

El turismo como factor de globalización: un caso andino

Jordi Gascón

Acción por un Turismo Responsable ¹

El turismo internacional de masas es causa y consecuencia de fenómenos globalizadores. Es consecuencia en cuanto que su desarrollo ha venido propiciado por el de los medios de comunicación durante la segunda mitad del siglo XX; surge con la aparición y expansión de las líneas aéreas comerciales. Y es causa en cuanto que actúa como agente globalizador: allá donde se establece, genera situaciones nuevas y con ciertos rasgos comunes.

Desde que el fenómeno turístico empezó a ser objeto de estudio por las ciencias sociales se estableció una polémica sobre si sus efectos en las sociedades anfitrionas eran positivos o negativos. En ocasiones, la adopción de un posicionamiento u otro por parte del investigador se ha debido a prejuicios ético-ideológicos o a su ubicación teórica y epistemológica (Lea 1988). Como ejemplo de ambos posicionamientos puede servir comparar el planteamiento de dos autores sobre el turismo en países del Sur. Para Cazes (1993) el turismo internacional, aunque tiene algunos aspectos negativos como la degradación ambiental o la dependencia de los agentes turísticos, es un fenómeno positivo para los países anfitriones, ya que permite una redistribución de los recursos del Norte al Sur y el reequilibrio de las relaciones comerciales. En cambio, para Turner y Ash (1991) el turismo es una nueva forma de colonialismo, que genera en los países anfitriones dependencia económica hacia los ricos, inflación y pobreza, degradación ambiental, y corrupción e inestabilidad política. Acerenza (1988) denomina “teorías humanísticas” a aquellas que observan en el turismo una manifestación de valores de libertad y creatividad que promueven la comunicación entre los pueblos y su desarrollo, y “teorías de la alienación”, a las que consideran que el fenómeno aliena a los turistas o perjudica a las sociedades anfitrionas.

Pero en muchas ocasiones, la adopción de una visión positiva o negativa del fenómeno turístico ha sido el resultado de la propia investigación de campo. En este caso, las distintas investigaciones han evidenciado que las consecuencias del impacto del turismo son distintas en unas sociedades u otras. Ante esto se generó un nuevo discurso más equilibrado. Para los autores que abogan por esta línea, el turismo puede ser un factor de desarrollo o de involución indistintamente: depende de factores como las características internas de la sociedad anfitriona (Kadt, 1976) o de las normas que rigen la explotación de este nuevo recurso (Coccossis/Nijkamp, 1995).

En nuestra opinión, dos son las principales conclusiones a las que el estudio del fenómeno turístico ha llegado con relación a su repercusión en las sociedades anfitrionas. Por un lado, que no se trata de un fenómeno inócuo; allá donde se ha implantado, ha generado cambios de consideración. Por otro, que las consecuencias de este impacto son difícilmente generalizables; y si es posible alguna generalización, debe tener en cuenta diversas variables como las características endógenas (sociales, políticas y económicas) de la sociedad receptora, el tipo y volumen del turismo, quién

¹ El presente trabajo fue publicado en CALVO BUEZAS, T. (ed.) *Iberoamérica: Horizonte Tercer Milenio*. Madrid: CEMIRA/UCM

lo controla y gestiona, etc. Debido a esta segunda razón, los estudios de casos a nivel microsical siguen siendo importantes, pues permiten observar el isomorfismo del fenómeno.

Precisamente, el presente trabajo es un estudio de caso. Nuestro interés se centrará en observar como el desarrollo del sector turístico ha conllevado la exportación de una forma de organización de corte occidental y moderno antes desconocido, la empresa, en un distrito rural de población quechua del sur de los Andes peruanos, la Isla de Amantani.

Amantani es la isla más grande que tiene el Perú en el Lago Titicaca. En ella habitan cerca de 4.000 personas, todas quechuas. Aunque en origen agricultores, durante la segunda mitad del siglo XX han ido diversificando sus fuentes de ingresos: siguen explotando sus tierras, pero también emigran para trabajar en la construcción o como jornaleros, son transportistas, tienen tiendas de abarrotes, etc.. Algunas de las nuevas ocupaciones que han aparecido en las últimas décadas giran alrededor del turismo, un turismo de tipo étnico² que los amantaneños han desarrollado desde la década de 1970.

