

## TURISMO EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN: IMPLICACIONES DE EQUIDAD PARA LA SOCIEDAD Y EL AMBIENTE INTERNACIONAL

Edgar Fürst  
Wolfgang Hein

Coordinadores Proyecto CINPE-Instituto de Estudios de Ultramar, Hamburgo

---

### INTRODUCCIÓN

Es bastante sorprendente que para un sector económico tan dinámico como el turismo no existan análisis comprensivos y realmente serios, sobre su impacto en el desarrollo sostenible en el ámbito internacional. Sin duda alguna, hay una discusión amplia sobre problemas de transporte y viaje, particularmente de viajes aéreos para fines turísticos, con relación al efecto de calentamiento atmosférico (“*greenhouse effect*”).<sup>1</sup> Así mismo, recientemente se han llevado a cabo una serie de estudios sobre el impacto local (positivo y negativo) del turismo en la economía, la vida sociocultural, el ambiente, etc. (ver las diferentes contribuciones en Hein 1997). Sin embargo, en el nivel de una estrategia internacional se pueden encontrar mayormente sobre-generalizaciones inaceptables de tales estudios de impacto, las cuales condenan (como ONGs más radicales) o elogian el turismo (como algunos escritos sobre eco-turismo), pero con razonamientos igualmente poco diferenciados y mayormente superficiales.

En este artículo, se pretende desarrollar una interpretación comprensiva sobre el efecto del turismo en las relaciones de equidad para la sociedad y el ambiente desde una perspectiva global, es decir transnacional. Para eso, se parte de dos proposiciones básicas:

- (a) Como otros sectores basados en recursos naturales de países del Sur, el turismo en dichos países se adapta a patrones de (sobre)consumo de sociedades del Norte, pero a la vez crea ingreso y empleo y contribuye a mantener la calidad ambiental

para la gente en el Sur. Lo anterior es posible gracias al rasgo principal del turismo que es el hecho de que la actividad turística está basada fundamentalmente en lo atractivo de la naturaleza al interior de ecosistemas específicos. Con esto, dicha actividad puede constituir una fuente de ingreso relevante y favorecer la equidad social de manera sostenible, siempre y cuando el turismo quede sujeto a la protección ambiental y la apropiación de rentas por parte de las comunidades locales.

- (b) El diseño de estrategias para un turismo sostenible ha de ser consciente del hecho de que el desarrollo de una lista extensa de objetivos “bonitos” pueda ser bastante útil como punto de partida de escenarios positivos, pero en todo caso no es suficiente como base analítica. Resulta imprescindible tener en cuenta analíticamente las dinámicas de procesos históricos que están limitando el potencial para cambios rápidos y los cuáles podrían incluso inducir efectos de “*boomerang*” cuando objetivos particulares se quieren lograr de manera muy directa, sin considerar sus condicionantes de poder socioeconómico y complejidad institucional (Hein 1999).

El desarrollo del turismo en las últimas décadas ha estado relacionado muy estrechamente con las dinámicas de los modos de acumulación dominantes a nivel mundial. Por un lado el turismo de masa ocupa un papel siempre relevante, por el otro lado conviene señalar la emergencia de un turismo diferenciado con respecto al tipo y destino de la actividad de viaje / vacación y, aún más recién, con respecto a la alta flexibilidad y los rasgos sofisticados de los paquetes orientados a la demanda. Ambos enfoques señalados

---

<sup>1</sup> Ver p. ej. BUND / MISEREOR (Hrsg.) 1996 y Schallaböck 1997

son decisivamente característicos para la subyacente forma de organización social, reflejando así principalmente el modo *fordista* y *posfordista* de la reproducción y acumulación capitalista, respectivamente (ver el acápite 1.2 y la sección 1 del presente artículo).

La investigación emprendida en el proyecto sobre turismo y desarrollo sostenible en Costa Rica ha sido enfocada en el análisis empírico en los niveles micro-regional y nacional. Teniendo en cuenta esto, en este artículo se esbozan algunos razonamientos con base en otros trabajos y se presenta alguna evidencia empírica, recurriendo a informaciones pertinentes que resultaron del estudio de caso sobre Costa Rica.

El artículo se estructura de la siguiente manera. En la sección 1. se resume el marco analítico para caracterizar el turismo en la era de globalización *posfordista* y se tratan algunas proposiciones sobre la dinámica desigual del desarrollo *posfordista* al nivel mundial. Seguidamente en la sección 2. se presentan elementos para un análisis de los impactos de dicho turismo sobre la sociedad y el ambiente en los niveles globales y locales. En la sección 3., se esbozan algunos elementos clave de una estrategia que busca imprimir al turismo internacional una gobernabilidad global ambiental por un lado (sección 3 acápite 1) y, por otro, integrar, en el nivel local, las dimensiones ecológicas y socioeconómicas dentro del proceso de desarrollo hacia una mayor sostenibilidad integral (sección 3 acápite 2). Finalmente, el artículo concluye con algunas reflexiones generales sobre cómo acatar los retos pendientes de una mayor equidad socioeconómica y ambiental con relación al turismo internacional y local.

## 1. EL MARCO ANALÍTICO

### 1.1 Algunas reflexiones epistemológicas

La discusión del desarrollo sostenible en el nivel global - abarcando la sostenibilidad ambiental como la equidad social - implica una perspectiva a plazo muy largo. Sin embargo, cuando se habla sobre eventos futuros, muchos científicos sociales, ante todo los economistas, frecuentemente se ven tentados a cometer una u otra falacia. O presentan conceptos normativos sobre cómo resolver problemas, sobrestimando el potencial para controlar cambios sociales e institucionales, o proyectan, de distintas formas, las tendencias corrientes hacia el futuro, descartando la complejidad y incertidumbre de la evolución futura de sistemas abiertas y sujetas a cambios estructurales a menudo, como es el caso de la economía, la sociedad y el ambiente (Fürst 2000a).

De hecho, es bastante difícil anticipar los resultados de la interacción entre estrategias y acciones, ambas guiadas por una gran variedad de puntos de vista humanos sobre el mundo y intereses sociopolíticos por un lado, y por otro, por dinámicas de desarrollo mayormente determinadas por estructuras sociales de inercia sistémica. Sin embargo, es precisamente esto lo que determina el desarrollo futuro. Catástrofes no esperadas y saltos ("*jumps*") de cambio revolucionario nunca pueden ser desconsiderados, implicando así que resulte imposible de anticipar realmente el proceso de desarrollo "societal". Lo anterior ha sido señalado y elaborado más en detalle por el discurso sobre la *ciencia pos-normal* (ver Pasche 1994; Funtowics / Ravetz 1995; Luks 1996). No obstante este problema epistemológico, se puede y debe construir, de manera plausible, teorías sobre las oportunidades de estrategias específicas. Para esto, se debe tomar en cuenta que los procesos de desarrollo nacional dan lugar dentro de procesos históricos de evolución global los cuáles determinan (en interacción con condiciones particulares en los ámbitos locales y nacionales) senderos de desarrollo probables así como el alcance de estrategias alternativas (ver Luhmann 1997; Willke 1997; Horster 1998 y Hein 1999).

Las fases distintas del desarrollo capitalista son caracterizadas por distintos conjuntos ("*sets*") de instituciones sociales. La conceptualización de los procesos de cambio institucional como procesos evolutivos en la economía institucional (ver Norgaard 1994; North 1990) corresponde al mismo enfoque teórico que el concepto de cambio institucional en la teoría de la regulación. Vamos a discutir el potencial del turismo para transformarse en un aporte al desarrollo sostenible en el contexto de este enfoque teórico.

### 1.2 Globalización *posfordista* y desarrollo desigual

La etapa de globalización en la cual está actualmente inmerso el capitalismo a nivel mundial y, por ende, también el turismo internacional, se caracteriza no solamente por procesos de producción y reproducción cada vez más determinados por el espacio global, sino también por formas específicas de organización económica y de regulación política-económica (globalización de la operación de empresas, importancia de subcontratar para aumentar la flexibilidad de producción, liberalización y desregulación económica, flexibilidad de las relaciones laborales, "empoderamiento" como forma más importante de política social).

La acumulación posfordista lleva a nuevas formas de crisis como se les han caracterizado en la sección introductoria:

- La falta de una institución reguladora efectiva en el ámbito mundial - particularmente en los asuntos de flujos financieros y de la regulación de las monedas - ha resultado en una tendencia a la agravación de crisis financieras.
- Si bien el carácter flexible de la acumulación posfordista favorece políticas de protección ambiental y de eficiencia en el uso de los recursos naturales, la aceleración del crecimiento económico tiende a contrarrestar esta tendencia.
- La apertura del mundo para flujos económicos de todo tipo ha resultado en una agravación de la dinámica de inclusión/ exclusión a todos los niveles de la sociedad global.

La regulación posfordista que está actualmente en un proceso emergente de desarrollo, debe "permitir la reproducción del modo de acumulación a pesar o bien a través de sus contradicciones mismas" (ver la definición de Lipietz 1985: 109). Entonces tiene que desarrollar nuevas formas institucionales, que logran controlar estas tendencias críticas y, al mismo tiempo, apoyan al proceso de acumulación. Es importante aquí la observación de Lipietz (1986, p. 16) que el desarrollo concreto de nuevas constelaciones institucionales es algo como un "hallazgo histórico", mostrando la afinidad de este enfoque con la teoría de evolución en el contexto de la autoorganización de sistemas abiertos y complejos (Priogine/Stengers 1984). Una nueva modalidad de regulación resultaría a partir de distintos intentos a "variar" las instituciones, pasando de procesos de selección (básicamente políticos) a una estabilización final de constelaciones exitosas (Lipietz 1986; Görg 1994).

