrial en detrimento de las pequeñas explotaciones campesinas (Desmarais 2007, Bascuñán Añover 2009, Borrás & Franco 2009, Edelman & Carwil 2011).

Como arma y bandera política, La Vía Campesina creó y desarrolló el concepto de Soberanía Alimentaria, que definió como

“el derecho de los pueblos a definir sus propias políticas y estrategias sustentables de producción, distribución y consumo de alimentos que garanticen el derecho a la alimentación para toda la población, con base en la pequeña y mediana producción, respetando sus propias culturas y la diversidad de los modos campesinos, pesqueros e indígenas de producción agropecuaria, de comercialización y de gestión de los espacios rurales, en los cuales la mujer desempeña un papel fundamental”⁴⁸.

Lo interesante del concepto de Soberanía Alimentaria es que no se trata de un mero pliego de peticiones o un recetario de buenas prácticas, sino que es el constructo teórico de una propuesta que integra todos los elementos que participan en el proceso productivo agropecuario y en la vida rural: los insumos (agua, tierra, semilla), la tecnología, el ecosistema, el mercado y los consumidores, la fuerza de trabajo, el sistema de créditos y subsidios, la calidad de la producción, el acceso a servicios públicos, etc. Y lo hace exigiendo el reconocimiento de derechos (derecho de un país a definir sus políticas agrarias, derecho a los recursos productivos, derechos de la mujer campesina, derechos indígenas, derecho a

48 Declaración final del Primer Foro Mundial de Soberanía Alimentaria (La Habana, 2001).

la alimentación, derecho al acceso al mercado local, derechos del consumidor, etc.), y sólo secundariamente capital para la producción. Y es que se trata de una propuesta política, y no de un modelo productivo o de una estrategia destinada a acceder a recursos financieros públicos.

El éxito de La Vía Campesina y de sus principios programáticos ha sido, en sus poco más de dos décadas de vida, sustanciales. Actualmente La Vía Campesina es una entidad reconocida en espacios multilaterales como la FAO, y el concepto de Soberanía Alimentaria ha sido incluso asumido, al menos formalmente, por los nuevos gobiernos nacionalistas latinoamericanos como principio rector de sus políticas agrarias (Gascón 2010, 2011).

Por tanto, el acercamiento de los estudios turísticos a los estudios rurales (y a su concepción y valoración de la economía campesina) puede permitir a los primeros también una aproximación a los posicionamientos que defienden los movimientos sociales de ámbito transnacional. Una posibilidad que puede despertar el interés especialmente a la nueva corriente del Turismo Crítico o Giro Crítico (*Critical Turn*) que ha surgido en los estudios turísticos, dado su explícito compromiso político a favor de la justicia social, la equidad y la lucha contra la opresión (Ateljevic et al 2007, Higgins-Desbiolles 2008), como ya se explicó en la introducción del libro. Asumir el principio de la Soberanía Alimentaria, incluso podría ayudar a esta nueva corriente de pensamiento a superar una limitación detectada por Bianchi (2009): que se ha centrado más en aspectos culturales que en factores económicos, y esto le dificulta analizar con amplitud las relaciones de poder en un mundo globalizado.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUENTES PRIMARIAS

Abad Hernández, José María

2008 “Petróleo, ¿pero qué clase de petróleo?: No todo el oro negro es igual”
El Economista. 29 mayo

ABC (2012)

2012 “Los premios de la deshonra en Davos” *ABC*. 3 April (Disponible en: www.abc.es)

Andrews, Edmund L. y Barringer, Felicity

2007 “Bush Seeks Vast, Mandatory Increase in Alternative Fuels and Greater Vehicle Efficiency” *The New York Times*. 24 January

ATW

2012 “Lufthansa tops ATW inaugural Eco-Aviation Awards list” *Air Transport World*.
8 May (Disponible en: www.atwonline.com)

Aviatur

2011 *Grupo Aviatur* (Disponible en: www.grupoaviatur.com)

Burgos, Filipo

2001 “El problema de tierras en el Parque Nacional Tayrona: Las leyes de reforma agraria y la disponibilidad de la propiedad privada”, en Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales *Parques con la Gente II*. Bogotá: Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales

Canalis, Xavier

2009 “Los turistas británicos que viajan a España ya pagan 24,6 euros por contaminar el cielo” *Hosteltur*. 16 de noviembre

CDM-UNFCCC

Sf “Afforestation and Reforestation of Land Currently Under Agricultural or Pastoral Use” Approved large scale methodologies AR-AM0007 / Version 05

Cinco Días

- 2011 “Lufthansa inicia el primer vuelo regular utilizando biocombustible” *Cinco Días*. 11 July (Disponible en: www.cincodias.com)

CLOC-VC

- 2010 “Declaración de la CLOC - Vía Campesina frente a REDD”, en Cabello, Joanna y Gilbertson, Tamra (eds.) *NO REDD: Una lectura crítica* (pp. 210-211). Sonora: Editorial Tres Perros

COAG

- 2011 “Balance agrario 2011: El nivel de endeudamiento del sector supera por cuarto año consecutivo a la renta agraria” *InfoAgro*. 28 de diciembre (Disponible en: www.infoagro.com)

Código Civil Colombiano

- 2011 *Título IX: El derecho de usufructo*. Bogotá: República de Colombia.

Conpes 3296

- 2004 *Lineamientos para la participación privada en los servicios ecoturísticos en los Parques Nacionales Naturales de Colombia*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.

Coronel, Humberto

- 2009 “El Tayrona es de muy pocos colombianos” *El Tiempo*, 10 de octubre (Disponible en: www.elespectador.com)

Deutsche Welle

- 2011 “Lufthansa, la primera en vuelo regular con biocombustible” *Deutsche Welle*. 10 July (Disponible en: www.dw.de)
- 2012 “Lufthansa suspende sus vuelos con biodiésel” *Deutsche Welle*. 13 January (Disponible en: www.dw.de)

Ecoticias

- 2012 “Lufthansa, premiada por su labor con los biocombustibles” *Ecoticias*. 11 July (Disponible en: www.ecoticias.com)

El Comercio

- 2012 “Países emergentes se oponen a la tasa de CO₂ aérea de la Unión Europea” *El Comercio*. 14 febrero (Disponible en: www.elcomercio.pe)

El Espectador

- 2011 “Compulsan copias sobre versión de alias ‘El canoso’ respecto a los hijos de Uribe” *El Espectador*. 5 de agosto (Disponible en: www.elespectador.com)
- 2013 “Fallo prohíbe el turismo en sitios sagrados del Tayrona” *El Espectador*, 12 de febrero.

Eturbonews

2010 “IATA condemns German plans to impose air travel tax” *Eturbonews*. 8 June
(Disponible en: <http://www.eturbonews.com>)

Euroefe

2011 “Decepción en IATA por incluir aviación en sistema europeo de emisiones de CO₂”,
Euroefe. 21 Diciembre (Disponible en: www.euroefe.com)

Europa Press

2011 “Impulso al uso de los biocarburantes en la aviación” *Tendencias* 21. 5 april
(Disponible en: www.tendencias21.net)

European Parliament

2003 “The promotion of the use of biofuels or other renewable fuels for transport”.
Directive 2003/30/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2003 on the promotion of the use of biofuels or other renewable fuels for transport. The European Parliament and the Council of the European Union

FAO, UNDP y UNEP

2008 *UN Collaborative Programme on Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation in Developing Countries (UN-REDD): Framework Document*
(Disponible en: www.un-redd.org)

Ferret, Grant

2007 “Biofuels, crime against humanity” *BBC News*. 27 October
(Disponible en: www.news.bbc.co.uk)

Hammer, Joshua

2007 “In Colombia, a War Zone Reclaims its Past”, *The New York Times*, 11 de noviembre (Disponible en: www.travel.nytimes.com)

Harrabin, Roger

2008 “Call for delay to biofuels policy” *BBC News*. 24 March
(Disponible en: www.news.bbc.co.uk)

IATA

2009 *A global approach to reducing aviation emissions: First stop: carbon-neutral growth from 2020*. Suiza: IATA

ICAO

2000 “Annual Civil Aviation Report 1999” *ICAO Journal* 55(6): 10-36

2006 *Convention on International Civil Aviation* (Doc 7300/9). Montreal: ICAO, Ninth Ed. (orig. 1944)

2008 “ICAO Carbon Calculator”. *ICAI News Release* (PIO 03/08). Montreal, 18 June 2008
(Disponible en: www.icao.int)

2010 *Resolution A37-19: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change* (Disponible en: www.icao.int)

2011 *Annual report of the Council 2010 (Doc. 9952)*. Chicago: ICAO-OACI

Instituto de Estudios Turísticos

2008 *El turismo español en cifras - 2006*. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

Kahya, Damian

2011 "Air wars: Fears of trade war over EU airline carbon cap" *BBC News*. 21 December (Disponible en: <http://www.bbc.co.uk/news/business-14325571>)

La Vía Campesina

2007 "Declaración de Nyéléni" (Disponible en: <http://www.nyeleni.org>)

2009 "Los pequeños productores y la agricultura sostenible están enfriando el planeta" Documento de posicionamiento (Disponible en: www.cloc-viacampesina.net)

2010 "Agribusiness Transnational Corporations (TNCs) and UNFCCC process" Background document (Disponible en: <http://www.viacampesina.org>)

Ley 300

1996 *Ley General de Turismo*. Bogotá: Congreso de la República de Colombia

Lohmann, Larry

2000 "For Reasons of Nature: Ethnic Discrimination and Conservation in Thailand" *The Corner House* (Disponible en: www.thecornerhouse.org.uk)

Lufthansa

2010 *Balance 2009*. Frankfurt: Deutsche Lufthansa AG (Corporate Responsibility Report)

MacDonald, Alistair y Chazan, Guy

2009 "Oil speculators under fire" *The Wall Street Journal*. 8 July

Reel, Monte

2013 "The Unification Church: Lost in paradise?" *The Week*. 25 February

Rettet den Regenwald

2011 "Acción terminada: Lufthansa carga combustible en la selva" (Disponible en: www.salvalaselva.org)

Rodríguez, César

2012 "El sexto sentido de Six Senses" *El Espectador*. 11 de mayo

Semana

- 2008 “Las 1000 empresas más grandes de Colombia” *Semana*. 28 de abril
- 2011 “Novela en el Tayrona” *Semana*. 9 de abril (Disponible en: www.semana.com)

Shenker, Sarah

- 2008 “Canada’s black gold oil” BBC News. 10 December
(Disponible en: www.news.bbc.co.uk)

SWISS

- 2010 *SWISS – Die Umwelt fliegt mit. Zurich: SWISS*

Teorema Ambiental

- 2009 “IATA anuncia crecimiento cero de las emisiones de carbono en 2020”
(Disponible en www.teorema.com.mx)

Transnational Institute

- 2009 “Carbon Trading: A brief introduction”. Document

UN-REDD

- 2011 *UN-REDD Programme: 2010 Year in Review. Geneva: UN-REDD Programme Secretariat y FAO y UNDP y UNEP*

Unidad de Parques

- 2011 “Brigada de aseo como inicio de campaña de sensibilización en el Parque Tayrona”
Parques Nacionales. 22 de febrero (Disponible en: www.parquesnacionales.gov.co)

United Nations

- 1998 Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change
(Disponible en: www.unfccc.int)

Verdad Abierta

- 2011a “El Incora, ‘40’ y sus ladrones de tierras” *Verdad Abierta*. 27 de marzo
(Disponible en: www.verdadabierta.com)
- 2011b “Lo que ha dicho ‘el Canoso’ sobre los hermanos Uribe” *Verdad Abierta*. 5 de agosto
(Disponible en: www.verdadabierta.com)
- 2011c “Antes nos servían whisky ahora nos llaman bandidos”: ‘El Canoso’” *Verdad Abierta*.
22 de agosto (Disponible en: www.verdadabierta.com)

WWF-UK

- 2002 *Holiday Footprinting: A Practical Tool for Responsible Tourism*
(www.wwf.org.uk)

Yoligrilla

- 2012 “El engaño del negocio verde en el Tayrona” *El Espectador*. 3 de septiembre

DOCUMENTACIÓN SECUNDARIA

Ad Hoc Panel of the Advisory Committee – National Research Council

1983 *Alcohol Fuels: Options for Developing Countries*. Washington DC: National Academic Press

Adams, William y Hutton, Jon

2007 “People, Parks and Poverty: Political Ecology and Biodiversity Conservation” *Conservation and Society* 5 (2): 147-183

Aguirre González, Juan Antonio

2011 “Turismo, información, cambio climático: El caso del Parque Nacional Volcán Poas, Costa Rica” *Pasos, revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 9 (4): 519-530

Aitchison, Cara; MacLeod, Nicola y Shaw, Stephen

2000 *Leisure and tourism landscapes: Social and cultural geographies*. Londres y Nueva York: Routledge

Akram-Lodhi, A. Haroon y Kay, Cristóbal

2010 “Surveying the agrarian question (part 2): current debates and beyond” *Journal of Peasant Studies* 37 (2): 255-284

Altieri, Miguel A.

1995 *Agroecology: The science of sustainable agriculture*. Boulder: Westview Press.