Desarrollo del turismo y conflicto social

En 1978, las autoridades amantaneñas decidieron desarrollar el turismo ante el éxito que estaba teniendo en la vecina isla de Taquile. Desde hacía un tiempo, en esta isla se había promocionado esta industria y establecido su regulación en forma cooperativa. Aunque con diferencias, toda la comunidad se beneficiaba de ella, ya fuese transportando turistas, hospedándoles o con la venta de artesanías³.

Los amantaneños tenían el convencimiento de que el turismo llegaría a raudales y que beneficiaría a todos. Ante esta expectativa, empezaron a realizar una serie de acciones destinadas a asegurar y explotar el nuevo recurso.

La mayoría habilitó en sus viviendas una habitación para hospedar a los turistas, pues la lejanía de Puno, la ciudad más cercana, obliga a los visitantes a pasar al menos una noche en Amantani. La Municipalidad, encargada de dar las licencias de hospedaje, dictaminó unas normas mínimas de limpieza y confortabilidad que estas habitaciones debían cumplir, y estableció precios fijos a cobrar a los turistas por la manutención (comida y cama). También se consiguió un apoyo gubernamental para construir un Salón Artesanal, donde vender las artesanías. Después de siglos de abandono y destrucción debido a las tareas agrícolas, surgió el interés por recuperar las ruinas precolombinas existentes. Incluso se llegó a cambiar topónimos en favor de nombres más atractivos para el visitante; así, los dos cerros que coronan la Isla, hasta entonces denominados Coanos y Llaquistitis, se cambiaron por los de Pachamama y Pachatata. Ciertas fiestas, algunas de las cuales estaban en crisis, fueron revitalizadas como mecanismo para atraer turistas, y se crearon otras nuevas. Finalmente también se instituyeron nuevos cargos, cuya finalidad original era dirigir y organizar las nuevas

² «*In ethnic tourism, the native is not simply there to serve the needs of the tourist; he is himself on show, a living spectacle to be scrutinized, photographed, tape recorded, and interacted with in some particular ways*» (Berghe/Keyes 1984)

³ La explotación y gestión del turismo en Taquile ha sido objeto de estudio de diversos investigadores: Healy/Zorn (1983a, 1983b), Vidas (1995, 1996), Amat Quiroz (1999), Zorn (2000), Mitchell/Eagles (2001), Mitchell/Reid (2001).

actividades que debían conllevar el turismo, tales como la vigilancia del estado de las infraestructuras, el cuidado y habilitación de los elementos de interés turístico, o la gestión del Salón Artesanal.

Pero a principios de la década de 1980, las esperanzas colocadas en el turismo por todos los amantaneños como la mejor solución para sus problemas económicos fueron desapareciendo. Dos razones explican esta desilusión. Uno fue la escasez de visitantes en relación a las expectativas planteadas. La exitosa competencia de Taquile a la hora de atraer turistas, la lejanía de Puno, la capital departamental, y la crisis del sector turístico en el Perú en la década de 1980 debido al conflicto armado, son factores a tener en cuenta a la hora de explicar esta situación.

La otra razón de la desilusión fue que los beneficios del nuevo recurso acabaron siendo monopolizados por una minoría: los lancheros.

En el proceso de diversificación de sus actividades económicas, algunos isleños optaron por hacerse transportistas. A tal efecto, establecieron sociedades para la adquisición de lanchas a motor. Estas embarcaciones, que ponen en contacto a diario Amantaní con la ciudad de Puno, tuvieron como objetivo primigenio transportar a los autóctonos y mercancías. Pero con el desarrollo del turismo, las posibilidades de beneficios aumentaron. En 1978, cuando se empezó a incentivar el turismo en la Isla, las lanchas existentes eran seis, suficientes para cubrir las necesidades de los amantaneños. Entre esa fecha y 1996, el número casi se triplicó. Y es que los lancheros se convirtieron en los principales beneficiarios del turismo: además de transportarlo, lo hospedaba.