Hasta ahora se han emprendido varias estrategias para regular las crisis posfordistas en las áreas indicadas. Por cierto, el intento de evitar el colapso del sistema financiero, es una *condición sine qua non* de la acumulación posfordista, pero eso no es el tema de este artículo. Aquí nos interesa ante todo los problemas de la regulación ambiental y social. Parece que la situación de un turismo que vive de la conciencia y de varias regulaciones ambientales, y que a la vez constituye una gran amenaza al ambiente por su crecimiento mismo, es típico debido a la relación contradictoria entre la acumulación posfordista y el ambiente. Vamos a explorar esto aún más en las secciones siguientes. Al fin, la regulación social obviamente es de importancia primordial para las implicaciones de equidad del desarrollo turístico. Esta problemática también es central para entender la

importancia de la oportunidad que ofrece el desarrollo de un turismo de naturaleza para las regiones periféricas, casi excluidas de otras formas de desarrollo económico.

Las fuerzas del mercado, que han sido liberados gracias a los conceptos y políticas neoliberales quedan muy lejos de poder garantizar un desarrollo social equitativo y asegurar un desarrollo ambientalmente sostenible – por lo menos en el mundo real de relaciones de poder, niveles extremadamente desiguales en el desarrollo humano y de infraestructura (como p. ej. más recientemente, el acceso a Internet), inestabilidades políticas en los ámbitos locales, nacionales y globales, etc. El funcionamiento puro de las fuerzas de mercado va a conducir inevitablemente a círculos tanto viciosos como virtuosos de desarrollo socioeconómico desigual en lugares concretos.

Esta característica geográfica de la dinámica espacial del posfordismo, se desprende de la síntesis de Manuel Castells a continuación:

*...Under the new, dominant logic of the space of flows (...), areas that are non-valuable from the perspective of informational capitalism, and that do not have significant political interest for the powers that be, are bypassed by flows of wealth and information, and ultimately deprived of the basic technological infrastructure that allows us to communicate, innovate, produce, consume, and even live, in today's world. This process induces an extremely uneven geography of social/territorial exclusion and inclusion, which disables large segments of people while linking up trans-territorially, through information technology, whatever and whoever may offer value in the global networks accumulating wealth, information, and power."* (Castells 1998, p.74).

Dicha "geografía de exclusión" (ver Hein 1999a, Hein / Siefke 2001) afecta principalmente a los países menos desarrollados (particularmente en la mayoría de África Sub-Sahariana), pero estos nuevos problemas de exclusión social se encuentran también ahora en los países industrializados. Sin embargo, parece que Castells está errado cuando sostiene que grupos poderosos no tienen un "significativo interés político" para reaccionar frente a esta problemática de exclusión. De allí la importancia que el Banco Mundial (y cada vez más el FMI) han asignado a los impactos potencialmente desestabilizadores de la exclusión socioeconómica sobre la gobernabilidad en el campo de ajuste y desarrollo, parece significar lo

contrario (Hein 2000). Las instituciones financieras indicadas han renunciado - por lo menos parcialmente - al famoso Consenso de Washington y han desarrollado en los textos y conceptos de los últimos años lo que ya está llamándose un nuevo paradigma de desarrollo caracterizado por una visión holística del desarrollo. Dicho enfoque está destinado al combate de la exclusión social y económica, prioritariamente por políticas de empoderamiento de los pobres y de regiones periféricas, aceptando el dominio ("ownership") nacional de estrategias de desarrollo (Ibíd.). En efecto, se puede ver en el concepto de empoderamiento (para vencer a la exclusión) un elemento central de regulación posfordista, i.e. la introducción de políticas mitigadoras para superar el peligro que significa la polarización social para el proceso de acumulación de capital y la integración social, políticas que a la vez movilizan nuevos recursos para el proceso de acumulación misma.

Este enfoque teórico ofrece una base para entender numerosos rasgos del actual desarrollo turístico internacional y el potencial futuro del turismo gracias a un análisis integral de los procesos multifacéticos de cambio social en los cuáles están insertos los cambios recientes en el carácter del turismo.

Este último tiene que ver con la emergencia de cambios en tecnologías, innovaciones y formas de organización relacionadas a nuevos patrones de producción y consumo a escala global. Sin embargo, más allá de este fenómeno conviene apuntar que dichos patrones innovadores están surgiendo como resultado de una diferenciación de productos y actividades de esparcimiento, así como de una globalización de información y accesos potenciales a estos productos / actividades, pero también de procesos de desintegración de estructuras familiares, normas sociales y formas culturales gracias al impacto ambiguo de la modernización inducida por el turismo global. Cuando se toma en cuenta que muchos destinos turísticos (en particular el turismo basado en naturaleza) son regiones periféricas con pocas otras oportunidades para desarrollar sectores económicos competitivos, el turismo por lo menos en principio podría ofrecer un potencial para contrarrestar tendencias de una marginalización socioeconómica en dichas regiones. . Además, un paradigma de desarrollo que implica un potencial de empoderamiento local también podría apoyar a un desarrollo de potenciales locales y un crecimiento de los ingresos locales que resultarían en una mejor equidad dentro de la sociedad global.

### 1.3 Ofertas de servicios transnacionales con rasgos recreativos y ecológicos

El turismo ofrece servicios que están sujetos a un rápido cambio, acelerado en los últimos años por la globalización posfordista. Sus rasgos más tradicionales con énfasis en paseos y estadías de toda la familia en hoteles de playa y montaña y en otras facilidades, como casas vacacionales, ofertas de B&B familiares, etc. dentro de las fronteras nacionales del país origen, han sido transformados en nuevas formas de viaje, alojamiento y entretenimiento, mayoritariamente con destino transfronterizo<sup>2</sup> y sujetas a un manejo multinacional.

Es cierto que el fenómeno del turismo de masa con una oferta estandarizada y poca variación en el lado de demanda, corresponde a los patrones de oferta y consumo típicos para el fordismo basado en una producción industrial de masa (ver la sección anterior). Por supuesto, el turismo de lujo existía también durante esta etapa, pero el factor determinante para la expansión del sector constituyó el turismo de masa el cuál también ha venido ajustándose a un nivel más sofisticado cuando el desarrollo de las tecnologías de comunicación permitía esto. Sin fax y correo electrónico, la elaboración flexible de programas de viaje diferenciados resultó prohibitivamente caro o simplemente imposible, lo que implicó a menudo una aventura individual de alto riesgo en el caso de visitar regiones periféricas y poco exploradas.

Hoy en día, estamos presentes frente a una importante diferenciación de la demanda. La afluencia de consumo y la desigualdad de ingreso en los países industrializados han inducido una creciente demanda por ofertas turísticas muy diferenciadas en los niveles de precios más altos que se combinan con nuevas formas sofisticadas de "turismo de mochila". Pero también ha surgido una demanda cada vez más consciente y exigente respecto a la relación precio-servicio en el segmento del viejo turismo en masa, incluso la oferta convencional para los "mochileros", que han presionado competitivamente por la emergencia de nuevas formas de viaje y servicios turísticos. En este contexto, los nuevos medios de comunicación mencionados arriba facilitan y hacen barata la organización de programas adaptados a los intereses específicos de grupos cada vez más pequeños de turistas multinacionales.

---

<sup>2</sup> En Alemania, en 1996 de todos los viajes de vacaciones con una duración de 5 días y más, 69,8% se dirigieron a destinos extranjeros (Deutscher Bundestag 1997: 12s)

Además, a medida en que innovaciones y presiones por nuevas experiencias extraordinarias han llegado a un "fetichismo" de consumo en la cultura posfordista, ha emergido una tendencia hacia un desarrollo de atractivos siempre más novedosos, imprimiendo así un sello importante al turismo contemporáneo. Otro aspecto refiere a los estilos de vida típicamente posmodernos: es hoy en día la importancia de "fitness" y otras actividades de auto-confirmación física y emocional que corresponden a un estilo de vida en el cual la competitividad personal, el éxito social y el disfrute de vida están jugando un papel decisivo. Lo anterior se encuentra combinado con una postura "hacia atrás a la naturaleza" en una forma nueva: la naturaleza se ve como una fuente de aventura en contraste con la orientación hacia la seguridad de la vida urbana moderna.

#### **1.4 Patrones de viaje/transporte transnacional**

Los patrones de turismo posfordistas partieron de patrones de viaje transfronterizo ya extremadamente desiguales como los básicamente establecidos con el auge del turismo de masa en el período fordista. El turismo de masa intercontinental tuvo su desarrollo marcado en los países industrializados en los años cincuenta y sesenta, inicialmente con destino a países cercanos, pero más adelante también con destino específico a países en desarrollo (México, Tunesia, Islas del Caribe, Kenia) - lo último gracias tanto a precios en caída acelerada para viajes aéreos internacionales, como a ingresos de masa crecientes. Sin embargo, en los años 90 la participación de viajes de larga distancia en todo el turismo transfronterizo en los países Europeos ya suma a una cifra entre un 9 y 15%<sup>3</sup>. Se estima que por lo menos hasta 2005 el número de los viajes de larga distancia de los alemanes va a aumentar más (50% en comparación con 1995) que el número de viajes en general (Deutscher Bundestag 1999: 26). Además, de acuerdo a estas estimaciones el porcentaje de personas que emprenden un viaje de larga distancia va a

<sup>3</sup> En Alemania en 1996 el porcentaje de los viajes de larga distancia fue 9.3% del total de los viajes al extranjero (Deutscher Bundestag 1999, p.26; la fuente no es clara en lo que si los países norteafricanos son incluidos en los destinos de larga distancia, probablemente no). En el Reino Unido el porcentaje de pasajeros aéreos a destinos de larga distancia (afuera de Europa con excepción de Africa del Norte) en 1996 fue de 29.8% (cálculo propio con base en: Page 1999: 120s.). Sin embargo, solamente 29% de los Europeos que hacen vacaciones en un país extranjero viajan en avión (ibid.: 131), así que probablemente también alrededor de 10% de los británicos que viajan afuera hacen un viaje de larga distancia.

incrementar de un 3.5% de la población mundial en 1996 a un 7% en el 2020. (Ibid.: 22).