2009 “The Ecological Impacts of Large-Scale Agrofuel Monoculture Production Systems in the Americas” *Bulletin of Science, Technology y Society* 29 (3): 236-244

2010 “¿Por qué la agricultura campesina?: Agroecología, movimientos sociales y políticas a favor de la soberanía alimentaria”, en J. Gascón y X. Montagut (eds.) *¿Cambio de rumbo en las políticas agrarias latinoamericanas?: Estado, Movimientos sociales campesinos y soberanía alimentaria* (pp.27-42). Barcelona: Icaria

Altieri, Miguel y Bravo, Elizabeth

2009 “The Ecological and Social Tragedy of Crop-based Biofuel Production in the Americas”, in Jonasse, Richard (ed.) *Agrofuels in the Americas* (pp. 15-24). Oakland: Food First Books

Altieri, Miguel A. y Koohafkan, Parviz

2008 *Enduring Farms: Climate Change, Smallholders and Traditional Farming Communities*. Penang, Malaysia: Third World Network

Altieri, Miguel A. y Nicholls, Clara

1994 *Biodiversity and Pest Management in Agroecosystems*. New York: Food Products Press

1999 “Biodiversity, ecosystem function and insect pest management in agroecosystems”, in Collins, Wanda W. y Quailset, Calvin O. (eds.) *Biodiversity in Agroecosystems* (pp. 69-84). Boca Raton: CRC Press

Altieri, Miguel A. y Toledo, Víctor M.

2011 “The agroecological revolution in Latin America: Rescuing nature, ensuring food sovereignty and empowering peasants” *Journal of Peasant Studies* 38(3): 587–612

Amelung, Bas; Alvaro Moreno y Daniel Scott

2008 “The Place of Tourism in the IPCC Fourth Assessment Report: A Review” *Tourism Review International* 12 (1): 5-12

Anderson, Teresa; Paul, Helena y Rodríguez, Guadalupe

2008 “Los agrocombustibles y el mito de las tierras marginales” *Polis* 7 (21): 19-35

Angelsen, Arild y Seymour, Frances

2009 “REDD wine in old wineskins?”, en Angelsen, Arild et al (eds.) *Realising REDD+: National strategy and policy options* (pp. 293-304). Bogor, Indonesia: CIFOR

Antipode

2010 Número temático: Capitalism and Conservation. *Antipode* 42 (3)

Arias, Julio y Bolívar, Ingrid

2006 “El cultivo de la identidad natural. Paisaje, cultura y turismo en Montenegro, Quindío”, en Bolívar, Ingrid (ed.) *Identidades culturales y formación del Estado en Colombia: Colonización, naturaleza y cultura*. Bogotá: Universidad de los Andes

Armesto López, Xosé Antón y Gómez Martín, Belén

2004 “Productos agroalimentarios de calidad, turismo y desarrollo local: caso de Priorat” *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada* 34: 83-94

Ateljevic, Irena et al.

2007 “Editors introduction: Promoting an Academy of Hope”, in Ateljevic, Irena y Morgan, Nigel y Pritchard, Annette (eds.) *The Critical Turn in Tourism Studies: Innovative Research Methodologies* (pp. 1-8). Harlow: Elsevier

Ateljevic, Irena; Pritchard, Annette y Morgan, Nigel; eds.

2007 *The Critical Turn in Tourism Studies: Innovation Research Methodologies*. Harlow: Elsevier

Avellà Reus, Lorenzo

1984 “El crédito agrario en España: Un estimación parcial” *Agricultura y Sociedad* 33: 257-280

Báez, Ana L. y Acuña, Alejandrina

2003 *Guía para las mejores prácticas de ecoturismo en áreas protegidas*. México: CDI

Bailey, Robert

2008 *Another Inconvenient Truth: How biofuel policies are deepening poverty and accelerating climate change*. Oxfam Briefing Paper, 114. OXFAM International

Bakker, Karen

2005 “Neoliberalizing Nature? Market Environmentalism in Water Supply in England and Wales” *Annals of the Association of American Geographers* 95(3): 542-565

Barkin, David y Suárez, Blanca

1982 *El Fin del Principio: Las semillas y la autosuficiencia alimentaria*. México: Océano y Centro de Ecodesarrollo

Bascuñán Añover, Óscar

2009 *Campesinos rebeldes: Las luchas del campesinado entre la modernización y la globalización*. Madrid: La Catarata

Becken, Susanne

2004 “How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes” *Journal of Sustainable Tourism* 12 (4): 332-345

2011 “A Critical Review of Tourism and Oil” *Annals of Tourism Research* 38 (2): 359–379

Becken, Susanne y Hay, John E.

2007 *Tourism and Climate Change: Risk and Opportunities*. Clevedon y Buffalo y Toronto: Channel View Publications

Bélisle, François J.

1983 “Tourism and Food Production in the Caribbean” *Annals of Tourism Research* 10: 497-513

Beltrán, Oriol; Pascual, José y Vaccaro, Ismael; coords.

2008 *Patrimonialización de la naturaleza: El marco social de las políticas ambientales*. Donosti: Ankulegi

Bengoa, José

1978 *La hacienda latinoamericana*. Quito: CIESE

Bentley, Robert

2005 *Un nuevo enfoque en el comercio de servicios turísticos en la República Dominicana*. USAID

Berger, Helge y Spoerer, Mark

2001 "Economic crises and the european revolutions of 1848" *The Journal of Economic History* 61 (2): 293-326

Berndes, Goeren et al

2003 "The contribution of biomass in the future global energy supply: a review of 17 studies" *Biomass and Bioenergy* 25: 1-28

Bianchi, Raoul

2009 "The 'Critical Turn' in Tourism Studies: A Radical Critique" *Tourism Geographies* 11(4): 484-504

Binimelis, Rosa; Escurriol, Verónica y Rivera-Ferré, Marta G.

2012 *Soberanía Alimentaria: Transformación artesanal y equidad de género*. Bilbao: Mundubat

Bishop, Simon y Grayling, Tony

2003 *The sky's the limit: Policies for sustainable aviation*. London: Institute for Public Policy Research

Blázquez, Macià; Buades, Joan y Cañada, Ernest

2011 *La balearització global: Conflictes socioambientals de la construcció d'hotels balears a El Carib i Amèrica Central*. Mallorca: Direcció general de cooperació - Conselleria d'Afers Socials, Promoció i Inmigració

Blázquez, Macià y Cañada, Ernest; comp.

2011 *Turismo Placebo: Nueva colonización turística: del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe: Lógicas espaciales del capital turístico*. Managua: Enlace

Blázquez, Macià; Cañada, Ernest y Murray, Ivan

2011 "Búnker playa-sol. Conflictos derivados de la construcción de enclaves de capital transnacional turístico español en El Caribe y Centroamérica" *Scripta Nova* XV (368) (Disponible en: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-368.htm)

Blázquez, Macià y Murray, Ivan

2010 "Una geohistoria de la turistización de las Islas Baleares" *El Periplo Sustentable* 18 (Disponible en línea en: www.uaemex.mx/plin/psus/periplo18/articulo_03.pdf)

Blázquez, Macià; Murray, Ivan y Artigues, Antoni Albert

2011 "La balearización global: El capital turístico en la minorización e instrumentación del Estado" *Investigaciones turísticas* 2: 1-28

Bolívar, Ingrid; Arias, Julio y Vásquez, María de la Luz

2001 “Estetizar la política: lo nacional de la belleza y la geografía del turismo, 1947-1970”, en Bolívar, Ingrid et al. (eds.) *Belleza, fútbol y religiosidad popular*. Bogotá: Ministerio de Cultura

Boissevain, J.; dir.

1996 *Coping with tourists: European reactions to mass tourism*. Oxford: Berghahn

Boon, Bart; Schroten, Arno y Kampman, Bettin

2007 “Compensation schemes for air transport”, in Peeters, Paul (ed.) *Tourism and Climate Change Mitigation: Methods, greenhouse gas reductions and policies* (pp 77-90). Breda: Stichting NHTV

Borras Jr., Saturnino y Franco, Jennifer C.

2009 “Transnational agrarian movements struggling for land and citizenship rights” *Working Paper* 323. Institute of Development Studies, University of Sussex

2010a “La política del acaparamiento mundial de tierras Replanteando las cuestiones detierras, redefiniendo la resistencia” *ICAS Working Paper Series* 001

2010b “Contemporary Discourses and Contestations around Pro-Poor Land Policies and Land Governance” *Journal of Agrarian Change* 10 (1): 1-32

2012 “Global Land Grabbing and Trajectories of Agrarian Change: A Preliminary Analysis” *Journal of Agrarian Change* 12 (1): 34-59

Borras Jr., Saturnino; Kay, Cristóbal; Gómez, Sergio y Wilkinson, John

2012 “Land grabbing and global capitalist accumulation: key features in Latin America” *Canadian Journal of Development Studies/Revue canadienne d'études du développement* 33(4): 402-416

Borras Jr., Saturnino M.; McMichael, Philip y Scoones, Ian

2010 “The politics of biofuels, land and agrarian change: editors’ introduction” *Journal of Peasant Studies* 37(4): 575-592

Borras Jr., Saturnino et al

2011 “Towards a better understanding of global land grabbing: an editorial introduction” *Journal of Peasant Studies* 38(2): 209-216

Borras Jr., Saturnino et al

2012 “Land Grabbing in Latin America and the Caribbean” *Journal of Peasant Studies* 39 (3y4): 845-872

Bosello, Francesco y Zhang, Jian

2005 *Assessing climate change impacts: Agriculture*. Milán: Fundación Enrico Mattei (Research Working Paper 94)

Bowen, Richard L.; Cox, Linda J. y Fox, Morton

1991 “The Interface Between Tourism and Agriculture” *The Journal of Tourism Studies* 2 (2): 43-54

Bréchet, Thierry y Lussis, Benoît

2006 “The contribution of the clean development mechanism to national climate policies” *Journal of Policy Modelling* 28 (9): 981-994

Bretón, Víctor

2010 “La tenaz persistencia de la subnutrición o los límites del desarrollo”, en Bretón, V. (ed.) *Saturno devora a sus hijos: Miradas críticas sobre el desarrollo y sus promesas* (pp. 197–243). Barcelona: Icaria

Brockington, Dan y Duffy, Rosaleen

2010 “Capitalism and Conservation: The Production and Reproduction of Biodiversity Conservation” *Antipode* 42(3): 469-484

Brockington, Dan; Duffy, Rosaleen y Igoe, James

2008 *Nature unbound: Conservation, capitalism and the future of protected areas*. Londres: Earthscan

Brunnengräber, Achim

2009 “Kyoto’s flexible mechanisms and the right to pollute the air” *Critical Currents* 6: 26-35

Buades, Joan

2003 “Turisme, fiscalitat i sostenibilitat: El laboratori balear” *Medi Ambient, Tecnologia i Cultura* 34

2006 *Exportando paraísos: La colonización turística del planeta*. Palma de Mallorca: La Lucerna.

2009 *Do not disturb Barceló: Viaje a las entrañas de un imperio turístico*. Barcelona: Icaria

2010a “Alerta climática, quimera turística y placebo REDD en Centroamérica, México y El Caribe” *Opiniones en Desarrollo* 2. Barcelona: Alba Sud

2010b “Turismo y bien común: De la Irresponsabilidad Corporativa a la Responsabilidad Comunitaria” *Opiniones en Desarrollo* 7 (Disponible en línea en: www.albasud.org/publ/docs/35.pdf)

2011a “Geopolítica, neoliberalismo y turismo en los Países Catalanes” *Opiniones en Desarrollo* 11. Barcelona: Alba Sud

2011b “Alerta climática, quimera turística y placebo REDD en el Caribe, Centroamérica y México”, en Blázquez, Macià y Cañada, Ernest (coord.) *Turismo placebo: Nueva colonización turística: Del Mediterráneo a Mesoamérica y el Caribe: Lógicas Espaciales de capital turístico* (pp 299-326). Managua: Enlace

Buades, Joan; Cañada, Ernest, y Gascón, Jordi

2012 *El turismo en el inicio del milenio: Una lectura crítica a tres voces*. Madrid: Foro de Turismo Responsable

Bulmer-Thomas, Victor

1994 *The Economic History of Latin America since Independence*. Cambridge: Cambridge University Press

Bunce, Michael

2008 "The 'leisuring' of rural landscapes in Barbados: New spatialities and the implications for sustainability in small island states" *Geoforum* 39: 969-979

Burley, Helen y Bebb, Adrian

2010 *Africa: up for grabs: The scale and impact of land grabbing for agrofuels*. Brussels: Friends of the Earth Europe

Burns, Peter M. y Holden, Andrew

1995 *Tourism: A new Perspective*. London: Prentice Hall

Busch, Ray

2010 "Food Riots: Poverty, Power and Protest" *Journal of Agrarian Change* 10 (1): 119-129

Cabello, Joanna y Gilbertson, Tamra; eds.

2010 *NO REDD: Una lectura crítica*. Sonora: Editorial Tres Perros

Cabeza, María A.