La población no-lanchera afirma que el monopolio de los lancheros se debe a que estos son los primeros en entrar en contacto con ellos, en el puerto de Puno, donde los recogen para llevarlos a Amantaní. Esto les permite convencerlos para ir a sus casas. En realidad no hay necesidad de convencer a los turistas de nada: al no conocer el terreno que pisan, no se extrañan de que sean los mismos lancheros que les transportan quienes les alojen o quienes deciden en que casa han de hacerlo. Normalmente, antes de llegar a Amantaní la tripulación ya se ha repartido a los turistas, y cuando llegan al muelle rápidamente sus esposas o hijos, que les esperan, se los llevan a sus casas. Por lo tanto, aunque en teoría todos los isleños tienen derecho a acceder a este recurso, lo que impide que sea repartido más equitativamente es el control, en forma de propiedad privada, de la flota lanchera.

El único beneficio que obtienen del turismo el resto de la población es la venta de artesanías, que sí está establecida en forma de cooperativa de comercialización. Pero al ser tanta la población en la que este beneficio se ha de repartir, las ganancias por grupo doméstico son pequeñas. El turismo que llega a Amantaní, como ha quedado dicho, es escaso. Pero el beneficio que se obtiene por el hospedaje, a diferencia del que se obtiene por la venta de artesanías, sí supone un ingreso importante para las unidades domésticas que tienen acceso a él, porque se reparte entre muy pocas.

Por lo tanto, el turismo reforzó la diferenciación socio-económica indígena. Reforzó, pero no creó: ésta ya existía anteriormente, en base a un diferenciado acceso a la tierra. En realidad, sólo los isleños que tenían previamente un mayor nivel económico tuvieron la posibilidad de participar en el establecimiento de una sociedad lanchera y de hacerse transportistas.

Este desigual reparto de los beneficios de un recurso que, inicialmente, se estableció como de provecho común, generó una situación de conflicto en el seno de la sociedad amantaneña; la lucha por el turismo se convirtió en el principal motivo de conflicto social en las décadas de 1980 y 1990. Pero los lancheros no sólo tuvieron que enfrentarse a sus paisanos por el control del turismo, sino también a agentes foráneos⁴.

La defensa del turismo frente a agentes externos

A mediados de la década de 1990, un tour-operador que cada año llevaba a un grupo de turistas a realizar ejercicios espirituales a Amantani decidió establecer una casa en la Isla para recoger huérfanos, y a tal efecto buscó financiamientos particulares. La Casa de Huérfanos empezó a ser construida a escasos metros del Lago y delante del muelle principal. Por la situación y características del edificio, relativamente grande, y por el oficio del tour-operador, los lancheros empezaron a sospechar que tal vez lo que se estaba construyendo era, en realidad, un hotel. Rápidamente se generó un ambiente de crítica y protesta contra el proyecto, y las autoridades acabaron por vetarlo. Durante varios meses las obras quedaron paralizadas, hasta que finalmente, tras asegurarse que no se estaba edificando un hotel, volvieron a dar los permisos correspondientes.

La precaución mostrada por determinados sectores isleños ante la Casa de Huérfanos estaba justificada: anteriormente grupos foráneos habían buscado beneficiarse del turismo en detrimento de los intereses de estos sectores.

En la segunda mitad de la década de 1980, los lancheros amantaneños entraron en conflicto con otros de fuera de la Isla por el control de las vías de comunicación lacustres. Hasta entonces, la ruta entre Amantani y Puno había sido monopolio de los transportistas amantaneños. Pero con el desarrollo en la Isla de la actividad turística, este itinerario despertó el interés de embarcaciones foráneas que se dedicaban al transporte turístico. Esta competencia provenía de sociedades lancheras de Taquile, las islas Uros, y, sobretudo, la ciudad de Puno; la mayoría de estas últimas estaban en manos de las agencias de viajes.

Con la finalidad de controlar la ruta, estas sociedades denunciaron delante de la Comandancia de Marina a las lanchas amantaneñas por trabajar sin los permisos correspondientes. El tema era ciertamente serio, ya que si los lancheros amantaneños no podían controlar la ruta no sólo dejaban de percibir importantes ingresos derivados del transporte, sino que podían perder el monopolio de la hostelería: los transportistas no amantaneños podrían alojar a sus turistas en las casas de isleños con los que tuviesen establecidas relaciones o que aceptasen los precios más bajos por el alojamiento, sin tener en cuenta su condición de lancheros o no.