Por otra parte, en algunos pocos países del Sur se pudo observar el arranque de un turismo de masa básicamente hacia destinos nacionales en los años 60 y 70. En el transcurso de las dos décadas siguientes, ha surgido un patrón de desigualdad extrema para el viaje cada vez más transnacional el cual engloba además una estructura altamente desigual del uso de recursos con respecto al transporte y el consumo local en los sitios de destino turísticos. Mientras la mayoría de los turistas que visitaron destinos en el Norte provinieron también de países del Norte (en el caso de Europa con un porcentaje de 88 % en 1990), turistas con destino a regiones del Sur provenientes de países cercanos ocuparon un papel mucho menos importante (solamente 33 % de los turistas visitando a Sur Asia vinieron de países de la misma región; ver Ghimire 1997). Durante los noventa, este panorama se ha cambiado bastante a favor de los países recientemente desarrollados de Asia de Este y Sur Este (Ibid.).

#### **1.5 Diferenciación del acceso del consumidor a servicios con perfiles posfordistas**

Los nuevos perfiles de servicios turísticos han reaccionado a determinados cambios en los estilos de vida caracterizados por diferenciación, innovación, aventura, etc. (ver sección 2.3), pero también a un proceso de diferenciación del ingreso en todo el mundo. Por lo tanto, se destacan ofertas turísticas localmente y cualitativamente diferenciadas en regiones remotas que además resultan posibles gracias a innovaciones técnicas y disposiciones de consumo sofisticados. Sin embargo, dichas ofertas por supuesto llegan a ser más caras que ofertas típicas del turismo de masa estandarizado, lo que es igualmente cierto para el nuevo tipo de actividades recreativas como el rafting, la pesca en mar alta, y expediciones de selva guiadas.

Por otra parte, el empobrecimiento y la marginalización de gente en muchos países del Sur favorece ofertas específicas para turistas del Norte que no figuran en los prospectos oficiales de las operadoras internacionales y nacionales, pero son bien conocidas como prostitución, tráfico de drogas, etc. (Sucharek 2000). Adicionalmente, el lavado de dólares provenientes de actividades ilegales está jugando un papel relativamente importante en el financiamiento de un número considerable de proyectos turísticos (ver Hein 2000 para la relación entre posfordismo y actividades ilegales).

Con respecto a la equidad social, la importancia creciente de actividades con altos precios (incluyendo el acceso a reservas naturales) tiene implicaciones de carácter muy ambiguo. Por un lado, en tanto que los mercados “aceptan” a precios más altos, éstos mismos favorecen un crecimiento del ingreso proveniente del turismo, sin poner bajo estrés adicional el ambiente en las regiones y sitios de destino de manera inevitable. Bajo esta perspectiva, se puede interpretar dichos precios altos como una forma de control óptimo de la relación entre el ingreso gastado en destinos turísticos del Sur y el uso racional de los recursos locales (siempre bajo el supuesto de que los ingresos adicionales proporcionados por precios más altos se quedarán mayormente en el país de destino). Por otro lado, precios más altos están golpeando particularmente a consumidores con ingreso bajo (en el caso del turismo nacional) o más bien con ingreso mediano (caso del turismo internacional). Lo anterior significa que precios altos pueden contribuir a mayor equidad (internacional) con respecto a ingresos nacionales generados por la producción, pero no están promoviendo una equidad con respecto a las posibilidades de disfrutar atracciones turísticas particulares, excluyendo sobre todo las mayorías de los propios países en desarrollo. En términos abstractos, una mejor equidad de ingreso debe implicar también una redistribución más equitativa del poder de compra; sin embargo, si lo anterior conlleva realmente a una mejor equidad social depende del influjo real de los ingresos del turismo.

Lo anterior puede relacionarse, de manera más específica, con el turismo de naturaleza, uno de los rasgos más sobresalientes de la diferenciación dentro del perfil posfordista en los países del Sur que disponen sobre atractivos ecológicos importantes, como p. ej. Costa Rica. En este caso, conviene señalar las siguientes reflexiones acerca la equidad social. Por un lado, la naturaleza se puede “ofrecer” como una ventaja comparativa competitiva con un potencial de obtener una renta diferencial basada en un ambiente intacto y permitir así un mayor ingreso a distribuir (equitativa o desigualmente) entre la población del país del Sur. Por otro lado, la competitividad propiamente tal que está basada en servicios ecológicos, puede servir como mecanismo para atraer una cantidad de turistas tan masiva de que ésta sobrepase a la capacidad de carga ecológica en los países “beneficiados” del Sur. Así, la ventaja inicial de diferenciación se puede revertir, amenazando su base natural y últimamente erosionado el potencial para mayores ingresos y una mejor equidad en la sociedad del Sur. En este caso, estamos enfrente al dilema bien conocido entre la

diferenciación y la escala de uso del atractivo natural para los turistas extranjero. Dicha tensión tiende a convertirse en una espada de doble filo cuando el turismo diferenciado ofrece un potencial de conservación en el nombre de eco-turismo (ver sección 2.5), y al mismo tiempo, puede volverse en un factor de amenaza y estrés para los ecosistemas locales gracias a una probable modernización y expansión, ambas relacionadas a la escala física de uso de las actividades inicialmente de turismo “suave”. Esto significa que la diferenciación de las actividades turísticas con base en la protección ambiental y mejora del ingreso equitativamente distribuido, puede experimentar una transformación no deseada en un factor de erosión de la sostenibilidad ecológica y social.

En este contexto, esfuerzos recientes para certificar el turismo a la luz de su contribución potencial a la sostenibilidad ambiental y social merecen su debida atención. Así, en Costa Rica se ha establecido el sistema de la llamada “*Certificación de Sostenibilidad para el Turismo (CST)*” durante 1999 el cuál pretende apoyar a la competitividad internacional de la actividad turística en Costa Rica con base en una diferenciación relacionada al grado de desempeño hacia el desarrollo sostenible acorde a criterios económicos, sociales, ambientales y de participación comunal (ver sección 3). En el primer año, 43 hoteles han sido certificados con base en un esquema de clasificación por cinco niveles: ninguno llegó al nivel 5 y solamente 3 se calificaron para el nivel 4 (ver en detalle <http://www.turismo-sostenible.co.cr>). De esta manera, Costa Rica intenta beneficiarse de la continua diferenciación de la demanda turística para esforzar la ventaja comparativa ya existente y aceptada de sus sitios turísticos, diferenciando hacia adentro las ofertas de alojamiento de acuerdo a su manejo socio-ambiental con respecto a necesidades humanas y recursos naturales en el contexto local, regional y nacional del país.

#### **1.6 Utilización específica por país de recursos naturales con acceso global**

El debate político sobre un estilo de vida en el Norte que debería basarse en un consumo con menor intensidad de recursos (ver los estudios sobre “Europa Sostenible” de FoE Holanda 1993, FoE Europa 1995, BUND/MISEREOR 1996 y FoE Internacional 1997), ha sido conceptualmente articulado con el enfoque de *espacio de utilización ambiental*, en breve *eco-*

espacio o EE (Opschoor 1992, 1995).<sup>4</sup> Como apenas alguna otra categoría enfocada en el desarrollo sostenible, la del EE ha atraído un interés ampliamente compartido (ver p. ej. OECD 1995), principalmente por su enfoque sobresaliente de combinar la economía biofísica con la equidad social en el contexto de la economía ecológica moderna (ver Fürst 1997). La cuestión de equidad es planteada en términos tanto intrageneracionales como intergeneracionales, ambos con implicaciones fuertes aunque poco explorados para las relaciones Norte-Sur (Fürst 1999).

Cuando se toma en cuenta la percepción por parte de sus protagonistas para propósitos de política internacional, como la plasmada en las campañas de los Amigos de la Tierra y organizaciones aliadas (incluso algunos gobiernos de la OCDE, como el de Canadá) a favor de patrones de consumo y producción sostenibles (ver p. ej. FoEI 1997), se pueden resumir las características clave del EE de la siguiente manera:

- (1) Establece un límite del consumo de recursos naturales y servicios ambientales en el lado del insumo de la economía considerada, fijando tal nivel crítico de presión ambiental con base en los flujos permisibles de materia-energía de la eco-esfera hacia la tecno-esfera acorde al metabolismo industrial (Ayres 1994). Este límite normativo encuentra sus correlativos ambientalmente contables en los indicadores biofísicos de
  - insumo material total (MI), incluyendo la masa de los materiales extraídos, removidos y degradados de origen terrestre (los llamados "mochilas ecológicas" – ver p. ej. Bringezu / Schütz 1995: 35);
  - insumo de material por unidad de producción / servicio (MIPS – *material intensity per service unit* – ver Schmidt-Bleek 1994);
  - requerimientos de área bioproductiva (tierra / agua) per capita o por unidad territorial (la llamada "huella ecológica" – ver Wackernagel / Rees 1996, 1997).

Los dos primeros enfoques de indicadores para la presión sobre el ambiente a través del insumo o traslado de recursos/materias son las propuestas conocidas del *enfoque de contabilidad de flujos materiales* (Bringezu 1995, Schmidt-Bleek et al. 1998). La última opción representa el resultado hasta el momento controvertido de la investigación sobre "huellas ecológicas" (ver el respectivo debate en *Ecological Economics*, 32:2, march 2000).

- (2) Con la relación entre el consumo humano de recursos y la satisfacción de necesidades a partir del EE per cápita, se logra vincular – por lo menos conceptualmente – el transumo físico (inducido por la escala de la economía) con la distribución socialmente equitativa de los derechos de ciudadanos y naciones en cuanto a su acceso a y el uso de recursos, ambos de alcance macroregional y de tipo "global commons". Como un principio de guía, tal vínculo entre el ambiente y la sociedad puede ser conceptualizado también para la cuestión de recursos del turismo internacional.