2001 "La logística en la actividad turística" *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura* 7 (2): 257-264

Cabezas, Amalia

2008 "Tropical Blues: Tourism and Social Exclusion in the Dominican Republic" *Latin American Perspectives* 35 (3): 21-36

Cabrera Socorro, Gloria y Cabrera Socorro, Alfredo

2004 "Turismo versus pesca artesanal: A propósito de la Reserva Marina de la Isla de La Graciosa y los Islotes del Norte de Lazarote" *Pasos, revista de turismo y patrimonio cultural* 2 (1): 1-16

Cai, Ximing; Zhang, Xiao y Wang, Dingbao

2011 "Land Availability for Biofuel Production" *Environmental, Science and Technology* 45 (1): 334-339

Campbell, Colin J. y Laherrère, Jean H.

2007 "The end of Cheap Oil", in Hall, Linley (ed.) *Critical Perspectives in Energy and Power* (pp. 11-31). New York: Rosen Publishing (Orig. 1998)

Canoves, Gemma y Suhett de Morais, Raul

2011 “New forms of Tourism in Spain: Wine, gastronomic and rural tourism” in Torres, Rebecca Maria y Momsen, Janet Henshall; eds. *Tourism and Agriculture: New Geographies of Consumption, Production and Rural Restructuring* (pp. 205-218). Abingdon: Routledge

Cañada, Ernest; comp.

2013 *Turismo en Centroamérica: Un diagnóstico para el debate*. Managua: Enlace

Capoor, Karan y Ambrosi, Philippe

2007 *State and trends of the carbon market 2007*. Washington, DC: World Bank

Cárdenas García, Pablo J.

2013 “Análisis de los efectos económicos del turismo”, en Pulido Fernández, Juan Ignacio y Cárdenas García, Pablo J. (eds.) *Estructura económica de los mercados turísticos* pp. 43-68). Madrid: Síntesis

Carrere, Ricardo

2006 “Oil Palm: The Expansion of Another Destructive Monoculture”, in Carrere, Ricardo y Fonseca, Hersilia (eds.) *Oil palm: From Cosmetics to Biodiesel* (pp. 6-12). Montevideo: World Rainforest Movement

Carruthers, S.P. y Jones, M.R.

1983 *Biofuel Production Strategies for UK Agriculture*. Reading: Centre for Agriculture Strategy

Carson, Rachel

1962 *La primavera silenciosa*. Barcelona: Crítica

Castillo Nechar, Marcelino

2011 “Implicaciones epistemológicas en la investigación turística” *Estudios y perspectivas en turismo* 21: 384-403

Castro, Carlos; Miguel, Luis Javier y Mediavilla, Margarita

2009 “The role of non conventional oil in the attenuation of peak oil” *Energy Policy* 3 (5): 1825-1833

Cauwenbergh, Nora Van y Idlallene, Samina

2013 “Topping into Al-Andaluz resources: Opportunities and challenges for investment in Morocco”, in Allan, Tony et al.; eds. *Handbook of Land and Water Grabs in Africa* (pp. 193-206). Abingdon: Routledge

Che, Deborah y Wargenau, Astrid

2011 "Visiting winery tasting rooms: Venues for Education, Differentiation and Direct Marketing" in Torres, Rebecca Maria y Momsen, Janet Henshall; eds. *Tourism and Agriculture: New Geographies of Consumption, Production and Rural Restructuring* (pp. 192-204). Abingdon: Routledge

Chok, Stephanie; Macbeth, Jim y Warren, Carol

2007 "Tourism as a tool for poverty alleviation: a critical analysis of pro-poor tourism and implications for sustainability", in Hall, C.M.; ed. *Pro-Poor Tourism: Who Benefits?* (pp. 34-55) Clavendon y Buffalo y Toronto: Channel View Publications

Chomitz, Kenneth et al

2006 *At loggerheads?: Agricultural expansion, poverty reduction, and the environment in the tropics*. Washington, DC: World Bank

Cicci Pinto Faria, Diomira M. y Hidalgo Moratal, Moisés

2012 "¿Hay evidencias del turismo como un factor para aliviar la pobreza?" *5ª Congresso Latino-Americano de Investigaçao Turística*. São Paulo: Universidade de São Paulo

Clarke, Duncan

2007 *The Battle for Barrels: Peak Oil Myths y World Oil Futures*. London: Profile Books

Cline, William R.

2007 *Global warming and agriculture: impact estimates by country*. Washington DC: Center for Global development

Coca, Agustín

2008 *Los camperos. Territorios, usos sociales y percepciones en un espacio natural andaluz*. Sevilla: Fundación Blas Infante

Cohen, Scott A.; Higham, James E. S. y Cavaliere, Christina T.

2011 "Binge Flying: Behavioural Addiction and Climate Change" *Annals of Tourism Research* 38 (3): 1070-1089

Conservation and Society

2007 Número temático: Neoliberal Conservation. *Conservation and Society* 5 (4)

Convery, Frank; Ellerman, Denny y de Perthuis, Christian

2008 "The European Carbon Market in Action: Lessons from the First Trading Period" *Journal for European Environmental y Planning Law* 5 (2): 215-233

Corbera, Esteve

2010 "REDD+: Oportunidades y riesgos" *Ecología Política* 39: 37-44

Cordero, Allen

2006 Nuevos ejes de acumulación y naturaleza: *El caso del turismo*. Buenos Aires: CLACSO

Coronil, Fernando

2002 *El Estado mágico: naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*. Caracas: Nueva Sociedad

Cox, Linda J.; Fox, Morton y Bowen Richard L.

1995 "Does tourism destroy agriculture?" *Annals of Tourism Research* 22 (1): 210-213

Cristovao, Artur y Pereiro, Xerardo

2012 "Introdução: Turismo rural em tempos de novas ruralidades", in Cristovao, Artur y Pereiro, Xerardo (eds.) *Turismo rural em tempos de novas ruralidades: Atas do VIII CITURDES* (pp. 1-8). Chaves: UTAD, CETRAD

Croce, Erica y Perri, Giovanni

2010 *Food and Wine Tourism: Integrating Food, Travel and Territory*. Wallingford, Oxfordshire: CABI

Crouch, David; ed.

1999 *Leisure/Tourism Geographies: Practices and geographical knowledge*. Londres y Nueva York: Routledge

Crutzen, Paul J. et al

2008 "N₂O release from agro-biofuel production negates global warming reduction by replacing fossil fuels" *Atmospheric Chemistry and Physics* 8 (2): 389-395

Cunin, Elisabeth

2006 "Escápate a un mundo... fuera de este mundo: Turismo, globalización y alteridad" *Boletín de Antropología* 20 (37): 131-151

Current Conservation

2010 Número temático: Neoliberal Biodiversity Conservation and Displacement. *Current Conservation* 3 (3)

Dauvergne, Peter y Neville, Kate J.

2010 "Forests, food, and fuel in the tropics: the uneven social and ecological consequences of the emerging political economy of biofuels" *Journal of Peasant studies* 37 (4): 631-660

Davis, Mike y Monk, Daniel Bertrand; eds.

2007 *Evil Paradises: Dreamworlds of Neoliberalism*. Nueva York: The New Press

De Schutter, Olivier

2011 “How not to think of land-grabbing: three critiques of large-scale investments in farmland” *Journal of Peasant Studies* 38 (2): 249-279

De Vries, Pieter

1972 “From plantation to tourism: Social and economic change in Montserrat, West Indies”. Paper presented to the Canadian Sociology and Anthropology Associations meetings (Montreal, May 28 – June 2)

1981 “The effects of tourism on Marginalized Agrarian Systems: West Indian Perspectives” *Canadian Journal of Anthropology* 2: 77-83

Delgado Cabeza, Manuel y Vázquez Duarte, Andrés

2000 “Modernización y crisis de la agricultura en Andalucía: 1955-1995”, en González de Molina, Manuel; ed. *La historia de Andalucía: II. el campo andaluz* (pp. 179-206). Barcelona y Granada: Anthropos y Diputación Provincial de Granada

Demirbas, Ayhan

2009 *Biofuels: securing the planet's future energy needs*. Springer: London

Denman, Richard

2001 *Guidelines for community-based ecotourism development*. Gland, Switzerland: WWF International

Desmarais, Annette Aurélie

2007 *La Via Campesina: Globalization and the Power of Peasants*. Halifax y London: Fernwood Publishing y Pluto Press

Dickinson, Janet

2009 “Adapting tourism for a lower carbon future: a slow travel approach”, in Landré, Martin (ed.) *Transport and Tourism: Challenges, Issues and Conflicts* (pp. 32-45). Breda (NL): TTRA

Diego Quitana, Roberto; Concheiro Bórquez, Luciano y Pérez Avilés, Ricardo

1998 *Peasant logic, agrarian policy, land mobility, and land markets in Mexico* (Working Paper, 21). Madison: Land Tenure Center - University of Wisconsin-Madison

Dixon, Jane

2003 “Authority, Power and Value in Contemporary Industrial Food Systems” *International Journal of Sociology of Agriculture and Food* 11: 31-39

Doering, Otto C. et al

2002 *Effects of climate change and variability on agricultural production systems*. Dordrecht, Netherlands: Kluwer Academic Publishers

Dolnicar, Sara et al

2011 “Key drivers of airline loyalty” *Tourism Management* 32 (5): 1020-1026

Domínguez-Faus, R. et al

2009 “The Water Footprint of Biofuels: A Drink or Drive Issue?” *Environmental, Science and Technology* 43 (9): 3005–3010

Donald, Paul F.

2004 “Biodiversity impacts of some agricultural commodity production systems” *Conservation Biology* 18 (1): 17-37

Drumm, Andy y Moore, Alan

2002a *An Introduction to Ecotourism Planning*. Arlington: The Nature Conservancy y USAID

2002b *The Business of Ecotourism Development and Management*. Arlington The Nature Conservancy y USAID y UNDP

Duffy, Rosaleen

2008 “Neoliberalising nature: global networks and ecotourism development in Madagascar” *Journal of Sustainable Tourism* 16: 327-344

Duffy, Rosaleen y Moore, Lorraine

2010 “Neoliberalising Nature? Elephant-Back Tourism in Thailand and Botswana” *Antipode* 42 (3): 742-766

Duterme, Bernard

2006 “Expansion du tourisme international: gagnants et perdants” en *Alternatives Sud* 13 (3): 7-22

Edelman, Marc

2013 “Messy hectares: questions about the epistemology of land grabbing data” *Journal of Peasant Studies* 40 (3): 485-501

Edelman, Marc y James, Carwil

2011 “Peasants’ rights and the UN system: quixotic struggle? Or emancipatory idea whose time has come?” *Journal of Peasant Studies* 38 (1): 81-108

Eijgelaar, Eke

2009 “Voluntary carbon offsets a solution for reducing tourism emissions?: Assessment of communication aspects and mitigation potential”, in Landré, Martin (ed.) *Transport and Tourism: Challenges, Issues and Conflicts* (pp. 46-64). Breda (NL): TTRA

Ellis, Frank

1988 *Peasants Economics' Farm Households and Agrarian Development*. Cambridge: Cambridge University Press

Ellsworth, William L.

2013 "Injection-Induced Earthquakes" *Science* 341 (6142)

Equations

2006 "Expansion du tourisme international et libéralisation des seviles" *Alternatives Sud* 13 (3): 23-51

Estrada, Manuel; Corbera, Esteve y Brown, Katrina

2007 *Reducing greenhouse gas emissions from deforestation in developing countries: Revisiting the assumptions* (Tyndall Centre Working Paper 115). Norwich, UK: Tyndall Centre for Climate Change

Evans, Nancy H.

1979 "The dynamics of tourism development in Puerto Vallarta", en Kadt, Emmanuel de;ed. *Tourism: Passport to Development?* (Pp. 305-320). New York: Oxford University Press

Fairhead, James; Leach, Melissa y Scoones, Ian

2012 "Green Grabbing: a new appropriation of nature?" *Journal of Peasant Studies* 39 (2): 237-261

Farley, John W.

2008 "The Scientific Case for Modern Anthropogenic Global Warming" *Monthly Review* 60 (3): 12-33

Ferguson, Barry

2010 "Madagascar", in Springate-Baginski, O. y Wollenberg, E. (eds.) *REDD, forest governance and rural livelihoods: the emerging agenda* (pp. 135-172). Bogor, Indonesia: CIFOR

Fernández, Rodrigo

2011 *Viajar perdiendo el Sur: Crítica del turismo de masas en la globalización*. Madrid: Libros en Acción

Field, Christopher B. et al.

2008 "Biomass energy: the scale of the potential resource" *Trends in Ecology and Evolution* 23 (2)

Forsyth, Tim

2009 "Multilevel, multiactor governance in REDD+: Participation, integration and coordination", in Angelsen, Arild et al (eds.) *Realising REDD+: National strategy and policy options* (pp. 113-122). Bogor, Indonesia: CIFOR

Foster, John Bellamy

2000 *Marx's Ecology: Materialism and Nature*. New York: Monthly Review Press

2008 "Peak Oil and Energy Imperialism" *Monthly Review* 60 (3): 12-33

Franco, Jennifer et al

2010 "Assumptions in the European Union biofuels policy: frictions with experiences in Germany, Brazil and Mozambique" *Journal of Peasant Studies* 37 (4): 661-698

Freebairn, Donald K.