Las sociedades lancheras no amantaneñas, ya formadas en empresas, se reunieron con diversas autoridades departamentales con la finalidad de establecer un mayor control del transporte turístico lacustre. En una de estas reuniones, y gracias a la mediación de un ingeniero de la institución gubernamental FOPTUR (Fondo de

⁴ El diferente acceso a este recurso y la conflictividad que ello genera lo hemos estudiado en Gascón (1996, 1999, con Pérez Berenguer 1997).

Promoción Turística), un líder lancharo amantaneño pudo asistir a título de observador, y allí pudo enterarse de cuales eran las intenciones precisas de esas sociedades. Los lancharos amantaneños se dieron cuenta de que, si no adoptaban medidas urgentes, iban a perder sus derechos sobre la ruta Amantaní-Puno, y que estas medidas pasaban por formar una empresa a semejanza de las que les querían quitar estos derechos, que agrupase a todas las sociedades lancharas de Amantaní.

Desde el principio se encontraron con varias dificultades. Por un lado, las amenazas de las sociedades lancharas no amantaneñas, que veían como la creación de la empresa podía dar al traste con sus intenciones. Por el otro, el desinterés de las instituciones gubernamentales puneñas en realizar los trámites legales necesarios, pues tenían establecidas relaciones clientelistas con las sociedades lancharas de Puno. Pero el principal fue el desconocimiento de los trámites a realizar y de las características de un empresa, sistema de organización totalmente ajena a su cultura.

Después de varios meses batallando infructuosamente, decidieron desplazar a Lima dos representantes para hacer los trámites de formalización de la empresa. Tras establecer los contactos necesarios a través de ingenieros amigos de FOPTUR que estaban enfrentados con la dirigencia política de la institución, las sociedades lancharas amantaneñas hicieron un fondo para costear los gastos del viaje. Las gestiones fueron fructíferas. Tras varios años en los que el conflicto se había agudizado a la par que el volumen de turistas que visitaba Amantaní, aunque lentamente, aumentaba, en 1988 los amantaneños establecieron su propia empresa de transportes, legalmente reconocida en abril de 1990: la Empresa de Transporte Turístico Lacustre de Amantaní, comúnmente conocida como Empresa Turística. De esta manera, no sólo obtuvieron los permisos necesarios para transportar turistas, sino también consiguieron legalmente el monopolio sobre la ruta entre Amantaní y Puno. Esto provocó el descontento de los lancharos puneños que, no obstante, no pudieron ya hacer nada al respecto más que provocar pequeños enfrentamientos en el muelle de Puno sin consecuencias sobre el control de la ruta.

Una nueva forma de organización económica: la empresa

La finalidad de establecer la Empresa fue obtener el control legal sobre la ruta Puno-Amantaní. Teniendo en cuenta que la organización en empresa era algo totalmente ajeno a los amantaneños, podría pensarse que, una vez logrado este objetivo, la empresa se convertiría en una institución fantasma. Pero no fue así; por el contrario, los lancharos empezaron a encontrarla nuevas utilidades y a utilizarla políticamente, hasta convertirla en un poder fáctico, a través del cual los lancharos, el grupo social y económicamente preponderante, se representaba y defendía sus intereses, tanto fuera como dentro de la comunidad. El caso anteriormente explicado de la Casa de Huérfanos es un ejemplo claro: quienes se opusieron a su construcción fueron los lancharos, que a través de la Empresa presionaron a las autoridades para interrumpir las obras. Al resto de la población, la posible existencia o no de un hotel no les preocupaba, ya que tampoco ahora obtenían beneficios por alojar turistas.

El rol de los lancharos como poder fáctico también vino propiciado por su control sobre una de los dos cargos de autoridad más importantes del distrito: el de gobernador. La Municipalidad, pero sobre todo la Gobernación, son las principales instituciones políticas en Amantaní. Los cargos municipales, desde 1980, son elegidos en elecciones y reciben una remuneración del Estado. Pero esto no sucede así con el

cargo de gobernador.