El indicador clave es entonces el consumo medio de los recursos naturales y servicios de ecosistema por los sitios turísticos o por un turista "normal" respectivamente, es decir un consumo socialmente normativo respecto al espacio ambiental disponible. Al contrastar dicho consumo medio o los respectivos volúmenes agregados de meta con los promedios del consumo real o los agregados correspondientes a los recursos considerados respectivamente, se puede evaluar la injusticia presente y la ineficiencia social del uso de recursos en sus dimensiones nacionales e internacionales. Con esto, se puede fijar como meta una reducción diferenciada en el consumo de recursos (la así llamada *desmaterialización* – ver p. ej. Hinterberger / Schmidt-Bleek 1999) que implica favorecer al Sur por medio de una reducción proporcionalmente menor que la necesaria en el Norte, en este caso a favor de la naturaleza y la gente involucrada en los países de destino turístico en el Sur donde los turistas del Norte disfrutaban y amenazaban los servicios relacionados con el turismo que son proporcionados localmente por las amenidades ambientales y naturales (ver secciones 1.3 y 1.5). En este contexto, debe

<sup>4</sup> Las únicas publicaciones en español hasta los fines de los noventa que divulgaron el enfoque de espacio ambiental en Centro América, parecen ser las de Spangenberg 1996 y Fürst 1998.

tenerse en cuenta la dinámica concreta de la producción y el consumo en un mundo globalizado, tal como se ha discutido en la sección 1.2.

- (3) Tanto la fijación de volúmenes de uso máximos acorde a (1) como la redistribución de las participaciones sobre-utilizadas del EE a favor de las sub-utilizadas acorde a (2), involucran también el mantenimiento de la herencia natural, en el sentido de conservar las funciones básicas de soporte a la vida proporcionados por ecosistemas. Este significa para el presente tema que las amenidades relacionadas a un turismo basado en la naturaleza estarían completamente disponibles (en términos de cantidad y calidad) para las futuras generaciones, contribuyendo así a la equidad intergeneracional.

La implicación más importante que parece emanarse de lo anterior para el reto de un turismo socialmente y ambientalmente sostenible, es la siguiente: urge la transformación radical de los actuales patrones de consumo y producción intensivos en recursos, lo cuál significaría el arranque de un cambio estructural de las actividades turísticas con base en una reorientación de los valores y la conducta socio-ecológicos, conduciendo a la consideración explícita de relaciones Norte-Sur más justas y de la equidad intergeneracional en el turismo internacional.

### **1.7 La conservación de la naturaleza propiamente tal como recurso clave del turismo**

Las cuestiones anteriormente esbozadas de la redistribución del EE utilizado por el turismo entre el Norte y el Sur no son muy distintas de los tópicos discutidos en el discurso sobre la equidad para el comercio y el ambiente entre el Norte y el Sur con respecto a otros recursos naturales: (a) restricciones al uso de recursos por medio de precios más altos equivalen sobre todo a un golpe a consumidores pobres, (b) consumidores en el Norte son muchas veces indispensables para promover la generación de ingresos en el Sur.

No obstante, hay una diferencia muy importante en el caso del turismo ecológico o de naturaleza, puesto aquí la *conservación de la naturaleza en sí misma* constituye un *recurso indispensable* para dicho tipo de turismo. Por supuesto, lo anterior no significa que

un turismo basado en la naturaleza deja a presionar sobre el ambiente y los ecosistemas. Más bien, el conflicto inmanente a cualquier actividad basada en la naturaleza que se juega entre la capacidad de utilizar los recursos de forma menos costosa que sea posible y el interés de mantener un acceso continuo a estos recursos indispensables en el futuro, parece modificarse a favor del lado de la conservación. Sin embargo, de hecho resulta muy difícil apreciar, de manera teórica y generalizada, la importancia relativa de este factor, ya que la integridad de la naturaleza conservada es muy distinta acorde a las distintas formas del turismo de naturaleza que demandan por dicha protección natural.

Por un lado, la conservación integral de la biodiversidad puede ser muy importante para algunos turistas ecológicos, estando éstos dispuestos y contentos a experimentar formas de acceso a áreas naturales y formas de alojamiento relativamente incómodas, pero favorables en cuanto al correspondiente consumo de recursos.<sup>5</sup> Por otro lado, un paisaje intacto y playas limpias pueden ser también requisitos que demanda la gente disfrutando de un turismo de playa&sol, sin darse cuenta que los respectivos hoteles frecuentemente consumen mucha tierra, agua y otros recursos, para proporcionar dichos servicios ecológicos. Ciertamente: la dependencia directa del turismo ecológico de algunas formas de conservación natural ha de ser tomada en cuenta cuando se evalúa el potencial del turismo para contribuir al desarrollo sostenible, pero no se puede garantizar que esto realmente está jugando el papel decisivo en el desarrollo actual del turismo internacional. Obviamente, sí bien el CST introducido en Costa Rica, por lo menos en sus criterios relacionados con el desempeño ambiental (ver sección 4) está directamente vinculado con la conservación de la naturaleza, también está diseñado a partir de la lógica de competitividad de tipo “*green business*” basada en una diferenciación impulsada por un mercadeo que aboga por un desarrollo sostenible, sin estar necesariamente comprometido con las implicaciones de alcance socio-ecológico de éste mismo (Ibíd.).

Por lo menos, la relación entre la conservación de la naturaleza y el turismo tiene dos tipos de implicaciones económicas-ambientales muy directas: (1) con los pagos de entrada en Parques Nacionales (u otras áreas protegidas) los turistas ayudan a financiar

<sup>5</sup> Para esto debe tomarse en cuenta que también en este caso que el ecosistema del sitio visitado resultará alterado de una u otra manera. Sin embargo, solamente especialistas pueden apreciar los primeros signos del deterioro por ejemplo de una selva tropical a causa de un eco-turismo responsable.



un sistema de áreas protegidas, y (2) con el turismo como fuente de ingresos para la población se reducen las presiones de la población local de utilizar los recursos locales de manera no-sostenible para sobrevivir (tala de bosques, agricultura precarista).

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Impactos globales: efectos de calentamiento global e implicaciones para la equidad

El turismo tiene impactos en casi todas las esferas ambientales globales. Sin embargo, en la mayor parte de estos problemas, se puede analizar estos impactos en el contexto local, p.ej. en la biodiversidad, la degradación de suelos, la sobre utilización de agua, la contaminación de los mares, etc. Como hemos visto (sección 1), estos impactos no son siempre negativos, por lo menos, si se los comparan con los impactos de actividades económicas alternativas. Por otra parte, los impactos de la aviación sobre la composición de la atmósfera y, entonces, sobre el cambio del clima y la capa del ozono constituyen un fenómeno global en casi todos sus aspectos. Hasta ahora la contribución del transporte aéreo a la emisión de gases de efecto invernadero no es muy grande, pero se encuentra en un aumento rápido; aunque el transporte aéreo es todavía menos importante que el de automóviles, resulta claro que sus impactos relativos son cada vez más relevantes (ver p. ej. Schallaboeck 1997). Además, es cierto, que en primera instancia es el turismo que es responsable para este aumento: entre 60 y 70 % de los viajes aéreos son "viajes privados"<sup>6</sup>, entonces turísticos en el sentido más estricto.

En 1999, el Grupo Intergubernamental de Expertos Sobre el Cambio Climático (IPCC - establecido en el contexto de la Convención Marco sobre el Cambio Climático) presentó un nuevo Informe Especial sobre *La Aviación y la Atmósfera Global*, que analiza muy detalladamente los efectos de la aviación sobre la atmósfera.<sup>7</sup> En 1992 la contribución de la aviación a la fuerza radiante<sup>8</sup> solamente llegaba a 3.5 % de la

fuerza total radiante proveniente de todas las actividades antropógenas (IPCC 1999, p.9). Sin embargo, desde 1960 el tráfico de pasajeros (en términos de pasajeros-kilómetros) ha aumentado a un ritmo anual cercano al 9 % (2.4 veces de la tasa media de crecimiento del producto interno bruto, PIB); hasta 1997 esta tasa de crecimiento ha disminuido a alrededor de 5 % (estimado para el periodo de 1990 a 2015). Se estima que el consumo de combustibles aumente solamente por alrededor de 3 % por año, reflejando así la eficiencia mejorada de los aviones. El IPCC ha desarrollado varios escenarios para estimar el crecimiento absoluto de las emisiones de gases con efecto invernadero de la aviación y su participación en la emisión total del sector transporte y la emisión antropógena en general. Todos los escenarios se basan en la hipótesis de que las mejoras tecnológicas conducentes a emisiones reducidas por pasajero-km continuaren y que para 2050 se logrará el uso óptimo de disponibilidad del espacio aéreo; al mismo tiempo se varían las suposiciones sobre el crecimiento del tránsito y sobre el carácter específico del cambio tecnológico. En el escenario de referencia - basado en el escenario de alcance medio de 1992 sobre el crecimiento de las emisiones en general - la fuerza radiante de la aviación llegará en 2050 a 3.8 veces del valor de 1992 y a 5 % de la fuerza total radiante proveniente de actividades antropógenas (IPCC 1999, pp. 4-9).

Además parece que es demasiado optimista suponer el "uso óptimo de disponibilidad del espacio aéreo". Ahora estamos aún muy lejos de un uso óptimo como tal. En 1996/97 British Airways consumió 4.88 millones de toneladas de queroseno en todas sus operaciones; 50.000 t de este consumo, entonces más que 1 %, fue solamente causado por la congestión en los aeropuertos de Heathrow y Gatwick en Londres, implicando un tiempo adicional en el aire, más la necesidad de llevar un excedente de combustible por este tipo de eventualidades (Page 1999, 256-258). Teniendo en cuenta problemas similares en otros grandes aeropuertos, se puede estimar que BA gasta entre 2 y 3 % del combustible por este tipo del uso sub-óptimo del espacio aéreo, y se tiene la expectativa que estos problemas vayan a crecer aún. Las soluciones serían la expansión de los aeropuertos que causaría otros problemas ambientales por un lado y, por otro, mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM - Air Transport Management). Los expertos del IPCC esperan que se puede implementar un sistema eficiente de ATM en los próximos 20 años ("a reserva de que se hayan efectuado a tiempo los

<sup>6</sup> Véase Deutscher Bundestag 1997, p. 32; British Airways 2000, p.47 (se habla de aproximadamente 60% turistas entre todos los pasajeros)

<sup>7</sup> El informe fue presentado en las sesiones de Grupos de Trabajo del IPCC en San José/ Costa Rica, del 12 al 14 de abril de 1999.