1995 "Did the Green Revolution Concentrate Incomes?: A Quantitative Study of Research Reports" *World Development* 23: 265-279

Frew, Elspeth y Winter, Caroline

2009 "Tourist Response to Climate Change: Regional and Metropolitan Diversity" *Tourism Review International* 13 (4): 237-246

Fritz, Thomas

2008 *Agroenergía en América Latina: Un estudio de casos de cuatro países: Brasil, Argentina, Paraguay y Colombia*. Stuttgart y Berlin: Brot für die Welt y FCCL

Gallego, Jesús Felipe

2002 *Gestión de alimentos y bebidas para hoteles, bares y restaurantes*. Madrid: Paraninfo

Gallego, Lina

2011 "¿Cultura para consumir? Los yagua y el turismo cultural en el Trapecio Amazónico" *Revista Colombiana de Antropología* 47 (1): 113-136

García Álvarez-Coque, José María; Jordán Galduf, Josep M. y Martínez Gómez, Víctor D.

2011 "La agricultura en el Mediterráneo y los retos en ambas orillas. El caso del protocolo marroquí" *Mediterráneo Económico* 20: 37-54

García, Ernest

2007 "Del pico del petróleo a las visiones de una sociedad post-fordista", en Sempere, Joaquim y Tello, Enric (coords.) *El final de la era del petróleo barato* (pp. 21-48). Barcelona: Icaria

Gardner, Benjamin

2012 "Tourism and the politics of the global land grab in Tanzania: markets, appropriation and recognition" *Journal of Peasant Studies* 39 (2): 377-402

Garrabou Segura, Ramón; Tello, Enric y Olarieta, José Ramón

2010 "La reposición histórica de la fertilidad y el mantenimiento de las capacidades del suelo, un elemento fundamental de las buenas prácticas agrícolas y su sostenibilidad", en Garrabou Segura, Ramon y González de Molina, Manuel; eds. *La reposición de la fertilidad en los sistemas agrarios tradicionales* (pp. 23-38). Barcelona: Icaria

Gascón, Jordi

- 1999 “El control y explotación de la mano de obra colona en la hacienda andina peruana” *Anuario de Estudios Americanos* 56 (1): 195-215
- 2005a *Gringos como en sueños: Diferenciación y conflicto campesino en los Andes peruanos ante el desarrollo del turismo*. Lima: IEP
- 2005b “Coerción sorda de las relaciones económicas: Aplicación de un concepto marxista para comprender las relaciones de producción en la hacienda andina” *Sociedad y Economía* 8: 89-110
- 2009 *El turismo en la cooperación internacional: De las brigadas internacionalistas al turismo solidario*. Barcelona: Icaria
- 2010 “Nuevos gobiernos nacionalistas latinoamericanos y movimientos sociales campesinos e indígenas: ¿Hacia la Soberanía Alimentaria?”, en V. Bretón y A. Roca (eds.) *Actas del Congreso Reformas Agrarias y Gestión de los Recursos Naturales en África y América Latina*. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida
- 2011 “¿Del paradigma de la industrialización al de la Soberanía Alimentaria? Una comparación entre los gobiernos nacionalistas latinoamericanos del siglo XX y los post-neoliberales a partir de sus políticas agrarias”, en Gascón, Jordi y Montagut, Xavier; eds. *Estado, movimientos sociales y soberanía alimentaria en América Latina: ¿Hacia un cambio del paradigma agrario?* (pp. 215-260). Quito: FLACSO
- 2012a “La metodología Pro-Poor Tourism: un análisis crítico”, en Buades, J. y Cañada, E. y Gascón, J. *El turismo en el inicio del milenio* (pp. 157-172). Madrid: FTR
- 2012b “Tourism as a Field of Development Cooperation: The Conceptualisation of Poverty in Pro-Poor Tourism Discourse”, in Kamp, C.; ed. *Beyond Greening: Reflections on Tourism in the Rio-Process* (pp. 75-79). Bonn: EED
- 2012c “Introducción: Apuntes para un análisis crítico del turismo”, en Buades, Joan y Cañada, Ernest y Gascón, Jordi *El turismo en el inicio del milenio: Una lectura crítica a tres voces* (pp. 11-21). Madrid: FTR
- 2013a “The limitations of community-based tourism as an instrument of development cooperation: the value of the Social Vocation of the Territory concept” *Journal of Sustainable Tourism* 21 (5): 716-731
- 2013b “El área de estudios del Foro de Turismo Responsable: La investigación crítica como instrumento para la incidencia política”, en Sariego López, Ignacio (ed.) *Los nuevos retos para la investigación en turismo y cooperación* (pp. 103-117). Santander: Escuela Universitaria de Turismo Altamira – Universidad de Cantabria

Gascón, Jordi y Cañada, Ernest

- 2005 *Viajar a todo tren: Turismo, desarrollo y sostenibilidad*. Barcelona: Icaria

Gascón, Jordi y Montagut, Xavier; comp.

2010 *¿Cambio de rumbo en las políticas agrarias latinoamericanas?: Estado, Movimientos sociales campesinos y soberanía alimentaria*. Barcelona: Icaria

Geisler, Charles

2003 "A new kind of trouble: evictions in Eden" *International Social Science Journal* 55: 69-7

George, E. Wanda

2013 "World Heritage, Tourism Destination and Agricultural Heritage Landscape: The Case of Grand Pré, Nova Scotia, Canada" *Journal of Resources and Ecology* 4 (3): 275-284

Gerber, Julien-Francois; Veuthey, Sandra y Martínez-Alier, Joan

2009 "Linking political ecology with ecological economics in tree plantation conflicts in Cameroon and Ecuador" *Ecological Economics* 68 (12): 2885-2889

Getz, Donald y Brown, Graham

2006 "Critical success factors for wine tourism regions: a demand analysis" *Tourism Management* 27 (1): 146-158

Ghosh, Jayati

2010 "The Unnatural Coupling: Food and Global Finance" *Journal of Agrarian Change* 10 (1): 72-86

Giampietro, Mario y Mayumi, Kojo

2008 "The Jevons Paradox: The Evolution of Complex Adaptive Systems and the Challenge for Scientific Analysis", in Polimeni, John M. et al (eds.) *The Jevons Paradox and the Myth of Resource Efficiency Improvements* (pp. 79-140). London: Earthscan

2009 *The biofuel delusion: the fallacy of large-scale agro-biofuel production*. London: Earthscan

Gibson, Chris

2008 "Locating geographies of tourism" *Progress in Human Geography* 32 (3): 407-422

2009 "Geographies of tourism: critical research on capitalism and local livelihoods" *Progress in Human Geography* 33 (4): 527-534

2010 "Geographies of tourism: (un)ethical encounters" *Progress in Human Geography* 34 (4): 521-527

Gilbertson, Tamra y Reyes, Oscar

2009 *Carbon Trading: How it works and why it fails* (Critical Currents, num. 7). Uppsala: Dag Hammarskjöld Foundation

Giner, Salvador y Sevilla Guzmán, Eduardo

1980 "The Demise of the Peasant: some ideological inroads into Social Theory"
Sociologia Ruralis 20 (1&2): 13-27

Glassman, Jim

2006 "Primitive Accumulation, Accumulation by Dispossession, Accumulation by Extra-economic Means" *Progress in Human Geography* 30 (5): 608-625

Gmelch, George

2003 *Behind the Smile: The Working Lives of Caribbean Tourism*. Bloomington y Indianapolis: Indiana University Press

Goldemberg, José

2006 "The ethanol program in Brazil" *Environmental Research Letters* 1 (1)

González, Humberto

2013 "Especialización productiva y vulnerabilidad agroalimentaria en México" *Comercio Exterior* 63 (2): 21-36

Gorenstein, Silvia

1998 "Sector agroalimentario: las relaciones industria/gran distribución" *Desarrollo Económico* 38 (149): 457-476

Gorton, Matthew; White, John y Chaston, Ian

1998 "Counterurbanisation, fragmentation and the paradox of the rural idyll", en Boyle, P. y Halfacree, K.; eds. *Migration into rural areas* (pp. 215-235). Chichester: John Wiley and Sons

Gössling, Stefan

2000 "Sustainable Tourism Development in Developing Countries: Some Aspects of Energy Use" *Journal of Sustainable Tourism* 8 (5): 410-424

2003 "A framework for the assessment of the global environmental costs of tourism" Working Paper. 5 november. (Disponibile en: www.icis.unimaas.nl)

2009 "Carbon neutral destinations: a conceptual analysis" *Journal of Sustainable Tourism* 17 (1): 17-37

2011 *Carbon Management in Tourism: Mitigating the Impacts on Climate Change*. Abingdon: Routledge

2012 "Consumer behaviour and demand response of tourists to climate change" *Annals of tourism Research* 39 (1): 36-58

Gössling, Stefan y Hall, C. Michael

2006 "An introduction to tourism and global environmental change", in Gössling, Stefan y Hall, C. Michael (eds.) *Tourism and Global Environmental Change: Ecological, social, economic and political interrelationships* (pp. 1-33). Abingdon: Routledge

Gössling, Stefan y Peeters, Paul

2007 "I Does Not Harm the Environment!: An Analysis of Industry Discourses on Tourism, Air Travel and the Environment" *Journal of Sustainable Tourism* 15 (4): 402-417

Gössling, Stefan y Schumacher, Kim Philip

2010 "Implementing carbon neutral destination policies: issues from the Seychelles" *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3): 377-391

Gössling, Stefan et al

2002 "Ecological Footprint Analysis as a Tool to Assess Tourism Sustainability" *Ecological Economics* 43 (2&3): 199-211

2005 "The Eco-efficiency of Tourism" *Ecological Economics* 54: 417-434

2007 "Voluntary Carbon Offsetting Schemes for Aviation: Efficiency, Credibility and Sustainable Tourism" *Journal of Sustainable Tourism* 15 (3): 223-248

2009 "Hypermobile Travellers", in Gössling, Stefan y Upham, Paul (eds.) *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions* (pp. 131-150). London: Earthscan

GRAIN

2008 *¡Se adueñan de la tierra!: El proceso de acaparamiento agrario por seguridad alimentaria y de negocios en 2008*. Barcelona: Grain

2009 "The international food system and the climate crisis" *Seedling*. October issue (Disponible en: www.grain.org.)

Grajales, Jacobo

2011 "The rifle and the title: paramilitary violence, land grab and land control in Colombia" *Journal of Peasant Studies* 38 (4): 771-792

Gregory, Steven

2007 *The Devil behind the Mirror: Globalization and Politics in the Dominican Republic*. Berkeley: University of California Press

Guo, Lanbin B. y R. M. Gifford

2002 "Soil carbon stocks and land use change: a meta analysis" *Global Change Biology* 8 (4): 345-360

Gurung, Laxmi

2012 *Exploring links between tourism and agriculture in sustainable development: A case study of Kagbeni VDC, Nepal*. Tesis PhD. Lincoln University

Haas, Reinhard et al

2004 "How to promote renewable energy systems successfully and effectively" *Energy Policy* 32 (6): 833-839

Hall, Michael

1994 *Tourism and politics: Policy, power and place*. Chichester: John Wiley y Sons.

2009 *El turismo como ciencia social de la movilidad*. Madrid: Síntesis

Hall, Michael y Page, Stephen

1999 *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, place and space*. London and New York: Routledge

Hall, C. Michael y Sharples, Liz

2003 "The consumption of experiences or the experience of consumption?: An introduction to the tourism of taste", in Hall, C. Michael et al (eds.) *Food Tourism Around The World: Development, Management and Markets* (pp. 1-24). Oxford: Butterworth-Heinemann

Hall, C. Michael, et al; eds.

2000 *Wine Tourism Around the World*. Oxford: Butterworth-Heinemann

Harrison, David

2008 "Pro-Poor Tourism: A Critique" *Third World Quarterly* 29 (5): 851-868

Harrison, Mark

1975 "Chayanov and the Economics of the Russian Peasantry" *Journal of Peasant Studies* 2 (4): 389-417

Harrison, Philipa Anne

2003 *The impact of tourism on agriculture in the Okavango Delta, Botswana*. Thesis (M.A.). University of Natal, Pietermaritzburg

Hart, P.; Becken, S. y Turney, I.

2004 "Offsetting carbon dioxide emissions from tourism", in Matzarakis, A. y de Freitas, C. R. y Scott, D. (eds) *Advances in Tourism Climatology* (pp. 97-104). Freiburg: Universitaet Freiburg

Hart, hil y Skrebowski, Chris

2007 "Peak Oil: A Detailed and Transparent Analysis" *Energy Bulletin*. Published May 30 (Disponible en: <http://www.energybulletin.net/node/30537>)

Harvey, Celia A. et al

2010 *What is needed to make REDD+ work on the ground?: Lessons learned from pilot forest carbon initiatives*. Arlington: Conservation International

Harvey, David

2004 *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal

Hellin, Jon y Higman, Sophie

2002 *Smallholders and Niche Markets: Lessons from the Andes* (Agren - Network Paper, 118). London: ODI

Hickman, Leo

2007 *The final call: In search of the true cost of our holidays*. London: Eden Projects Books y GB

Hidalgo Moratal, Moisés

2013 "Crisis, pobreza y hambre: La soberanía alimentaria como alternativa" *Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo* 2 (2): 4-37

Higgins-Desbiolles, Freya

2008 "Justice Tourism and Alternative Globalisation" *Journal of Sustainable Tourism* 16 (3): 345-364

Higham, James E.S. y Cohen, Scott A.