Dos factores permitieron a los lancheros hacerse con el control de la Gobernación. Por un lado que, al menos hasta la primera mitad de la década de 1990⁵, el gobernador no recibía ninguna remuneración del Estado, y sin embargo se trataba de un cargo muy oneroso, ya que conllevaba fuertes gastos ceremoniales y la imposibilidad de dedicarse temporalmente a otras actividades económicas. Por lo tanto, ser gobernador sólo estaba al alcance de los isleños mejor situados económicamente. Por otro lado, su elección excluía la participación de la comunidad: el gobernador entrante era escogido por el saliente, que siempre observaba en la elección sus intereses de clase. De los dieciocho gobernadores habidos entre 1975, unos años antes de iniciarse el desarrollo del sector turístico, hasta 1996, sólo dos no fueron transportistas, y en estos casos se trataban de amantaneños también considerados ricos en base a otras actividades, y que si no participaban en ninguna sociedad lanchera era porque no querían, ya que tenían las posibilidades económicas para ello.

El interés de los lancheros por controlar la Gobernación era doble. Por un lado, esto les permitía dedicar una parte importante de los recursos isleños y estatales en su beneficio. Un repaso de las Actas de la Gobernación descubre como las principales iniciativas de esta institución siempre han sido en beneficio de los lancheros: construcción y reparación de los muelles donde se guardan las lanchas; actividades para la incentivación del turismo, del que son sus principales beneficiarios; obtención de ayudas de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales para mejorar las embarcaciones; etc. El otro elemento de interés por controlar la Gobernación era que, desde esta institución, podían oponerse a los intentos de sus paisanos por terminar con su monopolio sobre el turismo, un recurso que, recordemos, en principio tenía que beneficiar a todos por igual.

El establecimiento de la Empresa Turística permitió aumentar el poder político que ya poseían los lancheros a través del control de la Gobernación. Con el apoyo de esta institución, la Empresa se convirtió en un interlocutor siempre presente en los procesos de toma de decisiones a nivel distrital, de tal manera que, en ciertas reuniones de autoridades, los representantes de la Empresa participaban activamente. Hasta entonces, sólo los agentes parroquiales, que en Amantaní también actúan como un poder fáctico gracias a su control sobre las donaciones de la ONG católica Cáritas, donaciones muy importantes en la economía de la Isla, tenían esta prerrogativa.

El caso más ejemplificador de este poder fáctico de los lancheros acaeció a mediados de la década de 1990. En 1993 hubieron elecciones municipales, de las que salió vencedor una candidatura apoyada por esos agentes parroquiales antes referidos. Los agentes parroquiales siempre habían protagonizado la oposición al control monopolístico del turismo por parte de los lancheros, y presionaron al nuevo alcalde para que tomase cartas en el asunto. Y así lo hizo. Una de sus primeras medidas fue establecer la figura del Repartidor de Turistas, quien debía encargarse de distribuir los visitantes entre todos aquellos isleños que los desearan hospedar. A tal efecto, eligió como Repartidor a uno de sus regidores, que empezó a establecer un sistema de turnos.

Rápidamente los lancheros reaccionaron acusando al Repartidor de favorecer a sus

⁵ Posteriormente el gobernador empezó a recibir un sueldo en forma de dietas.

allegados. Y, ciertamente, esto era así: los primeros en recibir turistas fueron los regidores y sus familiares más cercanos, y de ello se pudo dar cuenta toda la población. Esto sirvió de pretexto a los patrones para boicotear los repartos, y volvieron a llevarse a los turistas a sus casas. El punto culminante de la crisis fue cuando el alcalde y sus regidores, en plena temporada alta, bajaron al muelle a recibir la lancha en el que ese día venían los turistas para cuidar que se respetase el reparto establecido. Ante la perplejidad de los pocos viajeros presentes, transportistas y regidores se enzarzaron en una fuerte discusión. Los visitantes, sin saber que eran el objeto del conflicto, finalmente se fueron con los lancheros.