<sup>8</sup> El concepto de "fuerza radiante" combina los efectos de los cambios en la composición de la atmósfera con el efecto de calentamiento invernadero (efectos de cambios en el dióxido de carbono, ozono, metano, agua, estelas de condensación, areosoles; pero sin incluir los poibles

cambios en las nubes cirrus - un impacto de aeronaves hasta ahora muy poco comprendido).

*arreglos institucionales y reglamentarios necesarios*", IPCC 1999, p.12). Esto resultaría en una reducción del combustible consumido entre un 6 % y un 12 %, evitando la congestión por medio de rutas más eficientes y mejoras de los perfiles de vuelo. Teniendo en cuenta el crecimiento del tránsito aéreo previsto, parece muy incierto si se podrá realmente alcanzar estos resultados. Aún con una hipótesis demasiado optimista con respecto al progreso tecnológico, la aviación va a *aumentar su contribución al crecimiento* de las emisiones de gases de efecto invernadero, mientras que un desarrollo sostenible tendría que basarse en una reducción de este tipo de emisiones.

El informe del IPCC discute las opciones técnicas y políticas para reducir el impacto climático de la aviación: aparte del ATM, las opciones más importantes consisten en la tecnología de los aviones y de los motores. Para el año 2015 se prevé una mejora de 20 % en la eficiencia de consumo de combustible y para 2050 de 40 % a 50 % en comparación a las aeronaves producidas actualmente. En sus Informes Ambientales, las líneas aéreas básicamente subrayan sus esfuerzos para reducir el consumo de combustibles por la modernización de la flota y medidas para una racionalización en el uso de combustibles. British Airways p.ej. aspira a una mejora de la eficiencia energética por 30% hasta 2010 en comparación con 1990 (British Airways 2000: 35-38). Se preocupan también por otros aspectos ambientales como reducir la contaminación por otras emisiones (por NO<sub>x</sub> en particular) y la emisión sónica de los aviones; se aceptan regulaciones nacionales o de aeropuertos en estos asuntos, pero se ignora (por lo menos en los informes públicos) la opción de imponer derechos o impuestos como medidas de la política ambiental - como también se menciona en el informe del IPCC como una salida aparte de programas de investigación y la sustitución de la aviación por el transporte ferroviario o en ómnibus. Se debe tener en cuenta que la aviación internacional no está incluida en las obligaciones nacionales de reducción de emisiones de gases con efecto invernadero que han sido fijadas en Kyoto (Gander/Helme 1999, p.13f.); en el Protocolo de Kyoto, se apela a los países industrializados, buscar una limitación o reducción de las emisiones de la aviación y de emisiones navales por la Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO) y la Organización Marítima Internacional (IMO) (Cf. sección 3.1).

La desigualdad entre el Norte y el Sur, pero también entre los sectores sociales dentro de estas regiones, con respecto al uso del espacio ambiental relacionado

al transporte es evidente. Sin embargo, no se puede condenar al turismo internacional a causa de su impacto sobre el calentamiento atmosférico ("*greenhouse effect*"), sin considerar simultáneamente el impacto potencialmente positivo del turismo con respecto al desarrollo sostenible en las regiones periféricas del Sur. Si éste mismo contribuye a la conservación (y quizás a la expansión) de áreas boscosas, se hace patente una compensación (aunque siempre reducida) de las emisiones de gases de efecto invernadero a causa del turismo. Incluso, lo que puede ser aún más importante, pese a su impacto difícilmente a medir para compararlo con el de las emisiones señaladas, es el empuje, a causa del turismo internacional, hacia una mayor protección ambiental y un desarrollo económico en regiones periféricas, las cuales posiblemente habrían sido condenadas a una marginalización absoluta bajo las condiciones de globalización posfordista.

Sin embargo, al mismo tiempo es muy probable que el efecto de escala del transporte aéreo tal como potenciado por las pautas de viaje posfordistas, van a sobre compensar los beneficios ambientales locales y parcialmente globales a partir del turismo basado en la naturaleza en el Sur. Tal balance negativo será inevitable siempre y cuando el turismo internacional o, más general, la economía internacional no se acerque a un cambio estructural ecológico en el ámbito global que favorece estratégicamente un espacio ambiental más equitativamente utilizado y una gobernabilidad global para el ambiente internacional (ver Fürst 1999 y Hein 1999).<sup>9</sup>

## 2.2 Impactos locales: cambios ambientales y socioeconómicos<sup>10</sup>

Por supuesto, el impacto del turismo internacional podría ser evaluado como favorable siempre y cuando los precios del transporte aéreo reflejaran verdaderamente los costos ambientales ocurridos en los ámbitos globales y locales y, además, los impactos locales en términos ambientales y sociales resultaran positivos sin la ambigüedad antes señalada.

Los estudios empíricos sobre la actividad turística en Costa Rica en el ámbito local han llegado a resultados que evidencian un panorama más diferenciado con respecto a la interacción no siempre favorable entre el turismo y los resultantes cambios ambientales y socioeconómicos. Conviene limitarse a señalar aquí

<sup>9</sup> Para mayor detalle al respecto (caso de Costa Rica) ver también las partes correspondientes en los capítulos 1 y 12.

<sup>10</sup> Esta sección resume algunos resultados de los estudios sobre el turismo en Costa Rica a nivel local (Tamarindo y alrededores, Puerto Jiménez), sin entrar en detalles.

únicamente algunos hallazgos centrales de dichos estudios para clarificar algunos problemas planteados en la sección 1, sin entrar en mayor detalle (ver nota 4).

- (1) La evaluación de los impactos sectoriales en el desarrollo regional y local debe tener en cuenta las alternativas concretas que realmente existirían a mediano plazo en la región sin algún turismo. Lo anterior debe evaluarse a la luz de las tendencias reales de acumulación y regulación global (ver sección 1.2) y a la luz del potencial a desarrollar formas de producción competitivas en dicho entorno internacional dado.
- (2) Ciertamente se obtendría un efecto positivo de mayor equidad si el ingreso proveniente de los países industrializados se gastara por los turistas internacionales en regiones periféricas en otras circunstancias y no en el país de origen (p. ej. en paisajes tropicales artificiales de parques vacacionales). Tal impacto favorable es de esperar ante todo: (a) cuando el turismo local en los países de destino es un turismo que no se basa en bajos precios, (b) cuando la gente local esté activamente involucrada en todos los niveles de desarrollo turístico en los sitios. Bajo estas condiciones, se pueden producir efectos positivos muy importantes sobre el empleo, el capital humano, incluyendo el refortalecimiento de capacidades empresariales, los medios de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura física e institucional (incluyendo p. ej. el manejo ambientalmente sano de desechos sólidos y aguas negras) y la conservación natural, la modernización con respecto a un mejor tratamiento de problemas ambientales (extracción de agua, consumo energético, etc.).

Por otra parte, siempre se mantienen problemas de desigualdad social, de dependencia creciente no solamente de mercados externos (provino de equipo y servicio más sofisticados, etc.), sino también de pocas cadenas grandes de hoteles y operadores turísticos y de la venta ("*selling-out*") de terrenos y franjas de playa. Esta última constituye una tendencia muy grave que intensifica aún más la dependencia de inversiones extranjeras y, sobre todo, aumenta aún más la desigualdad social local,

al favorecer a los latifundistas que venden su tierra, e inducir a que actividades agrícolas no rinden más debido a costos de reproducción crecidos.

- (3) Sin duda, la clave para acercarse a una estructura económica sostenible a nivel local y regional es el desarrollo de vinculaciones entre el turismo y otros sectores (producción de alimentos, construcción, etc.), para diversificar la base de la economía regional y para dinamizar a sectores que pueden ser capaces de compensar las pérdidas de ingreso eventualmente a tener que aguantar en el caso de una crisis en el sector turístico predominante. Como ya se ha adelantado en la sección 1, es muy difícil el logro de dichas vinculaciones intersectoriales en el ámbito local-regional puesto que las tendencias del postfordismo global tienden a una economía caracterizada por espacios de flujos, es decir "*an economy of archipelagos*" (Veltz 1996, Hein 1999a), obstaculizando así fuertemente el desarrollo integral relativamente autóctono en los sitios turísticos de las regiones periféricas. En los casos estudiados en el proyecto documentado en este libro, muy pocos efectos hacia adelante y atrás para dinamizar una economía regional vinculada y solo escasos esfuerzos de política para favorecer tal proceso de diversificación y encadenamiento han sido evidenciados, tal vez la con excepción de algunos vínculos a nivel nacional y, sobre todo, del caso de Monteverde relativamente exitoso en este aspecto (Acuña/Ruíz/Villalobos 2000; ver también sección 1).
- (4) En términos ambientales, los efectos del turismo ecológico o el basado en la naturaleza resultaron muy ambiguos en los estudios de caso considerados en la investigación más amplia que da origen a este artículo. Solo un número reducido de los turistas está visitando determinadas regiones en virtud de una conservación rigurosa de su naturaleza. La mayoría de los visitantes se satisface con una impresión superficial del bosque lluvioso o de un paisaje costero tropical, sin comprometer su comodidad personal (p. ej. desprendiendo de la construcción de senderos cómodos para visitar áreas selváticas o de la extinción de algunas especies de insecto molestos) a aspectos de la conservación como tal que

quedan afuera de su apreciación subjetiva. Es cierto que la sustitución de la ganadería extensiva por el turismo ha parado o reducido la deforestación a nivel local, favoreciendo con esto también el desarrollo de una especie de paisajes limpios y superficialmente atractivos para los visitantes. Sin embargo, al mismo tiempo tal desplazamiento ha dado lugar a un aumento espectacular en la demanda por recursos escasos como agua (en particular para la irrigación de canchas de golf en la temporada seca), especies de árboles (como las palmeras cuyas hojas se usan para los techos de hoteles y restaurantes al estilo típico local), etc. El manejo de desechos líquidos y sólidos se ha evidenciado como problema manifiesto en todos los lugares bajo estudio, esto pese a algunos enfoques modernos de manejo ambiental introducidos en algunos hoteles grandes que eventualmente pueden ampliar marginalmente la capacidad de carga en algunas regiones turísticas. Los dos estudios de caso comparativos en el nivel de hoteles sobre el consumo de tierra, energía y agua desde la perspectiva de investigación sobre “*huellas ecológicas*”, llegan a la conclusión que sí hay un contraste muy marcado con respecto al consumo de recursos, pero no en cuanto al perfil de manejo ambiental, entre complejos orientados al turismo de masa y lodges de eco-turismo. Ambos tipos de alojamiento y recreación ofrecen resultados tanto positivos como negativos para algunos indicadores de estrés y manejo ambiental (para mayor detalle ver Cáp. 11). Sin embargo, los motivos atrás de los ensayos interesantes en ambos casos para conservar y utilizar recursos con mejor eco-eficiencia son distintos. En el primer caso, se deben a un perfil requerido de negocio verde (*green business*) que está empujado por estándares internacionales y diferenciación competitiva, mientras en el segundo caso, en particular con respecto al uso de la tierra, se puede hablar de un motivo de instrumentalizar el eco-turismo para financiar y mantener la naturaleza, a la par de obtener ganancias a través de un nicho de precios altos.