2011 "Canary in the coalmine: Norwegian attitudes towards climate change and extreme long-haul air travel to Aotearoa, New Zealand" *Tourism Management* 32: 98-105

Holt-Giménez, Eric y Patel, Raj

2009 *Food Rebellions: Crisis the Hunger for Justice*. Oakland: Food First y Pambazuka Press y Grassroots International

Houdret, Annabelle

2012 "The water connection: Irrigation and politics in southern Morocco" *Water Alternatives* 5 (2): 284-303

Hovi, Jon y Holtsmark, Bjart

2006 "Cap-and-trade or carbon taxes?: The feasibility of enforcement and the effects of non-compliance" *International Environmental Agreements* 6 (2): 137-155

Howden, S. Mark et al

2007 "Adapting agriculture to climate change" *PNAS* 104 (50): 19691-19696

Hubert, M. King

1956 *Nuclear Energy and the fossil fuels* (Publication n. 95). Houston: Shell Development Company

Huebner, Anna

2012 "Public perceptions of destination vulnerability to climate change and implications for long-haul travel decisions to small island states" *Journal of Sustainable Tourism* 20 (7): 939-951

Hunter, Colin y Green, Howard

1995 *Tourism and the environment: a sustainable relationship?* London y New York: Routledge

Hunter, Colin y Shaw, Jon

2007 "The ecological footprint as a key indicator of sustainable tourism" *Tourism Management* 28 (1): 46-57

Hurtado, Laura

2009 "Agrofuels Plantations and the Loss of Land for Food Production in Guatemala" in Jonasse, Richard (ed.) *Agrofuels in the Americas* (pp. 77-88). Oakland: Food First Books.

Igoe, James; Neves, Katja y Brockington, Dan

2010 "A Spectacular Eco-Tour around the Historic Bloc: Theorising the Convergence of Biodiversity Conservation and Capitalist Expansion" *Antipode* 42 (3): 486-512

Illich, Ivan

1978 *Energía y Equidad*. Mexico: Posada

IITD y Naturefriends International

2010 "Aviation: Part of the EU Emissions Trading Scheme as a 2012. A First Step Towards a Climate-Bening Tourism and Tranport Policy?" *Contours* 20 (4): 16-19

International Energy Agency

2010 *World Energy Outlook 2010*. Paris: IEA

International Monetary Fund

2007 *World Economic Outlook, October 2007: Globalization and Inequality*. Washington: IMF

International Trade Centre

2010 *Inclusive Tourism: Linking Agriculture to Tourism Market* (Technical paper) Geneva: ITC

IPCC

1999 *Aviation and the Global Atmosphere* (Penner, J.E. et al; eds.) Cambridge: Cambridge University Press

2007a *Climate Change 2007: Mitigation: Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (B. Metz et al; eds). Cambridge y New York: Cambridge University Press.

2007b *Climate Change 2007: Synthesis Report: Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (Core Writing Team y Pachauri, R.K y Reisinger, A.; eds.). Geneva: IPCC

Iturbe, Ainhoa

2011 “Tren de Alta Velocidad y pérdida de tierra agraria” *Soberanía alimentaria, biodiversidad y culturas* 4: 39-40

Izumi, Betty T.; Wright, D. Wayne y Hamm, Michael W.

2010 “Market diversification and social benefits: Motivations of farmers participating in farm to school programs” *Journal of Rural Studies* 26 (3): 374-382

Jackson, Robert B. et al

2005 “Trading water for carbon with biological sequestration” *Science* 310: 1944–1947

Jiang, Julie y Sinton, Jonathan

2011 *Overseas Investments by Chinese National Oil Companies: Assessing the Drivers and Impacts*. Paris: OCDE y IEA

Johnson, Eric y Heinen, Russell

2004 “Carbon trading: time for industry involvement” *Environment International* 30 (2): 279-288

Johnson, Simon

2007 “The (Food) Price of Success” *Finance y Development*, December 2007: 54-55

Jones, Peter G. y Thornton, Philip K.

2003 “The potential impacts of climate change on maize production in Africa and Latin América in 2055” *Global Environmental Change* 13: 51-59

Kallis, Giorgos; Martinez-Alier, Joan y Norgaard, Richard B.

2009 “Paper assets, real debts: An ecological-economic exploration of the global economic crisis” *Critical perspectives on international business* 5 (1&2): 14-25

Kang, Shujiang et al

2013 “Hierarchical marginal land assessment for land use planning” *Land Use Policy* 30 (1): 106-113

Kate, Kerry Ten; Bishop, Josh y Bayon, Ricardo

2004 *Biodiversity offsets: views, experience, and the business case*. Gland y Cambridge: IUCN

Katz, Cindi

1998 “Whose nature, whose culture? Private productions of space and the “preservation” of nature”, en Braun, Bruce y Castree, Noel (eds.) *Remaking Reality: Nature at the Millenium*. Londres y Nueva York: Routledge

Kautsky, Karl

1970 *La cuestión agraria*. París: Ruedo Ibérico (Orig. 1899)

Kelly, John M.

1992 "Turismo, enajenación de la tierra y control extranjero en Hawái", en Jurdao Arrones, F. (comp.) *Los mitos del turismo* (pp. 117-143). Madrid: Endymion. [1975]

Kempadoo, Kamala; ed.

1999 *Sun, Sex and Gold: Tourism and sex work in the Caribbean*. Lanham: Rowman y Littlefield Publishers

Kerblay, Basile

1966 "A. V. Chayanov: Life, Career, Works", en Chayanov, Aleksandr V. *The Theory of Peasant Economy* (eds. D. Thorner, B. Kerblay, R.E.F. Smith). Homewood: Richard Irwin

Kervin, Bruno

1988 *La economía campesina en el Perú: Teoría y políticas*. Cusco: CERA Bartolomé de Las Casas

Kivela, Jaksy y Crotts, John C.

2006 "Tourism and Gastronomy: Gastronomy's Influence on How Tourist Experience a Destination" *Journal of Hospitality and Tourism Research* 30 (3): 354-377

Kohl, Harald

2008 "Renewable Energy Sources on the Rise", in Wengenmayr, Roland y Bührke, Thomas (eds.) *Renewable Energy* (pp. 4-13). Weinheim, Germany: John Wiley y Sons.

Kroeber, Alfred

1948 *Anthropology*. New York: Harcourt Brace

Lacher, R. Geoffrey y Nepal, Sanjay K.

2010 "From leakages to linkages: Local-Level Strategies for Capturing Tourism Revenue in Northern Thailand" *Tourism Geographies* 12 (1): 77-99

Lang, Tim

2010 "Crisis? What crisis?: The Normality of the Current Food Crisis" *Journal of Agrarian Change* 10 (1): 87-97

Lappé, Frances More; Collins, Joseph y Rosset, Peter

1998 *World Hunger: Twelve Myths*. New York: The institute for Food and Development Policy

2005 *Doce mitos sobre el hambre*. Barcelona: Icaria

Latimer, Hugh

1985 "Developing-island economies: tourism vs agriculture" *Tourism Management* 6 (1): 32-42

Lash, Gail Y. y Austin, Alison D.

2003 *Rural Ecotourism Assessment Program (REAP): A Guide to Community Assessment of Ecotourism As a Tool for Sustainable Development*. Burlington, VT: EplerWood International

Latimer, Hugh

1985 "Developing-island economies: tourism vs agriculture" *Tourism Management* 6 (1): 32-42

Latouche, Serge

2004 *Survivre au développement*. Paris: Fayard

2008 *La apuesta por el decrecimiento: ¿Cómo salir del imaginario dominante?*. Barcelona: Icaria

Lavers, Tom

2012 "'Land grab' as development strategy?: The political economy of agricultural investment in Ethiopia" *Journal of Peasant Studies* 39 (1): 105-132

Lea, John P.

1988 *Tourism Development in the Third World*. London: Routledge

Leach, Gerald

1976 *Energy and Food Production*. Guildford: IPC Science and Technology Press

Lee, David S.

2009 "Aviation and climate change: the science", in Gössling, Stefan y Upham, Paul (eds.) *Climate change and aviation: Issues, challenges and solutions* (pp. 27-67) London: Earthscan

Lee, David S. et al

2009 "Aviation and global climate change in the 21st century" *Atmospheric Environment* 43 (22&23): 3520-3537

Lefebvre, Henri

1991 *The Production of Space*. Malden: Blackwell

Lejárraga, Iza y Walkenhorst, Peter

2010 "On linkages and leakages: measuring the secondary effects of tourism" *Applied Economics Letters* 17 (5): 417-421

Lenin, Vladimir Ilich Ulianov

1969 *El desarrollo del capitalismo en Rusia*. Moscú: Progreso (Orig. 1899)

1979 *El problema agrario y los críticos de Marx*. Moscú: Progreso (Orig. 1907)

Li, Tania Murray

2011 "Centering labor in the land grab debate" *The Journal of Peasant Studies* 38 (2): 281-298

Lohmann, Larry

2006 *Carbon Trading: A Critical Conversation on Climate Change, Privatisation and Power*. Uppsala: The Dag Hammarskjöld Centre y The Corner House

López Oropez, Mauricio y Calpa Burbano, Mauricio

2011 "Resistencia antidesarrollista y emergencia de movimientos sociales desde la ecología política: Caso de la soja para biocombustibles en Mato Grosso, Brasil" *Nómadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas* 29 (1)

Lovell, Heather; Bulkeley, Harriet y Liverman, Diana

2009 "Carbon offsetting: sustaining consumption?" *Environment and Planning A* 41: 2357-2379

Lund, Henrik

2007 "Renewable energy strategies for sustainable development" *Energy* 32 (6): 912-919

Lundgren, Jan

1975 "Tourist impact/island entrepreneurship in the Caribbean", in Momsen, Richard P. (ed.) *Geographical Analysis for Development in Latin America and the Caribbean* (Pp. 12-19). Chapel Hill: CLAG

Magdoff, Fred

2008 "The Political Economy and Ecology of Biofuels" *Monthly Review* 60 (3): 34-50

Maldonado, Carlos

2006 *Negocios Turísticos con Comunidades (NETCOM): 7 vol.* Quito: REDTURS y OIT

Mander, Sarah y Randles, Sally

2009 "Aviation Coalitions: Drivers of Growth and Implications for Carbon Dioxide Emissions Reduction", in Gössling, Stefan y Upham, Paul (eds.) *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions* (Pp. 273-292). London: Earthscan

Manuel-Navarrete, David

2012 "Entanglements of Power and Spatial Inequalities in Tourism in the Mexican Caribbean" *desiguALdades.net Working Paper Series* 17. Berlin: desiguALdades.net Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America

Marques, Antonio C. y Fuinhas, José A.

- 2011 “Do energy efficiency measures promote the use of renewable sources?”
Environmental Science and Policy 14 (4): 471-481

Martínez, Mónica

- 2013 *La producción de Taganga como espacio turístico: Tensiones y contradicciones*. Tesis de maestría en Estudios Culturales. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

Martínez Mauri, Mónica

- 2013 “La investigación en turismo y desarrollo en España: Una mirada antropológica”, en Gascón, J.; Morales, S.; Tresserras, J.; eds. *Cooperación en turismo: Nuevos desafíos, nuevos debates*. Barcelona: FTR; COODTUR; UOC; UB

Martínez Alier, Joan

- 1973 *Los huacchilleros del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos
- 1994 *De la Economía Ecológica al Ecologismo Popular*. Barcelona: Icaria
- 1999 *Introducció a l'economía ecològica*. Barcelona: Rubes
- 2002 *The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation*. Cheltenham: Edward Elgar

Martínez Alier, Joan y Roca Jusmet, Jordi

- 2001 *Economía ecológica y política ambiental*. México: FCE

Martínez-Torres, María Elena y Rosset, Peter M.