Unos días después, representantes de cada una de las lanchas y autoridades se reunieron para llegar a un acuerdo. Finalmente se decidió que los lancheros se quedarían sólo con seis de los turistas que transportasen, y que cuando el número de turistas superase esta cifra, los restantes serían repartidos por el Consejo Municipal entre los demás isleños. Esta prerrogativa, se afirmó, se debía a que «*los lancheros sufren en promoción de turistas en Puno solicitando en los Hostales*». Pero esta actividad, si se da, es muy limitada; la relación entre lancheros y propietarios de hoteles y hostales está cubierta por las limitaciones que establece las relaciones étnicas y de clase en la sierra andina: los lancheros son quechuas; los hoteleros, blancos o mestizos. Teniendo en cuenta que los hoteleros no perciben ganancia alguna por promocionar el turismo en Amantani, se hace difícil que muestren interés en ello; y los lancheros, que lo saben, no confían en que esto ocurra. El alcalde, además, se comprometió a apoyar económicamente actividades dirigidas a promocionar el turismo. Alcalde, gobernador y presidente de la Empresa Turística dieron su conformidad al acuerdo⁶.

Este pacto estabilizó el conflicto durante un tiempo. Pero pasado los meses de temporada alta, cuando ya las lanchas raramente llevaban más de seis turistas, el equipo municipal volvió a la carga con una nueva disposición impopular entre los lancheros. Ya fuese por esta reducción estacional del turismo, porque viese que los lancheros no cumplían el pacto o por presión de los agentes parroquiales que lo apoyaban, estableció una fuerte subida de los impuestos municipales. Entre ellos, y especialmente, los de alojamiento de turistas, impuesto que anualmente se recauda entre aquellos amantaneños que tienen licencia de hospedaje; el impuesto casi se dobló. Esta medida iba dirigida en contra de los transportistas, quienes tras el acuerdo establecido el junio anterior seguían siendo los mayores beneficiados por el alojamiento de turistas y, en temporada baja, prácticamente los únicos.

Los lancheros entendieron que el pacto se había roto, y además de oponerse contundentemente a esta medida recaudatoria, volvieron a abogar por controlar todo el turismo que llegase a Amantani. Esta oposición hizo fracasar el intento de aumentar los impuestos. Pero no obstante, no se aprobó la propuesta de que el alojamiento de turistas volviese a ser prerrogativa de los lancheros.

Despertado el conflicto de su letargo, los lancheros continuaron su ofensiva abriendo varios frentes. Por un lado, empezaron a acusar al alcalde de malversación de fondos públicos; de esta manera se quería explicar el intento de aumentar los impuestos como una manera de sanear cuentas que no estaban claras. Ante la presión de los sectores que se lo reclamaban, el alcalde decidió convocar a un Cabildo Abierto en

⁶ Libro de Actas del Sargento de Playa. 15 de junio de 1993.

marzo de 1994 para mostrar a la comunidad el estado de las arcas municipales. A tal efecto, trajo un contable que realizó un estudio de los libros de cuentas. Para entonces las críticas contra él habían traspasado el distrito, y los medios de comunicación departamentales ya lo habían difundido. El contable afirmó que, aunque se observaban ciertas irregularidades formales, las cuentas estaban claras. Pero el Cabildo no cambió las opiniones ya establecidas: los que estaban a favor del alcalde esgrimieron el estudio del contable; los que estaban en contra recordaron que el contable había sido elegido por el alcalde y que su trabajo lo pagaba la Municipalidad.

Frente a la decisión del alcalde de mantener el pacto acordado hacía unos meses referente al reparto de los turistas, los lancheros también contrataron denunciando en FOPTUR, a través de la Empresa, que casi ningún amantaneño tenía licencia de hospedaje excepto ellos, por lo que el sistema de repartos establecido por la Municipalidad no era legal. Si bien a finales de la década de 1970 numerosos isleños hicieron los trámites necesarios para obtener esta licencia, una vez vieron que no iban a poder utilizarla no se preocuparon de renovarla. A mediados de 1990 en Amantani había 280 casas dispuestas a alojar turistas; sin embargo, las licencias de hospedaje existentes quedaban lejos del centenar⁷.