Resumiendo lo anterior, podemos concluir que las tendencias de globalización posfordista se refortalecen mutuamente, manifestándose, entre otras pautas, en una tendencia de aplicar tecnologías eco-eficientes en el uso de recursos, pero sin atender

satisfactoriamente la presión al mismo tiempo creciente sobre estos mismos recursos, lo último gracias a la tendencia inmanente del turismo con perfil posfordista a maximizar el crecimiento.

### **3. ESTRATEGIAS: ALGUNAS PAUTAS PARA UN TURISMO SOSTENIBLE**

#### **3.1 Potencial para estrategias globales**

La globalización posfordista engloba dos grandes tendencias por parte contradictorias. Por un lado, tenemos la tendencia inmanente de la competencia internacional a reducir el gasto en la protección ambiental y a bajar las normas ambientales en el ámbito nacional, ambos para incrementar la competitividad de los sitios de producción locales, en nuestro caso los sitios de destino turísticos en el Sur. Por otro lado, la misma competitividad – entendida como una capacidad sistémica- requiere una diferenciación de los servicios ofrecidos en estos sitios, poniendo entonces atención al manejo ambiental (Porter y van der Linde 1996). Aún más: como ya se ha explicado, se puede observar un proceso de evolución de algunas estructuras de regulación posfordista que constituyen un cierto contrapeso a los procesos del desarrollo desigual y la presión creciente sobre el ambiente. Se tratan del fomento de políticas de empoderamiento en todos los niveles de la sociedad global y también, básicamente en el contexto del proceso iniciado por Río 92, del desarrollo de estándares internacionales y arreglos institucionales para combatir los problemas ambientales más obvias. Por lo menos, los discursos sobre los cambios necesarios para un progreso con respecto a problemas ambientales globales a largo plazo se intensifican, procurando así por una estrategia orientada a la equidad con respecto a la utilización del espacio ambiental (ver Fürst 1997, 1999). Esto confiere a cualquier actividad con impacto global sobre el ambiente, como es el turismo en particular. En particular, está relacionado con el transporte internacional y la correspondiente emisión de gases con efecto invernadero, pero también con la protección de la biodiversidad, o con algunas normas ambientales para el turismo que se orientan por estándares internacionales de etiquetado y certificación (ISO 14001, etc.). En este contexto, el instrumento ya varias veces señalado del CST en Costa Rica merece su atención ya que pretende promover una competitividad ambientalmente diferenciada en una primera instancia, y en una segunda, proporcionar algunos efectos favorables para la protección ambiental y el cambio social en el ámbito local y nacional.

Uno de los enfoques de regulación posfordista se ha concentrado en la regulación de la liberalización, i.e. básicamente con referencia a los documentos de la Ronda de Uruguay del GATT. Con respecto al turismo, el *Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios* (en inglés GATS) es de interés específico. El acuerdo de 1994 no implica una liberalización total del comercio en servicios (entonces tampoco para la actividad de turoperadores transnacionales y de cadenas hoteleras) sino la aceptación del principio de trato de la nación más favorecida y una lista de compromisos nacionales con respecto al acceso al mercado de cada miembro. En el caso de Costa Rica, el país en efecto no se ha comprometido a acatar fuertes limitaciones a actividades de empresas extranjeras en el turismo con la excepción de las siguientes:

- una participación máxima de un 49 % del capital extranjero en agencias de viaje y servicios de turoperadores,
- servicios de guías turísticas son totalmente reservados a nacionales de Costa Rica,
- restricciones en la participación de extranjeros en concesiones adentro de la Zona Marítimo-Terrestre,
- restricciones en la admisión de más que dos directores administrativas, supervisores y otro personal ejecutivo general en cada empresa (Documento GATS/SC/22 del 15-4-1994).

Lo que es importante en el caso del GATS es la dinámica de negociación, que es comprometido con un proceso de liberalización progresiva. Por otro lado, el Artículo XIV dice que "*ninguna disposición del presente Acuerdo se interpretará en el sentido de impedir que un Miembro adopte o aplique medidas ... necesarias para proteger la vida y la salud de las personas y de los animales o para preservar los vegetales*". Además la "*Decisión sobre Comercio en Servicios y el Ambiente*" declara que el Artículo XIV incluye todos los aspectos de política ambiental.

De acuerdo con el GATS de 1994, en 2000 se han resumido las negociaciones sobre el comercio de servicios. Aquí, es importante la iniciativa de la OMT (introducida en las negociaciones emprendidas por la República Dominicana, El Salvador y Honduras) para crear un anexo al GATS sobre servicios del turismo. El documento hace un énfasis en 4 puntos: el concepto de sostenibilidad, la protección al consumidor, prácticas para aumentar la competitividad, y una definición amplia de las industrias del turismo.

Según lo indicado en la sección 1.2, el desarrollo de nuevas formas institucionales para controlar las tendencias críticas del posfordismo, básicamente en

los campos sociales y ambientales constituye otro aspecto complementario a la desregulación por la OMC. *La política de clima* hasta ahora no ha alcanzado el progreso necesario; sin embargo, la *Convención Marco sobre el Cambio Climático* por lo menos ha abierto un proceso permanente de negociaciones. Las obligaciones de Kyoto solamente incluyen compromisos para la reducción de emisiones a nivel nacional en los países del Norte, entonces únicamente para el turismo interno en los países industrializados. Hasta el año 2010 los países del Sur son exentos de estas obligaciones de reducción. Aquí, hay sin embargo impactos potenciales de mecanismos de implementación conjunta, que pueden resultar en sinergias a favor del turismo (reforestación, caso de Costa Rica).

No se ha incluido la aviación internacional (como el transporte marítimo) en las tareas de reducción nacionales. En el protocolo de Kyoto se ha delegado a la ICAO la tarea de buscar una limitación de las emisiones de aviones. Dentro de la ICAO, el CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection: Comité para la Protección Ambiental en la Aviación*) tiene la responsabilidad de proponer medidas para que las líneas aéreas reduzcan más rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero; CAEP va a presentar un informe sobre este tema a la asamblea de la ICAO en 2001; también está preparando un colóquio internacional sobre los aspectos ambientales de la aviación en 2001. Se trata de tres temas: (1) tecnología y estándares, (2) medidas operacionales y (3) opciones basadas en el mercado. Sin embargo, hasta ahora el trabajo del CAEP se ha concentrado en el control de las emisiones sónicas de los aviones. En la sección 2.1 ya se han mencionado los esfuerzos de las compañías aéreas mismas y de los aeropuertos para reducir el uso de combustibles por la introducción de aviones más eficaces y por medidas de optimizar el uso del espacio aéreo básicamente alrededor de los grandes aeropuertos. Con respecto al punto (3) hay una discusión en la ICAO sobre propuestas concretas sobre cómo negociar derechos de emisiones.

Hay otras actividades de auto-regulación del sector turístico internacional que son ligadas al concepto de desarrollo sostenible, como la aplicación de la norma *ISO 14001* en el sector. El empresa Internet *GreenStop-Net* ha desarrollado, en cooperación con la *Moody International Certification*, una lista de verificación para empresas hoteleras de prepararse para obtener una certificación de acuerdo con ISO 14001. En general, se espera que la introducción de este sistema de manejo ambiental para empresas - incluyendo la certificación de empresas basado en el

control por un auditor externo - resulta en una utilización creciente de dicha norma como precondición necesaria para la contratación de relaciones comerciales entre empresas.

Una otra forma de auto-regulación se puede ver en los llamados auto-compromisos de empresas turísticas y otras actividades empresariales para estimular un buen manejo ambiental en el sector. En el grupo TUI, p.ej., el turoperador más grande en Europa, las reglas fundamentales de la empresa estipulan, entre otras, en su regla No. 8: "*La protección de una naturaleza y un ambiente intacto tiene una importancia sobresaliente para nosotros. Aseguramos con esto nuestros recursos naturales y el futuro de nuestra empresa. Cada una de las secciones de la empresa tiene responsabilidad ambiental.*" TUI analiza el estado ambiental de las zonas de vacaciones, organiza seminarios con socios hoteleros y fomenta el *benchmarking* y las medidas para obtener la certificación. En todas las áreas empresariales existe una red de trabajadores comprometidos que se encargan de impulsar el tema de la protección medioambiental en sus áreas de trabajo ([www.tui-umwelt.com](http://www.tui-umwelt.com)). Tanto la TUI como otras grandes empresas tienen un programa para premiar hoteles o proyectos turísticos por su manejo ambiental (TUI: *Campeones del ambiente*; British Airways: *Tourism for Tomorrow Award*).