- 2010 “La Vía Campesina: The birth and evolution of a transnational social movement”
Journal of Peasant Studies 37(1): 149–175

Marx, Karl

- 1973a *El capital: Crítica de la economía política (vol. 1)*. México: FCE (Orig. 1867)
- 1973b *El capital: Crítica de la economía política (vol. 2)*. México: FCE (Orig. 1885)
- 1973c *El capital: Crítica de la economía política (vol. 3)*. México: FCE (Orig. 1894)
- 1979 *La Misèria de la filosofia: Resposta a la Filosofia de la misèria de Proudhom*. Barcelona: 7x7 (Orig. 1847)
- 1997 “Prefacio a la edición rusa de 1882”, en Marx, Karl y Engels, Frederic *El Manifiesto del Partido Comunista* (pp. 9-11). Madrid: Akal (Orig. 1882)

Massey, Doreen

- 1992 “Politics and Space/Time” *New Left Review* 196: 65-84

Mathieson, Alister y Wall, Geoffrey

1982 *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*. Essex: Longman

McBain, Helen

2007 *Caribbean tourism and agriculture: linking to enhance development and competitiveness*. Port of Spain: CEPAL/ECLAC

McCarthy, James y Prudham, Scott

2004 "Neoliberal nature and the nature of neoliberalism" *Geoforum* 35(3): 275-283

McCarthy, John F.; Vel, Jacqueline A.C. y Afiff, Suraya

2012 "Trajectories of land acquisition and enclosure: Development schemes, virtual land grabs, and green acquisitions in Indonesia's Outer Islands" *Journal of Peasant Studies* 39 (2): 521-549

McCully, Patrick

2008 "The Great Carbon Offset Swindle: How Carbon Credits are Gutting the Kyoto Protocol, and Why They Must Be Scrapped", in AAVV *Bad Deal for the Planet: Why Carbon Offsets Aren't Working... and How to Create a Fair Global Climate Accord* (pp. 2-11). Berkeley, CA: International Rivers

McKercher, Bob et al

2010 "Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change" *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3): 297-318

McKercher, Bob; Pang, Sharon F.H. y Prideaux, Bruce

2011 "Do gender and nationality affect attitudes towards tourism and the environment?" *International Journal of Tourism Research* 13 (3): 266-300

McMichael, Philip

2010a "Agrofuels in the food regime" *Journal of Peasant Studies* 37 (4): 609-629

2010b "The World Food Crisis in Historical Perspective", in Magdoff, Fred y Tokar, Brian (eds) *Agriculture and Food in Crisis: Conflict, resistance and renewal*. New York: Monthly Review Press. Pp. 51-68

Medarov, Georgi

2013 "Land concentration, land grabbing and land conflicts in Europe: The case of Boynitsa in Bulgaria", en Franco, Jennifer y Borrás Jr., Saturnino M. (eds.) *Land concentration, land grabbing and people's struggles in Europe* (pp. 154-179). Amsterdam: Transnational Institute

Medina, F. Xavier y Tresserras, Jordi

2008 "Turismo enológico y rutas del vino en Cataluña: Análisis de casos" *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 6 (3): 493-509

Meillassoux, Claude

1979 "Modalidades históricas de explotación y de sobrexplotación del trabajo" *Estudios Rurales Latinoamericanos* 2 (2): 147-172

Mejía, Sandra

2005 "Las concesiones de los Parques Nacionales" *International Peace Observatory* (Disponible en: www.peaceobservatory.org)

Meyer, Dorothea

2006 *Caribbean Tourism, Local Sourcing and Enterprise Development: Review of the Literature*. London: Pro-Poor Tourism Partnership.

2008 "Por-Poor Tourism: From leakages to Linkages. A Conceptual Framework for Creting Linkages between the Accommodation Sector and Poor Neighbouring Communities" *Current Issues in Tourism* 10 (6): 558-583

Meyer, Dorothea; Ashley, Caroline y Poultney, Clive

2005 "Tourism-Agricultural Linkages: Boosting Inputs from Local Farmers" PPT in Practice: *Business Implementation of Pro Poor Tourism. Case Study Briefs*, n.3

Michaelowa, Alex y Jotzo, Frank

2005 "Transaction costs, institutional rigidities and the size of the clean development mechanism" *Energy Policy* 33 (4): 511-523

Miller, Luther

1985 "Linking Tourism and Agriculture to Create Jobs and Reduce Migration in the Caribbean", in Pastor, Robert A. (ed.) *Migration and Development in the Caribbean: The Unexplored Connection* (pp. 295-300). Boulder CO: Westview Press

Minang, Peter A.; McCall, Michael K. y Bresser, Hans T.A.

2007 "Community Capacity for Implementing Clean Development Mechanism Projects Within Community Forests in Cameroon" *Environmental Management* 39 (5): 615-630

Miranda Román, Guillermo, et al

2011 "La recolección de insector con fines alimenticios en la zona turística de Otumba y Teotihuacán, Estado de México" *Pasos, revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 9 (1): 81-100

Mitchell, Donald

2007 "A Note on Rising Food Prices" *Policy Research Working Paper* 4682. The World Bank Development Prospects Group

Mitchell, Jonathan y Ashley, Caroline

2010 *Tourism and poverty reduction: Pathways to Prosperity*. London: Earthscan

Momsen, Janet

1998 "Caribbean Tourism and Agriculture: New Linkages in the Global Era?", in Klak, Thomas (ed.) *Globalization and Neoliberalism: the Caribbean Context* (pp. 115-133). London, Maryland y Oxford: Rowman y Littleman

Monczka, Robert M. et al

2011 *Purchasing and Supply Chain Management*. Mason, OH: south-Western

Monsalve, Sofía; Vanreusel, Jonas y Herre, Román

2008 "El impacto de los agrocombustibles en el derecho humano a la alimentación adecuada", en Monsalve, Sofía et al. *Agrocombustibles y derecho a la alimentación en América Latina: Realidad y amenazas* (pp. 31-45). Amsterdam y Heidelberg: Transnational Institute y FIAN

Montagut, Xavier y Doglioti, Fabrizio

2006 *Alimentos globalizados*. Barcelona: Icaria

Montalvo, Julián

2009 *A una mano y multiples voces: Una realidad etnográfica en la actividad pesquera en la Playa de Gairaca, Parque Nacional Natural Tayrona*. Tesis de pregrado para optar al título de Antropólogo. Santa Marta: Universidad del Magdalena

Morales González, Juan Carlos

2008 "Generalidades geopolíticas de los agrocombustibles", in Monsalve, Sofía et al (eds.) *Agrocombustibles y derecho a la alimentación en América Latina: Realidad y amenazas* (pp. 13-31). Amsterdam: Transnational Institute

Morton, John F.

2007 "The impact of climate change on smallholder and subsistence agriculture" *PNAS* 104 (50): 19697-19704

Mosangini, Giorgio

2012 *Decrecimiento y justicia Norte-Sur: O cómo evitar que el Norte Global condene a la humanidad al colapso*. Barcelona: Icaria

Mota, Paco

2012 "Los hoteles se agarran a la gestión de compras" *Hostelmarket* 148: 60-72

Mowforth, Martin y Charlton, Clive y Munt, Ian

2008 *Tourism and Responsibility: Perspectives from Latin America and the Caribbean*. London y New York: Routledge

Mowforth, Martin y Munt, Ian

2003 *Tourism and Sustainability: Development and New Tourism in the Third World*.
London y New York: Routledge

Muller, Adrian

2007 "How to make the clean development mechanism sustainable: The potential of
rent extraction" *Energy Policy* 35 (6): 3203-3212

Muttoo Osborne, Tracey

2011 "Carbon forestry and agrarian change: access and land control in a Mexican
rainforest" *Journal of Peasant Studies* 38 (4): 859-888

Naredo, José Manuel y Campos, Oscar

1980 "La energía en los sistemas agrarios" *Agricultura y Sociedad* 15: 17-114

Nawijn, Jeroen; Sterren, Jos van der y Peeters, Paul M.

2008 "The ST-EP program and LDCs: Is tourism the best alternative?", in Burns. Peter y
Novelli, Marina (eds.) *Tourism Development: Growth, Myths and Inequalities*
(pp. 1-10). Cambridge: CABI

Netting, Robert

1993 *Smallholders, Householders: Farm Families and the Ecology of Intensive, Sustainable
Agriculture*. Stanford: Stanford University Press

Neuhoff, Karsten et al

2006 "Implications of announced phase II national allocation plans for the EU ETS"
Climate Policy 6 (4): 411-422

Neumann, Roderick

1998 *Imposing wilderness: struggles over livelihood and nature preservation in Africa*.
Berkeley: University of California Press

Nielsen, E. Et al

2002 "Designing a carbon market that protects forests in developing countries"
Philosophical Transactions A. Mathematical, Physical and Engineering Sciences
360: 875-88

Nogués Pedregal, A.M.

2009 "Genealogía de la difícil relación entre antropología social y turismo" *Pasos* 7 (1): 43-56

Nonhebel, Sanderine

2005 "Renewable energy and food supply: will there be enough land?" *Renewable and
Sustainable Energy Reviews* 9 (2): 191-201

Noorloos, Femke van

2013 “¿Un lugar en el sol para quién? El turismo residencial y sus consecuencias para el desarrollo equitativo y sostenible en Guanacaste, Costa Rica” *Opiniones en Desarrollo* 15 (Disponible en: www.albasud.org/publ/docs/58.pdf)

Nouzeilles, Gabriela

2002 “Introducción”, en Nouzeilles, Gabriela (ed.) *La naturaleza en disputa: Retóricas del cuerpo y el paisaje en América Latina*. Buenos Aires: Paidós

Nowicka, Pamela

2008 *Vacaciones en el paraíso: turismo y desarrollo*. Barcelona: Intermon OXFAM

Nygren, Emma; Aleklett, Kjell y Höök, Mikael

2009 “Aviation fuel and future oil production scenarios” *Energy Policy* 37 (10): 4003–4010

O’Connor, James

1991 “Las condiciones de producción: Por un marxismo ecológico: Una introducción teórica” *Ecología Política* 1: 113-130

Ochoa, Germán; ed.

2008 *Turismo en la Amazonía: entre el desarrollo convencional y las alternativas ambientales amigables*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia-Sede Amazonía, Instituto Amazónico de Investigaciones

OECD

2008a “Rising Food Prices: Causes and consequences”. OECD (Disponible en: www.oecd.org)

2008b *Rising Agricultural Prices: Causes, Consequences and Responses*. OECD Observer. August

OECD y UNEP

2011 *Climate Change and Tourism Policy in OECD Countries*. Paris: OECDyUNEP

Ohe, Yasuo y Kurihara, Shinichi

2013 “Evaluating the complementary relationship between local brand farm products and rural tourism: Evidence from Japan” *Tourism Management* 35: 278–283

Ojeda, Diana

2011 “Whose Paradise?: Conservation, tourism and land grabbing in Tayrona Natural Park, Colombia” *Conference on Global Land Grabbing*. 6-8 April (Disponible en: www.future-agricultures.org)

2012 “Green pretexts: Ecotourism, neoliberal conservation and land grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia” *Journal of Peasant Studies* 39 (2): 357-375

2013 "War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's "Retaking""
Geopolitics 18(4): 759-778

Olsen, Karen Holm

2007 "The clean development mechanism's contribution to sustainable development: A review of the literature" *Climatic Change* 84 (1): 59-73

OMT-WTO-BTO

1993 *Desarrollo Turístico Sostenible: Guía para Planificadores Locales*. Madrid: OMT

Oslender, Ulrich

2009 "Colombia: Old and New Patterns of Violence" *Socialist Register* 45: 181-198

Ospina, Gloria Inés

2013 "Migraciones campo-ciudad en el Magreb" *UNISCI Discussion Papers* 31: 69-90

Ouriques, Helton R.

2005 *A produção do turismo: fetichismo e dependência*. Campinas: Alinea

Owen, Anthony D.

2006 "Renewable energy: Externality costs as market barriers" *Energy Policy* 34 (5): 632-642

Owen, Nick A.; Inderwildi, Oliver R. y King, David A.

2010 "The status of conventional world oil reserves: Hype or cause for concern?" *Energy Policy* 38 (8): 4743-4749

Pascual Fernández, José

2002 "Del 'mar es de todos al mar reservado': Turistas, poblaciones de pescadores y reservas marinas en Canarias", en Santana, Agustín y Rodríguez, Xoaquín (coords.) *Recreaciones medioambientales, políticas de desarrollo y Turismo*. Barcelona: FAAEE.

2004 "Las investigaciones sobre la pesca en Canarias: Entre las reservas marinas y las nuevas formas de pescaturismo" *Pasos, revista de turismo y patrimonio cultural* 2 (2): 295-306

Patel, Raj

2007 *Stuffed and Starved: The Hidden Battle for the World Food System*. London: Portobello

Patnaik, Utsa

2008 *The Republic of Hunger and Other Essays*. London: Merlin Press

Pattullo, Polly

1996 *Last resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean*. New York: Monthly Review Press

Pearson, Ben

2006 “Market failure: why the Clean Development Mechanism won’t promote clean development” *Journal of Cleaner Production* 20: 1-6

Peeters, Paul

2010 “Tourism Transport, Technology and Carbon Dioxide Emissions”, in Schott, Christian; ed. *Tourism and the implications of climate change: issues and actions* (pp 67-90). Bingley: Emerald

Peeters, Paul y Eijgelaar, Eke

2014 “Tourism’s climate mitigation dilemma: Flying between rich and poor countries” *Tourism Management* 40: 15-26

Peluso, Nancy

1993 “Coercing conservation?: The politics of state resource control” *Global Environmental Change* 3 (2): 199-217

Pengue, Walter A.