Finalmente los lancheros volvieron a ganar la partida. La Municipalidad decidió anular temporalmente los repartos de turistas para dar tiempo de obtener su licencia a quienes lo deseasen. Esta anulación temporal acabó volviéndose indefinida. Nadie se animó a invertir tiempo y dinero para sacar la licencia cuando el sistema de repartos hacía meses que ya no funcionaba *de facto*. Además el alcalde acabó aliándose, de una manera más o menos implícita, con el grupo lanchero. Tras observar la fuerza de los lancheros y el apuro en el que le habían metido decidió cambiar de aliados, con gran disgusto de las personas que le habían apoyado hasta ese momento. Por contra, la opinión que sobre el alcalde tenían los lancheros se positivizó. Así se puede observar en los siguientes fragmentos de dos entrevistas realizadas durante y después de los conflictos explicados a uno de los líderes del grupo lanchero, a la sazón presidente de la Empresa Turística.

«Este señor alcalde, ha hecho compromiso con lancheros. Iba a hacer un local, una sala de espera para los turistas, en el puerto. Pero no ha hecho nada. Y también ha puesto alta la tarifa para quienes alojamos turistas. Una tarifa de treinta soles al año. Eso no nos gusta, y fuimos a su oficina: *señor alcalde, usted no tiene tantas obras, usted ha elevado mucho la tarifa*. Porque el año pasado la tarifa era de tres soles. Entonces él se molestó. (...). Ese día que tuvimos reunión en el Consejo le han dicho: *usted, señor alcalde, no tiene ningún tipo de trabajo acá. No puedes poner tarifa*. Toda la comunidad ha criticado ahí. Ahora el alcalde ha hecho un Cabildo Abierto. El 29 de marzo. Con harto dinero, sesenta y tantos millones de soles [¿?], no hay obra. Sólo hay gastos. Gastos, gastos, gastos,... ¿En qué habrá tantos gastos?. No hay facturas, como usted vio. Nadie es santo, pero lo que se gasta debe ser bajo facturas» (Ambrosio M; 1993)

Este líder lanchero fue uno de los que más duramente criticaron en el Cabildo Abierto

⁷ Libro de Actas de la Empresa de Transporte Turístico Lacustre de Amantani. 28 de junio de 1994

la gestión del alcalde. A tal efecto, tomó la palabra varias veces, y previamente nos pidió que grabásemos el Cabildo porque deseaba dejar la mayor constancia posible de lo que acaeciese por si algo podía ser utilizado legalmente contra el alcalde. A mediados de 1995, sin embargo, su visión del alcalde y de su trabajo era totalmente distinta.

«El alcalde recién está trabajando con el pueblo. Ahora los lancheros estamos bien con el alcalde. Para mí es bueno. Es amigo mío. Cuando toma, a mi no me fastidia. A otros creo que molesta, pero a mí no. Se porta. Ahora, en la construcción de la casa comunal, se comporta como alcalde. Da materiales. El año pasado los lancheros estábamos molestos con él, porque quería hacer lo que le daba la gana. Pero hemos tenido reunión y ahora estamos trabajando bien. Ya no hay ningún problema. Ahora está tranquilo» (Ambrosio M; 1995)

Papel destacado por su práctica nula participación en el conflicto fue la del entonces gobernador, uno de los lancheros más antiguos, quien mostró una notable falta de liderato. En todo momento se mantuvo a distancia del conflicto o fue incapaz de plantar cara al alcalde, cuando los transportistas esperaban de él que fuese su principal adalid en la defensa de sus intereses de grupo. La antorcha la tuvo que tomar los tradicionales líderes lancheros en su rol de representantes de la Empresa Turística.

Conclusiones

El turismo que llega a Amantaní es muy escaso; otras fuentes de ingresos tienen un papel más destacado en la “macroeconomía” de la Isla, tales como la actividad agropecuaria o la emigración temporal. Sin embargo es el turismo, uno de los principales fenómenos globalizadores, el recurso que en el último cuarto de siglo se ha convertido en el elemento que establece las diferencias económicas en la comunidad. El turismo promovió un desarrollo económico que recuerda el modelo neoliberal, ya que incentivó el desarrollo de las capas sociales con más posibilidades de inversión en detrimento de las demás: sólo se pudieron beneficiar del recurso turístico aquellos isleños con más posibilidades de inversión; el resto quedaron prácticamente excluidos de sus ganancias (Pérez Berenguer/Gascón 1997). Además, con el turismo surgió una nueva forma de organización económica características del capitalismo, la empresa, que acabó jugando un importante papel como poder fáctico en los conflictos internos generados por el desigual acceso a esta nueva fuente de ingresos.