En esta misma línea, se puede interpretar también la iniciativa de turoperadores (*Tour Operator's Initiative*) para un turismo sostenible, campaña iniciada por WTO, UNESCO y UNEP y signada por 15 de los turoperadores más grandes (incluyendo TUI, Japan Travel Bureau, Accor y British Airways Holidays). Ellos se obligan a llevar a cabo un buen monitoreo y manejo de los impactos ambientales, sociales y culturales de su trabajo, implicando esto el uso responsable de los recursos naturales, la reducción de los desechos y la contaminación, la protección de plantas y ecosistemas, el respeto de las culturas locales y el involucramiento de las comunidades locales en las actividades de turismo. Por cierto, el alcance más amplio de incluir diversos campos de desarrollo social, cultural, ambiental, político y económico en una iniciativa a favor de la sostenibilidad turística, es pretendido a acatar por el *Código Ético Mundial para el Turismo (Global Code of Ethics for Tourism)*, el cual ha sido aprobado por la Organización Mundial del Turismo en su Asamblea General en octubre de 1999. En el preámbulo se refiere a los "*poderosos efectos positivos y negativos sobre el medio ambiente, en la economía y en la sociedad de los países emisores y receptores, en las*

*comunidades locales y en las poblaciones autóctonas...*"

En los artículos 1 a 9 se refieren varios aspectos del turismo: (1) contribución al entendimiento y el respeto mutuo entre hombres y sociedades, (2) el turismo como instrumento de desarrollo personal y colectivo, (3) factor de desarrollo sostenible, (4) factor de aprovechamiento y enriquecimiento del patrimonio, (5) actividad beneficiosa para los países y las comunidades de destino, (6) obligaciones de los agentes del desarrollo turístico, (7) derecho al turismo, (8) libertad de desplazamiento turístico, (9) derechos de los trabajadores y de los empresarios del sector turístico.

En el contenido de estos artículos, el código se muestra claramente como un documento de regulación posfordista. Hay una orientación primordial hacia el apoyo del "desarrollo sostenible" mediante el fomento del crecimiento económico por "la economía del mercado, la empresa privada y la libertad del comercio" (preámbulo) por un lado y, por otro, mediante la promoción de actividades económicas locales<sup>11</sup>, el fomento de empleo, de pequeñas y medianas empresas y la protección ambiental.<sup>12</sup> También es típico que este código se refiere a casi todos los aspectos de la protección ambiental con la excepción de la política de clima. El Código Ético hace referencia a una larga lista de instrumentos internacionales de la *Declaración Universal de los Derechos Humanos*, la *Declaración de Río y el Convenio sobre la Diversidad Biológica*, incluyendo los Convenios y recomendaciones adoptados por la Organización Internacional del Trabajo. Muy interesante en el contexto de este estudio es la referencia a la *Declaración de Manila sobre los Efectos Sociales del Turismo* (22 de mayo de 1997) que habla de 10 principios de un turismo sostenible, entre otros de una integración más grande de las comunidades en los procesos de planificación, implementación, monitoreo y evaluación de políticas turísticas, el mejoramiento de los estándares de vida de la población por el turismo y el reconocimiento del papel del desarrollo de los recursos humanos en el turismo.

El artículo 10 especifica la aplicación del código. Como en el caso de todos los códigos éticos, su aplicación no constituye una obligación a nivel del

<sup>11</sup> Art.5: "Las políticas turísticas se organizarán de modo que contribuyan a mejorar el nivel de vida de la población de las regiones visitadas y respondan a sus necesidades".

<sup>12</sup> Art.3: "Salvaguardar el medio ambiente y los recursos naturales".

derecho internacional, sin embargo, en el Anexo se propone la creación de un *Comité Mundial de Ética del Turismo* (7 miembros representando los Estados Miembros, 1 miembro de los territorios autónomos - Miembros Asociados de la OMT-, 4 miembros representando las instituciones-socio afiliadas, p.ej. representantes profesionales o empleados del sector turístico, las universidades y ONGs, y finalmente un Presidente, a elegir por los demás miembros del Comité a propuesta del Secretario General de la OMT). Dicho comité asumirá funciones de evaluación de la aplicación del Código y de conciliación para la solución de litigios. Para este último fin se ha diseñado un procedimiento claramente definido con la opción que "*los Estados podrán reconocer como obligatorias de pleno derecho o bajo condición de exequátur, las conclusiones finales del Comité Mundial de Ética del Turismo que se refieren a litigios en que sean parte ciudadanos suyos o que deban cumplirse en su territorio*". De toda manera se harán públicas las conclusiones finales del Comité, "*aun cuando el proceso de conciliación no hubiera llegado a buen término y una de las partes se negara a aceptar las conclusiones...*".

Se ve que hay varios enfoques para una regulación del turismo hacia un desarrollo más sostenible, pero hasta ahora son todavía muy incipientes. Va a depender de la presión de la sociedad civil a todos los niveles, si de allí vayan a resultar regulaciones fuertes con sanciones efectivas. Si el *Proyecto de Protocolo de Aplicación* del Código Ético fuera aceptado, resultaría un mecanismo relativamente fuerte para una regulación básica del sector turístico mundial.

### **3.2 Estrategias locales para integrar las dimensiones ambientales y socioeconómicas del desarrollo turístico**

El soporte de la participación local a través de instituciones políticas apropiadas y el fortalecimiento de la sociedad civil local pueden contribuir significativamente a un empoderamiento sistemático de la gente local. Para acercarse a tal proceso de desarrollo local en las comunidades afectadas por el turismo, algunas vinculaciones socioeconómicas reales deben ser dinamizadas gracias a una estrategia participativa con mira hacia un desarrollo turístico integrado. En una estrategia tal, todos los actores involucrados formarían parte, garantizando una plena participación efectiva de los empleados, empresarios, ofertistas de servicios turísticos (restaurantes, facilidades de recreación, guías, etc.), representantes de ONGs, tomadores de decisiones en política y vecinos en general en las comunidades.

Para esto, un cambio de las estrategias y posturas de la comunidad turística internacional hacia un entorno social y político local que sea más participativo en los sitios del destino turístico, será un requisito indispensable. Lo anterior incluiría una mejor integración de estos actores externos en los procesos de cambio y desarrollo micro regionales y comunales en términos socioeconómicos y ambientales. Tal transición de sitios de turismo internacional hacia procesos de desarrollo enraizados en lo local quedaría un castillo de sueños siempre y cuando dicho cambio no recibiera un empuje decisivo por parte de un empoderamiento "societal" en todos los niveles. Lo anterior seguramente implicaría un cambio lleno de conflictos de intereses sociales, pero al parecer no hay otra manera a ir hacia un turismo realmente compartido por la mayoría de la gente local..

Con respecto a los retos ambientales, tampoco se pinta otra vía que un cambio en el cuál las empresas turísticas y los actores sociales locales acatan conjuntamente las tareas aún pendientes de una verdadera protección ambiental y un eco-manejo de alcance social. El razonamiento principal para esto por parte de los empresarios turísticos, reside particularmente en la circunstancia de que para un turista promedio muchos imperativos de un desarrollo sostenible no son visibles (p. ej. límites de oferta del recurso agua, manejo de desechos más allá de un estado limpio superficial, calidad de ecosistemas oceánicos como arrecifes, etc.), pero son en realidad factores amenazantes a la sobre vivencia tanto del turismo como del desarrollo comunal. En este contexto, un programa de certificación para un turismo sostenible, parecido al CST, pero enraizado y llevado a cabo en el nivel local, así como otras innovaciones posibles a imaginarse que se relacionan estrechamente con las necesidades y particularidades del entorno sociocultural local, podrían constituir contribuciones valiosas para lograr una orientación estratégica de la toma de decisiones de la mayoría de los actores locales involucrados en el proceso de desarrollo ambientalmente más apto de las actividades turísticas. En este contexto, la tensión entre reglas claras y sujetas a una fiscalización efectiva para la protección de la naturaleza por un lado, y por otro, los intereses de los inversionistas a construir hoteles o casas de vacaciones a lo más cercano a la playa, etc., debe ser decidida a favor de la protección. El propósito último del cambio social en el nivel local debe ser una mejor calidad de vida para las comunidades y el mantenimiento de los bienes ambientales globales (los "*global commons*"), poniendo énfasis en el desarrollo sostenible, no en el turismo como tal.

## CONCLUSIONES

Se ha razonado anteriormente que se debe analizar y replantear estratégicamente el turismo local en los países de destino del Sur en el marco de las tendencias actuales a nivel global. Caracterizamos dichas tendencias como la de una globalización de perfil posfordista, recurriendo para esto a la teoría de regulación en la primera parte del artículo.

Una vez demarcado así el desarrollo turístico internacional, hemos encontrado que muchas tensiones entre lo global y local en los sitios de destino turístico han sido marcadas, aunque no totalmente determinados, por las pautas del posfordismo. Estas están caracterizadas por su ambigüedad de favorecer, en términos tanto socioeconómicos como socioecológicos, determinadas oportunidades para un desarrollo impulsado por el turismo internacional en el ámbito nacional y local por un lado, y, por otro, conllevar a una mayor desigualdad de la distribución de ingreso y calidad de vida entre naciones y actores sociales en el ámbito local. Esto último se ve acompañado por una mayor presión sobre el ambiente local y ecosistemas globales gracias a efectos de escala inducidos por el crecimiento económico con relación al turismo que tiende a sobre utilizar el aún disponible espacio ambiental en perjuicio de las futuras generaciones.

Por supuesto, aparte del anterior impacto ambiguo de mayor relevancia existen una serie de otros efectos favorables y adversos del turismo internacional que se han evaluado en el estudio concluido y que se van a presentar ver con mayor detalle en los capítulos a continuación. Sin restar importancia a las correspondientes estrategias de alcance local para acatar la tensión señalada en formas como las crudamente esbozadas en la última sección (3.2), este ensayo llega a la conclusión central de que el lema “*pensar globalmente, prepararse nacionalmente y actuar localmente*” tiene su validez, sobre todo cuando se toma en cuenta el turismo como una manifestación, entre muchas otras, de la reciente globalización y *glocalización* con características propias de un posfordismo incipiente.