2005 “Transgenic crops in Argentina: the ecological and social debt” *Bulletin of Science, Technology y Society* 25 (4): 314-322

Pennycooke, Camiel

2012 *An estimation of the demand for local fresh agricultural produce by the tourism industry in Jamaica*. Mona, Jamaica: The University of the West Indies

Peters, Glen P. et al

2011 “Growth in emission transfers via international trade from 1990 to 2008” *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)* 108 (21): 8903–8908

Pi-Sunyer, Oriol

1973 “Tourism and its Discontents: The Impact of a New Industry on a Catalan Community” *Studies in European Society* 1: 1-20

1981 “Tourism and anthropology” *Annual tourism Research* 8: 271-284

Pieper, Anton

2013 “Land Grabbing in France: The case of the Notre-Dame-des-Landes Airport”, en Franco, Jennifer y Borrás Jr., Saturnino M.; eds. *Land concentration, land grabbing and people’s struggles in Europe* (pp. 78-81). Amsterdam: Transnational Institute

Pillay, Manisha y Rogerson, Christian M.

2013 “Agriculture-tourism linkages and pro-poor impacts: The accommodation sector of urban coastal KwaZulu-Natal, South Africa” *Applied Geography* 36: 49-58

Pimentel, David

2008 “Renewable and Solar Energy Technologies: Energy and Environmental Issues”, in Pimentel, David (ed.) *Biofuels, Solar and Wind as Renewable Energy Systems* (pp. 1-17). Berlin: Springer

Pimentel, David y Patzek, Tad W.

2005 “Ethanol production using corn, switchgrass, and wood; biodiesel production using soybean and sunflower” *Natural Resources Research* 14 (1): 65-76

Pimentel, David y Pimentel, Marcia

1979 *Food, Energy and Society*. London: CRC. (3rd. ed.)

Pimentel, David et al

1973 “Food Production and the Energy Crisis” *Science* 182: 443-449

Pleumaron, Anita

2006a “Privatisations, marchandisation et tourisme” *Alternatives Sud* 13 (3): 53-64

2006b “Tourisme, mondialisation, consumérisme et développement durable en Asie du Sud-Est” *Alternatives Sud* 13 (3): 133-148

Ploeg, Jan D. van der

2008 *The New Peasantries: Struggles for autonomy and sustainability in an era of empire and globalization*. London: Earthscan

2010a “The peasantries of the twenty-first century: the commoditisation debate revisited” *Journal of Peasant Studies* 37 (1): 1-30

2010b “The Food Crisis, Industrialized Farming and the Imperial Regime” *Journal of Agrarian Change* 10 (1): 98-106

Prieto, Miguel et al

2008 “Concepto de calidad en la industria agroalimentaria” *Interciencia: Revista de ciencia y tecnología de América* 33 (4): 258-264

Qiu, M.

2005 “Research on rural tourism development and adjustment of agricultural structure” *Agriculture Economy* 12: 39-41

Ramírez, Sergio

2011 *En sabana y río: “luchando el calao” en Puerto Gaitán, El Paraíso Natural*. Tesis de pregrado para optar al título de Antropólogo. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

Randles, Sally y Mander, Sarah

2009 “Practices and ratchets: a sociological examination of frequent flying”, in Gössling, Stefan y Upham, Paul (eds.) *Climate change and aviation: Issues, challenges and solutions* (pp 164-180). London: Earthscan

Rathmann, Régis; Szklo, Alexandre y Schaeffer, Roberto

2010 “Land use competition for production of food and liquid biofuels: An analysis of the arguments in the current debate” *Renewable Energy* 35 (1): 14-22

Reddy, K.Raja y Hodges, Harry F.; eds.

2000 *Climate change and global crop productivity*. Wallingford: CABI

Rees, William y Wackernagel, Mathis

1996 *Our Ecological Footprint of Nations: Reducing Human Impact on Earth*. Gabriola Island: New Society

Rhiney, Kevon

2009 “(Re)Defining the Link?: Globalisation, Tourism and the Jamaican Food Network”, in McGregor, Duncan; Barker, David y Dodman, David (eds.) *Global Change and Caribbean Vulnerability: Environment, Economy and Society at Risk?* (pp. 237-258). Kingston: The University of the West Indies Press

2011 “Agritourism linkages in Jamaica: case study of the Negril all-inclusive hotel sector”, In Torres R. y Momsen, J. (eds) *Tourism and Agriculture: New Geographies of Production and Rural Restructuring* (pp. 117-138). London: Routledge

Richardson-Ngwenya, Pamela y Momsen, Janet

2011 “Tourism and agriculture in Barbados: changing relationships”, in Torres, Rebecca M. y Momsen, Janet H. (eds.) *Tourism and Agriculture: New Geographies of Consumption, Production and Rural Restructuring* (pp. 139-147). Abington: Routledge

Rickard, Timothy y Carmichael, Barbara

1995 “Linkages between the Agricultural and Tourism Systems in Sustaining Rural Development in Jamaica”, in Bowler, Ian R. y Bryant, Christopher R. y Marois, Claude (eds.) *The sustainability of rural systems: Proceedings, First Meeting of the IGU Study Group on the Sustainable of Rural Systems* (pp 316-330). Montreal: Université de Montreal

Rimal, Arbindra et al

2008 “Perception of food safety and changes in food consumption habits: a consumer analysis” *International Journal of Consumer Studies* 25 (1): 43-52

Ritsema, Geert

2012 *Biokerosene: Take-off in the wrong direction*. Amsterdam: Milieudefensie – Friends of the Earth Netherlands y Walhi - Friends of the Earth Indonesia

Rivera, Camila

2012 “*Tan solo deja la huella de tu piel sobre la arena*”. *Providencia: más allá de la etnicidad y la biodiversidad una insularidad por asumir*. Tesis de maestría en Estudios Culturales. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

Roberts, Paul

2004 *The End of Oil: On the Edge of a Perilous New Future*. Boston: Mariner Books

Rodríguez, Manuel

1994 “INDERENA, el gran pionero de la gestión ambiental en Colombia”, en *Memoria del primer Ministro del Medio Ambiente, Vol. I* (pp. 93-98). Bogotá: Ministerio del Medio Ambiente

Rogerson, Christian M.

2012a “Tourism–agriculture linkages in rural South Africa: evidence from the accommodation sector” *Journal of Sustainable Tourism* 20 (3): 477-495

2012b “Strengthening agriculture-tourism linkages in the developing World: Opportunities, barriers and current initiatives” *African Journal of Agricultural Research* 7 (4): 616-623

Rosset, Peter

2009 “Agrocombustibles, soberanía alimentaria, y la crisis alimentaria contemporánea” *Agroecología* 4: 91-95

Rueegg, Maja

2009 *The impact of tourism on rural poverty through supply chain linkages to local food producers in the Bolivian Altiplano*. London School of Economics and Political Science

Ruesga, Santos M. y Silva Bichara, Julimar

2005 *Modelos de desarrollo económico en América Latina: Desequilibrio externo y concentración de riqueza*. Madrid: Marcial Pons

Sachedina, Hassan; Igoe, James y Brockington, Dan

2010 “The Spectacular Growth of a Conservation NGO and the Paradoxes of Neoliberal Conservation” *Current Conservation* 3(3): 24-27

Salazar, Noel

2006 “Antropología del turismo en países en desarrollo: Análisis crítico de las culturas, poderes e identidades generados por el turismo” *Tabula Rasa* 5: 99-128

Samaniego, José Luís y Figueres, Christiana

2002 “Evolving to a sector based clean development mechanism”, in Baumert, Kevin A. et. al. (edds.) *Building on the Kyoto Protocol: Options for Protecting the Climate* (pp 89-108). Washington: World Resources Institute

Sánchez, Gonzalo

2006 *La Patagonia vendida: Los nuevos dueños de la tierra*. Buenos Aires: Marea

Santamarina, Beatriz

2009 “De parques y naturalezas: Enunciados, cimientos y dispositivos” *Revista Dialectología y Tradiciones LXIV*(1): 297-324

2012 “Lugares rurales versus espacios naturalizados: Conocimientos y reconocimientos en las lógicas patrimoniales de las áreas protegidas” *Revista de Antropología Iberoamericana* 8 (1): 111-138

Santiago Alcalde, Juan José

2011 “Efecto de los acuerdos comerciales agrícolas entre Marruecos y la UE sobre la población marroquí” Documento de trabajo 2011/01. Fundación Cajamar

Schneider, Lambert

2007 *Is the CDM fulfilling its environmental and sustainable development objectives?: An evaluation of the CDM and options for improvement*. Berlin: Öko-Institut

Scoones, Ian et al

2012 “The politics of evidence: Methodologies for understanding the global land rush” *Journal of Peasant Studies* 40 (3): 469-483

Scott, Daniel

2011 “Why sustainable tourism must address climate change” *Journal of Sustainable Tourism* 19 (1): 17-34

Scott, Daniel y Becken, Susanne

2010 “Adapting to climate change and climate policy: progress, problems and potentials” *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3): 283-295

Scott, Daniel; Peeters, Paul y Gössling, Stefan

2009 “Can Tourism ‘Seal the Deal’ of its Mitigation Commitments?: The Challenge of Achieving ‘Aspirational’ Emission Reduction Targets”. *Background study for the symposium Tourism y Travel in the Green Economy* (14th to 15th September, 2009). Gothenburg

2010 “Can tourism deliver its “aspirational” greenhouse gas emission reduction targets?” *Journal of Sustainable Tourism* 18 (3): 393-408

Segura, Paco

2009 “Menos transporte: Los desafíos de la proximidad”, en AAVV *Claves del ecologismo social*. Madrid: Libros en Acción. Pp. 197-202

Sempere, Joaquim y Tello, Enric

2009 “Del final del petróleo a la transición energética”, en Sempere, Joaquim y Tello, Enric (eds.) *El final de la era del petróleo barato*. Barcelona: Icaria. Pp. 7-19

Seo, S. Niggol y Mendelsohn, Robert O.

2007 *A ricardian analysis of the impacts of climate change on Latin American farms*. Washington D.C.: World Bank (Policy Research Working Paper 4163)

Sevilla Guzman, Eduardo

2006 *De la Sociología Rural a la Agroecología*. Barcelona: Icaria

2011 *Sobre los orígenes de la agroecología en el pensamiento marxista y libertario*. La Paz: AGRUCO y Plural y CDE y NCCR

Seymour, Francis y Angelsen, Arild

2009 “REDD wine in old wineskins?”, in Angelsen, Arild et al. (eds.) *Realising REDD+: National strategy and policy options*. Bogor, Indonesia: CIFOR

Sgouridis, S.; Bonnefoy, P. A. y Hansman, R. J.

2011 “Air transportation in a carbon constrained world: Long-term dynamics of policies and strategies for mitigating the carbon footprint of commercial aviation” *Transportation Research Part A* 45: 1077–1091

Shah, Amjad et al

2010 “A review of novel techniques for heavy oil and bitumen extraction and upgrading” *Energy y Environmental Science* 3: 700-714

Shanin, Theodor

1973 “The nature and logic of the peasant economy (I): generalisation” *Journal of Peasant Studies* 1 (1): 63-80

1990 *Defining Peasants: Essays concerning rural societies, expolary economies, and learning from them in the contemporary world*. Oxford: Basil Blackwell

Shanin, Theodor et al

1984 *Late Marx and the Russian Road: Marx and the peripheries of capitalism*. London: Routledge y Kegan Paul

Sheller, Mimi

2003 *Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies*. Nueva York: Routledge

Shiva, Vandana

1991 *The Violence of Green Revolution: Third World Agriculture, Ecology and Politics*. London: Zed Books

2008 *Las Nuevas Guerra de la Globalización: Semillas, agua y formas de vida*. Madrid: Popular

Simmons, Matthew R.

2005 *Twilight in the Desert: The Coming Saudi Oil Shock and the World Economy*. New York: John Wiley y Sons

Simpson, Murray C. et al

2008 *Climate Change Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector: Frameworks, Tools and Practices*. Paris: UNEPyUniversity of OxfordyUNWTOyWMO

Sims, Rebecca

2009 "Food, place and authenticity: local food and the sustainable tourism experience" *Journal of Sustainable Tourism* 17 (3): 321-336

Smith, Kevin

2007 *The Carbon Neutral Myth*. Amsterdam: Transnational Institute

Smith, Neil

1984 *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell

Springate-Baginski, Oliver y Wollenberg, Eva; eds.

2010 *REDD, forest governance and rural livelihoods: The emerging agenda*. Bogor, Indonesia: CIFOR

Steck, Birgit

1999 *Sustainable Tourism as a Development Option: Practical Guida for Local Planners Developers and Decisions Makers*. Bonn y Eschborn: GTZ

Stein, Rebecca

2008 *Itineraries in Conflict: Israelis, Palestinians, and the Political Lives of Tourism*. Durham y Londres: Duke University Press

Stronza, Amanda

2001 "Anthropology of Tourism: Forging New Ground for Ecotourism and Other Alternatives" *Annual Review of Anthropology* 30: 261-283

Sullivan, Sian

2006 "The elephant in the room? Problematizing 'new' (neoliberal) biodiversity conservation" *Forum for Development Studies* 33 (1): 105-135

Sundberg, Juanita

2004 "Identities in the making: conservation, gender and race in the Maya Biosphere Reserve, Guatemala" *Gender, Place y Culture* 11 (1): 43-66

Sutter, Christoph y Parreño, Juan Carlos

2007 "Does the current Clean Development Mechanism (CDM) deliver its sustainable development claim?: An analysis of officially registered CDM projects" *Climatic Change* 84 (1): 75-90

Telfer, David J. y Wall, Geoffrey

2000 "Strengthening backward economic linkages: local food purchasing by three Indonesian hotels" *Tourism Geographies* 2 (4): 421-447

Tello Aragay, Enric

2004 "Desenvolupament sostenible a l'agricultura: L'evolució, la història i els criteris operatius", en Argemí d'Abadal, L. y Rodríguez Rodríguez-Zúñiga, M. (eds.), *L'agricultura moderna: De l'alimentació al medi ambient* (pp. 83-152). Barcelona: Universitat de Barcelona.