Referencias citadas

Fuentes primarias

Libro de Actas del Sargento de Playa de la Isla de Amantaní

Libro de Actas de la Gobernación del distrito de Amantaní

Libro de Actas de la Empresa de Transporte Turístico Lacustre de Amantaní

Fuentes secundarias

ACERENZA, Miguel (1988) *Consideraciones acerca de la conceptualización del*

turismo. Buenos Aires: CIET.

AMAT QUIROZ, Gamaliel de (1999) *Isla Taquile: Paisaje, cultura y turismo*. Puno: Editorial Universitaria de la UNA.

BERGHE, Pierre L. Van Den & Keyes, Charles F. (1984) "Tourism and Re-Created Ethnicity", *Annals of Tourism Research*, vol. 11, nº3: 343-352.

CAZES, Georges H. (1993) "Le tourisme international dans les relations Nord-Sud: Perspectives territoriales et socio-économiques", en M. J. Marchena & F. Fourneau & V. Granados (eds.) *¿Crisis del Turismo?: Las perspectivas en el nuevo escenario internacional*. Sevilla & Málaga: Universidad de Sevilla & Universidad de Málaga. Pp: 57-64.

COCCOSSIS, H. & NIJKAMP, P. (1995) *Sustainable Tourism Development*. Hants: Averbury.

GASCÓN, J. (1996) "El turismo: La gestión de un nuevo recurso. Conflicto y lucha por su control en los Andes", en M.-N. Chamoux & J. Contreras (eds.) *La gestión comunal de recursos: Economía y poder en las sociedades locales de España y América Latina*. Barcelona: Icaria. Pp: 307-336.

----- (1999) *Gringos como en sueños. Diferenciación y conflicto campesino en el Sur Andino Peruano ante el desarrollo de un nuevo recurso: el turismo. Isla de Amantaní, Lago Titicaca*. Tesis doctoral. Barcelona, Universitat de Barcelona.

HEALY, Kervin & ZORN, Elayne (1983a) "Lake Titicaca's Campesinos-Controlled Tourism", *Grassroots Development*, vol.6, nº2 & 3: 3-10.

----- (1983b) "Taquile homespun tourism", *Natural History*, nº92: 80-81.

KADT, E. de (1976) *Tourism, Passport to Development?: Perspectives on the Social and Cultural Effects of Tourism in Developing Countries*. New York: Oxford University Press.

LEA, John (1988) *Tourism and Development in the Third World*. London & New York: Routledge.

MITCHELL, Ross E. & EAGLES, Paul F.J. (2001) "An Integrative Approach to Tourism: Lessons from the Andes of Peru", *Journal of Sustainable Tourism*, vol.9, nº1: 9-28.

MITCHELL, Ross E. & reid, Donald G. (2001) "Community Integration: Island Tourism in Peru", *Annals of Tourism Research*, vol.28, nº1: 113-119.

PÉREZ BERENGUER, Ester & GASCÓN, Jorge (1997) "El impacto del turismo y de los proyectos de desarrollo de ONG's en la estructura social y económica de dos comunidades andinas", *Agricultura y Sociedad*, nº84: 225-252.

TURNER, Louis & ASH, John (1991) *La horda dorada: El turismo internacional y la periferia del placer*. Madrid: Endymion.

VIDAS, Anath Ariel de (1995) "Textiles, Memory and the Souvenir Industry in the Andes", en M. F. Lanfant & J. B. Allcock & E. M. Bruner (eds.) *International Tourism:*

Identity and Change. London: SAGE. Pp.: 67-83.

----- (1996) *Mémoire textile et industrie du souvenir dans les Andes: Identités à l'épreuve du tourisme au Pérou, en Bolivie et en Equateur*. Paris: L'Harmattan.

ZORN, Elayne (2000) "When Incas Travel Abroad: Tourism To and From Peru", en D. Castillo & M.J. Dudley (eds.) *Transforming Cultures in the Americas*. Ithaca: Latin American Studies Program. Pp: 21-30