En este sentido se tiene que fortalecer los elementos de regulación posfordista que podrían facilitar procesos hacia un desarrollo más sostenible y aprovechar las oportunidades que los procesos ya emergentes de cambio institucional ofrecen para un turismo que contribuya a más equidad y más sostenibilidad ambiental en la sociedad global a través de una cooperación para el empoderamiento social y un fortalecimiento de reglas globales en el turismo, particularmente en el transporte aéreo, para proteger el ambiente global.

---



**BIBLIOGRAFÍA**

- Acuña Ortega, M., D. Villalobos Céspedes y K. Ruiz Mejías 2000: *El Cluster Ecoturístico de Monteverde/ Costa Rica*, Heredia
- Ayres, R.U. 1994: Industrial Metabolism: Theory and Policy, en: Ayres/Simonis (eds.), 3-21.
- Bringezu (Hrsg.) 1995. Neue Ansätze der Umweltstatistik: Ein Wuppertaler Werkstattgespräch., Basel et.al.: Birkhäuser - Wuppertal Texte, 26-54.
- Bringezu, S. y H. Schütz 1995: Wie misst man die ökologische Zukunftsfähigkeit einer Volkswirtschaft? Ein Beitrag zur Stoffstrombilanzierung am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, en: Bringezu (Hrsg.), 26-54.
- BUND und MISEROR (Hrsg.) 1996: *Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung*, Basel u.a.: Birkhäuser.
- British Airways 2000: Social and Environmental Report, Harmondsworth
- Castells, M. 1996-1998: The Information Age. Economy, Society and Culture, Vol. 1 (1996), Vol. 2 (1997), Vol.3 (1998), Oxford, Oxford University Press.
- Deutscher Bundestag 1997: Drucksache 13/9446 (Bericht des Ausschusses für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung. Technikfolgenabschätzung, hier: "Entwicklung und Folgen des Tourismus". Einleitende Stellungnahme des Ausschusses).
- Deutscher Bundestag 1999: Drucksache 14/1100 (Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung. Technikfolgenabschätzung, hier: "Entwicklung und Folgen des Tourismus" Bericht zum Abschluß der Phase II
- FoEN-Friends of the Earth Netherlands (ed.) 1993: *Action Plan Sustainable Netherlands*, Amsterdam, The Netherlands.
- FoEE-Friends of the Earth Europe (ed.) 1995: *Towards Sustainable Europe*, Brussels, Belgium.
- FoEI-Friends of the Earth International 1997, *Trade, Environment and Sustainability*, in: Internet-website: <http://www.foe.co.uk/foei/tes>.
- Fürst, E. 1997: Ecological Structural Change in a Globalising World: An Interpretative Inquiry into the Meaning of Environmental Space for the Development Process in the South, Working Paper, Heredia, Costa Rica: Centro Internacional de Política Económica para el Desarrollo Sostenible (CINPE); en proceso de publicación en: *International Journal of Economic Development, Special Issue on Sustainable Development*, 2000-2001.
- 1998: El debate actual sobre indicadores de sostenibilidad, ponencia y material de consulta reproducidos en: Rodríguez, Adrián and Érica Vega (eds.). *Promoviendo un cambio de actitud hacia el desarrollo sostenible*, MIDEPLAN-BID: Proyecto Sistema Nacional para el Desarrollo Sostenible, San José, C.R.: MIDEPLAN 1998.
- 1999: Globaler Ressourcenverbrauch, Umweltraum und ökologischer Strukturwandel – Implikationen für die Nord-Süd-Beziehungen, in: Wolfgang Hein / Peter Fuchs (eds.), *Globalisierung und ökologische Krise*, Hamburg, 77-124.
- 2000a: Cambio estructural multidimensional: algunas lecciones epistemológicas y metodológicas, en: Fürst, E (ed.) 2000: *Costa Rica: cambio estructural en la economía y el ambiente. Una evaluación de múltiples criterios*, Heredia, Costa Rica: Editorial UNA.
- 2000b: Globalización, espacio ambiental y cambio estructural desde la perspectiva del Sur, en: *Costa Rica: cambio estructural en la economía y el ambiente. Una evaluación de múltiples criterios*, Heredia, Costa Rica: Editorial UNA.
- Funtowitz, S. y J. Ravetz 1995: Global environmental change and sustainable development: Beyond interdisciplinarity, in: J.Jäger / A. Liberatore / K.Gundlach (eds.), *Global environmental change and sustainable development in Europe*, Luxemburg (European Commission), 45-50

- Gander, S. y N. Helme 1999: Emissions trading is an effective, proven policy tool for solving air pollution problems, en: *ICAO Journal* 54, 7: 12-14, 28s.
- Ghimire, K.B. 1997: National and Regional Mass Tourism Development in the South: A New Panacea? in: Hein 1997, pp. 225-250
- Görg, C. 1994: Der Institutionenbegriff in der Theorie der Strukturierung, in: J. Esser/ C. Görg/ J.Hirsch (eds.), *Politik, Institutionen und Staat. Zur Kritik der Regulationstheorie*, Hamburg, pp. 31-84.
- Hein, W. (ed.) 1997: *Tourism and Sustainable Development*, Hamburg.
- 1999: Postfordistische Globalisierung, Global governance und Perspektiven eines evolutiven Prozesses "Nachhaltiger Entwicklung", en: *ibid./ Peter Fuchs, Globalisierung und ökologische Krise*, Hamburg, 13-76
- 1999a: "Versunkenes Land"? Globalisierung, Archipelisierung und die Perspektiven marginalisierter Räume, in: *Nord-Süd aktuell*, vol.xiii, no.3, 403-417.
- 2000: Global Governance and the Evolution of a New Role of International Financial and Economic Institutions for Sub-Saharan Africa, en: *African Development Perspectives Yearbook*, No.9, forthcoming.
- Luks, F. 1996: "Post-Normal Science" und Dematerialisierung. Über den (wirtschafts) wissenschaftlichen Umgang mit Umweltproblemen, Wuppertal, in: Köhn, J./Welfens, M.J. (Hg.), *Neue Ansätze der Umweltökonomie*, Marburg: Metropolis, 89-108.
- Norgaard, R. B. 1994: *Development Betrayed. The End of Progress and a Coevolutionary Revisioning of the Future*, London and New York: Routledge.
- North, D. 1990: *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge
- OECD 1995: *Sustainable Consumption and Production: Clarifying the Concepts*. OECD Workshop, Rosendal, Norway, 2-4 July 1994. Final Report, Paris: OECD (mimeo).
- Hein, W. und K. Siefke 2001: Postfordistische Raumstrukturen und Staat: Tourismusregionen zwischen Archipelisierung und Autozentrität, en: Peter Gärtner (ed.) 2001: *Staatlichkeit in Afrika, Asien, Lateinamerika im Vergleich unter den Bedingungen eines verschärften internationalen Wettbewerbs*, Hamburg, en proceso de publicación.
- Hinterberger, F. and F. Schmidt-Bleek (1999): Dematerialisation, MIPS and Factor 10. Physical sustainability indicators as social device. en: *Ecological Economics* 29 (1), pp. 53 – 56
- Horster, D. 1998: Politische Perspektiven in Niklas Luhmanns Systemtheorie, in: *Vorgänge*, no.111, pp.61-72
- IPCC 1999: *Informe Especial del IPCC. La Aviación y la Atmósfera Global. Resumen para responsables de políticas*, Geneva/ Nairobi
- Lipietz, A. 1985: Akkumulation, Krisen und Auswege aus der Krise: Einige methodische Überlegungen zum Begriff "Regulation", en: *Prokla*, No.58/ März 1985: 109-137
- Lipietz, A. 1986: *Mirages et Miracle. Problèmes de l'industrialisation dans le tiers monde*, Paris
- Luhmann, N. 1997: *Die Gesellschaft der Gesellschaft*, 2 vols., Frankfurt/M., Suhrkamp
- Opschoor, J. B. (ed.) 1992: *Environment, Economics and Sustainable Development*, Amsterdam: Association of Post-Keyensian Studies/Wolters-Noordhoff Publishers.
- 1995: Ecospace and the Fall and Rise of Throughput Intensity, en: *Ecological Economics*, 15: 2, 137-140.
- Page, S.J. 1999: *Transport and Tourism*, Harlow y Singapore.
- Pasche, M. 1994: Ansätze einer evolutorischen Umweltökonomik, en: Beckenbach, F. / H. Diefenbacher (eds.) 1994, *Zwischen Entropie und Selbstorganisation. Perspektiven einer ökologischen Ökonomie*, Marburg: Metropolis, 75-118
- Prigogine, I., and I. Stengers 1984: *Order out of Chaos. Man's New Dialogue with Nature*, New York, u.a., Bantam Books.

- Schallaböck, K.O. 1997: Tourism, Transport and Ecology, in: Hein 1997, pp. 339-358
- Schmidt-Bleek, F. 1994: *Wieviel Umwelt braucht der Mensch? MIPS - Das Mass für ökologisches Wirtschaften*, Basel u.a.: Birkhäuser.
- Schmidt-Bleek et al. (Hg.) (1998): *MAIA - Einführung in die Materialintensitätsanalyse nach dem MIPS Konzept*. Basel et al. (Birkhäuser)
- Spangenberg, J. 1996: Integración de criterios en el concepto de sostenibilidad, en: *Espacios. Revista Centroamericana de Cultura Política*, No. 7 (enero - junio), pp. 4-23.
- Sucharek, N. 2000: *Ausgebucht: Zivilisationsfluch Tourismus*, Stuttgart (Schmetterling Verlag).
- Veltz, P. 1996: *L'économie de l'archipel*, Paris.
- Wackernagel, M. and W. Rees 1994: 1996: *Our Ecological Footprint. Reducing Human Impact on the Earth*, Gabriola Island, BC, Canada and Philadelphia, PA, USA: New Society Publishers.
- 1997: Perpetual and Structural Barriers to Investing in Natural Capital: Economics from an Ecological Footprint Perspective; in: *Ecological Economics*, 20:1, 3-24.
- Willke, Helmut 1997: *Supervision des Staates*, Frankfurt/M.
-