Thomas, Rhodri

2011 "Academics as policy-makers: (not) researching tourism and events policy formation from the inside" *Current Issues in Tourism* 14 (6): 493-506

Thompson, Edward Palmer

1971 "The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century" *Past y Present* 50: 76-136

Tilman, David

1998 "The greening of the green revolution" *Nature* 396: 211-212

Timms, Benjamin F.

2006 "Caribbean agriculture-tourism linkages in a neoliberal world: Problems and prospects for St Lucia" *International Development Planning Review* 28: 35-56

Timms, Benjamin F. y Neill Stern

2011 "Cracks in the pavement: conventional constraints and contemporary solutions for linking agriculture and tourism in the Caribbean. In: Torres R, Momsen J (eds.) *Tourism and Agriculture: New Geographies of Production and Rural Restructuring* (pp. 104-116). London: Routledge

Tomes, Dwight; Lakshmanan, Prakash y Songstad, David; eds.

2011 *Biofuels: Global Impact on Renewable Energy, Production Agriculture, and Technological Advancements*. New York y Dordrecht y London: Springer

Toledo, Víctor

1990 "The ecological relocality of peasant production", en Altieri, Miguel y Hecht, Susanna B. (eds.) *Agroecology and Small Farm Development* (pp. 53-60). Boca Ratón y Boston: CRC Press y Ann Arbor

Toledo, Víctor M. y Barrera-Bassols, Narciso

2008 *La memoria biocultural: la importancia ecológica de las sabidurías tradicionales*. Barcelona: Icaria

Toledo, Víctor M. et al

1989 *La producción rural en México: Alternativas ecológicas*. México: Universo Veintiuno

Torres, Rebecca

2000 *Linkages between Tourism and Agriculture in Quintana Roo, Mexico*. Ph.D. Dissertation. University of California at Davis

2002a "Toward a better understanding of tourism and agriculture linkages in the Yucatan: tourist food consumption and preferences" *Tourism Geographies* 4 (3): 282-306

2002b "Cancun's tourism development from a Fordist spectrum of analysis" *Tourist Studies* 2 (1): 87-116

2003 "Linkages between tourism and agriculture in Mexico" *Annals of Tourism Research* 30 (3): 546-566

Torres, Rebecca y Momsen, Janet Henshall

2004 "Challenges and potential for linking tourism and agriculture to achieve pro-poor tourism objectives" *Progress in Development Studies* 4 (4): 294-318

2005a "Planned tourism development in Quintana Roo, Mexico: Engine for regional development or prescription for inequitable growth?" *Current Issues in Tourism* 8 (4): 259-285

2005b "Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico" *Annals of the Association of American Geographers* 95 (2): pp.314-335

2011 "Introduction" to Torres, Rebecca M. y Momsen, Janet H. (eds.) *Tourism and Agriculture: New Geographies of Consumption, Production and Rural Restructuring* (pp. 1-10). Abington: Routledge

Torres, Rebecca y Skillicorn, Paul

2004 "Montezuma's Revenge: How Sanitation Concerns May Injure Mexico's Tourist Industry" *Cornell hotel and Restaurant Administration Quarterly* 45: 132-144

Trainer, Ted

2007 *Renewable energy cannot sustain a consumer society*. Dordrecht: Springer

Transnational Institute

2013 *El acaparamiento global de tierras: Guía básica*. Madrid: FUHEM

Tribe, John

2006 "The truth about tourism" *Annals of Tourism Research* 33 (2): 360-381

2008 "Tourism: A Critical Business" *Journal of Travel Research* 46: 245-255

Troncoso, Claudia

2012 *Turismo y patrimonio en la Quebrada de Humahuaca. Lugares, actores y conflictos en la definición de un destino turístico argentino*. El Sauzal, Tenerife: Pasos

Trucchi, Giorgio

2010 "Desarrollo turístico en la Bahía de Tela: Los Micos Beach and Golf Resort, un proyecto polémico" *Opiniones en Desarrollo* 8. AlbaSud

Tudge, Colin

2004 *So Shall We Reap: What's Gone Wrong with the World's Food, and How to Fix it*. London: Penguin

Turner, Louis y Ash, John

1975 *The golden hordes: International tourism and the pleasure periphery*. London: Constable

Tussyadiah, Lis P.

2006 "A Gourmet Trip: One Direction of Domestic Tourism in Japan" *Tourism Review International* 9 (3): 281-291

Uddin, Sk Noim y Taplin, Ros

2008 "Toward Sustainable Energy Development in Bangladesh" *The Journal of Environment y Development* 17: 292-315

UNCTAD

2007 *FDI in Tourism: The Development Dimension*. New York and Geneva: United Nations

Upham, Paul; Tomei, Julia y Boucher, Philip

2009 "Biofuels, Aviation and Sustainability: Prospects and Limits", in Gössling, Stefan y Upham, Paul (eds.) *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions* (pp. 309 - 328). London: Earthscan

Urbanowicz, Charles F.

1989 "Tourism in Tonga Revisited: Continued Troubled Times?", en Smith, Valene L. (comp.) *Host and Guest: The Anthropology of Tourism* (pp. 105-117). Philadelphia: University of Pennsylvania Press

Vaccaro, Ismael y Beltrán, Oriol

2007 "Consuming Space, Nature and Culture: Patrimonial Discussions in the Hyper Modern Era" *Tourism Geographies* 9 (3): 254-274

Valcuende, José María

2012 "La patrimonialización de los espacios naturales: lógicas de poder y estrategias de resistencia", en Santamarina, Beatriz (coord.) *Geopolíticas patrimoniales: De culturas, naturalezas e inmaterialidades: Una mirada etnográfica*. Valencia: Germania

Vargas, Mónica

2008 *Agrocombustibles: ¿Otro negocio es posible?*. Barcelona: Icaria

Vargas del Río, David

2012 *Espacios comunitarios sujetos a conservación y turismo: Retos para la gestión costera participativa*. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Barcelona

Ventura-Dias, Vivianne

2011 *El turismo, su cadena productiva y el desarrollo incluyente en América Latina: Los casos de Brasil y México* (Working paper nº 138). Red Latinoamericana de Política Comercial

Viner, David

2006 "Editorial: Tourism and its Interactions with Climate Change" *Journal of Sustainable Tourism* 14 (4): 317-322

Vona, Francesco y Patriarca, Fabrizio

2011 "Income inequality and the development of environmental technologies" *Ecological Economics* 70 (11): 2201-2213

Vries, Bert J.M. de; Vuuren, Detlef P. van y Hoogwijk, Monique M.

2007 "Renewable energy sources: Their global potential for the first-half of the 21st century at a global level: An integrated approach" *Energy Policy* 35 (4): 2590-2610

Walter, Shona

2012 "A Fracking "Nuisance"" *Environmental Policy and Law* 42 (3&4): 268-273

Wara, Michael

2007 "Is the Global Carbon Market Working?" *Nature* 445: 595-596

Wearing, Stephen; McDonald, Matthew y Pointing, Jess

2005 "Building a Decommodified Research Paradigm in Tourism: The Contribution of NGOs" *Journal of Sustainable Tourism* 13 (5): 424-437

Weaver, David

2011 “Can sustainable tourism survive climate change?” *Journal of Sustainable Tourism* 19 (1): 5-15

Weis, Tony

2010 “The Accelerating Biophysical Contradictions of Industrial Capitalist Agriculture” *Journal of Agrarian Change* 10 (3): 315-341

White, Ben y Dasgupta, Anirban

2010 “Agrofuels capitalism: a view from political economy” *Journal of Peasant Studies* 37 (4): 593-607

White, Ben et al

2012 “The new enclosures: critical perspectives on corporate land deals” *Journal of Peasant Studies* 39 (3&4): 619-647

White, V. et al

2006 *Indicators of Sustainability and Sustainable Tourism*. Aberden: The Macaulay Institute

Widner, Helmut y Mez, Lutz

2008 “German Climate Change Policy: A Success Story With Some Flaws” *The Journal of Environment y Development* 17: 356-378

Williams, Victoria et al

2007 “Mitigation of climate impacts with innovative air transport management tools”, in Peeters, Paul (ed.) *Tourism and Climate Change Mitigation : Methods, greenhouse gas reductions and policies* (pp 91-103). Breda: Stichting NHTV

Wilson, Geoff A.

2008 “From ‘weak’ to ‘strong’ multifunctionality: Conceptualising farm-level multifunctional transitional pathways” *Journal of Peasant Studies* 24 (3): 367-383

Wittman, Hannah

2009 “Reworking the metabolic rift: La Vía Campesina, agrarian citizenship, and food sovereignty” *Journal of Peasant Studies* 36 (4): 805-826

Wolf, Eric

1966 *Peasants*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall

Wolford, Wendy

2005 “Agrarian Moral Economies and Neo-Liberalism in Brazil: Competing World-Views and the State in the Struggle for Land” *Environment and Planning A* 37: 241-261

Zoomers, Annelies

2010 "Globalisation and the foreignisation of space: Seven processes driving the current global land grab" *Journal of Peasant Studies* 37 (2): 429-447

Zusman, Perla; Lois, Carla y Castro, Hortensia; comp.

2007 *Viajes y geografías. Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares*. Buenos Aires: Prometeo

ABREVIATURAS UTILIZADAS

ATAG - Air Transport Action Group

CDM - Clean Development Mechanism

CEPAL - Comisión Económica para América Latina

ECOT - Ecumenical Coalition on Tourism

ETS - Emissions Trading System

FAO - Food and Agriculture Organization

IATA - International Air Transport Association
Asociación del Transporte Internacional Aéreo

IEA – International Energy Agency

IFAP - International Federation of Agricultural Producers

IMF - International Monetary Fund

IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change
Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático

OACI - Organización de Aviación Civil Internacional

OCDE - Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

OGM - Organismo Genéticamente Modificado

OMI - Organización Marítima Internacional

OMT - Organización Mundial del Turismo

PAC – Programa Agrario Comunitario de la Unión Europea

REDTURS - Red de Turismo Comunitario Sostenible de América Latina

WTTC - World Travel and Tourism Council

OTRAS PUBLICACIONES

Foro de Turismo Responsable

colección **thesis**

2. Turismo en Centroamérica, nuevo escenario de conflicto social

Ernest Cañada

3. El turismo en el inicio del milenio. Una lectura crítica a tres voces

Joan Buades, Ernest Cañada, Jordi Gascón

colección **praxis**

2. Cooperación en turismo: Nuevos desafíos, nuevos debates

Jordi Gascón, Soledad Morales, Jordi Tresserras (comp.)

PASOS edita

8. ¿El turismo es cosa de pobres? Patrimonio cultural, pueblos indígenas y nuevas formas de turismo en América Latina

Raúl H. Asensio, Beatriz Pérez Galán (Eds.)

9. Turismo y patrimonio en la Quebrada de Humahuaca

Alejandra Troncoso

10. Responsabilidad y turismo

Agustín Santana Talavera, Alberto Jonay Rodríguez Darias, Pablo Díaz Rodríguez (Coords.)

11. El paisaje del viñedo en las Islas Canarias

Luis Vicente Elías Pastor y Margarita Contreras Villaseñor



Salvo contadas excepciones, los estudios turísticos han eludido los análisis y debates existentes en los estudios rurales: la suposición de que el crecimiento económico en base al turismo favorece a todos los sectores sociales implicados se ha convertido en un axioma para esa especialidad, sin entender las complejidades que se dan en el mundo rural entre sectores económicos, modelos de producción y agro-ecosistemas. Por su parte los estudios rurales simplemente han obviado, durante mucho tiempo, el papel del turismo en las transformaciones del mundo rural, aun cuando su rápido crecimiento lo ha convertido en un fenómeno patente hasta en los lugares más recónditos del planeta.

Objetivo del presente libro es establecer lazos entre estos dos ámbitos de estudio. Por un lado, analizando el rol del turismo en el mundo rural desde la concepción que los estudios rurales hacen actualmente de la economía campesina: como un modelo específico de manejo de los agrosistemas socialmente adecuado, económicamente eficiente y ecológicamente sostenible. Por otro, examinando casos concretos en los que el turismo actúa como un vector más de los cambios globales que vive el mundo rural.

Jordi Gascón es doctor en antropología social por la Universitat de Barcelona y está especializado en estudios rurales. Sus ámbitos de investigación son los impactos del turismo en el mundo campesino y las políticas agrarias en América Latina.

Diana Ojeda es doctora en geografía por Clark University. Su trabajo se enfoca en el análisis crítico de conflictos socioambientales, sobre todo en la articulación entre discursos verdes y procesos de acaparamiento de los recursos.



Con el apoyo de:



Ajuntament
de Barcelona