



Vol 3, Nº 8 (septiembre/setembro 2010)

LA RUTA DE TRÁNSITO Y SU VINCULACIÓN CON EL DESARROLLO DEL TURISMO EN PANAMÁ: EL PASADO Y EL PRESENTE

Enrique Rascón Palacio

Universidad Especializada de la Américas, Panamá

erascon75@gmail.com

Resumen

La República de Panamá, ha experimentado una serie de transformaciones que involucran una amplia gama de aspectos; desde sociales, económicos, políticos, ambientales e incluso, hasta los referidos a prestación de bienes y servicios. Esto último, dada la preponderancia de la posición geoestratégica que por naturaleza ha gozado el país. El desarrollo de la actividad sin chimenea en Panamá, se ha visto influenciada por diversos procesos nacionales comprendidos desde antes del establecimiento español en territorio hasta hoy en día. El objeto de este trabajo es rescatar la preponderancia de la posición geográfica del territorio como ruta de tránsito en torno al desarrollo de forma directa o indirecta, de una actividad no tradicional: el turismo.

Abstract

The Republic of Panama, it she has experienced a series of transformations that involve a wide range of aspects; from social, economic, political, environmental and even, even recounted to presentation (service) of goods and services. The above mentioned, given the prevalence of the geostrategic position that for nature she has enjoyed the country. The development of the activity without chimney in Panama, has met influenced by diverse national processes understood (included) from before the Spanish establishment in territory up to (even) nowadays. The object of this work is to rescue the prevalence of the geographical position of the territory as route of traffic concerning (around) the development of direct or indirect form, of a not traditional activity: the tourism.

Palabras clave: Posición geoestratégica, Ruta de tránsito, Procesos nacionales, Transformaciones, Turismo.

Keywords: Geostrategic position; Route of traffic; National processes; Transformations; Tourism.

Introducción

Hablar de turismo implica de raíz, intentar buscar parámetros cualitativos que dada la acepción que se emplee para definir dicha actividad social, demarcará diferenciación o unificación de criterios. Antes de entrar en detalle, es importante aclarar que a través de este ejercicio, se intenta dar una aproximación científica del surgimiento del turismo en Panamá. Ello puede conllevar reacciones consensuadas o adversas. Empero, lo que interesa es, establecer lineamientos generales que permitan lograr una mejor comprensión de la evolución de esta actividad en Panamá y su consecuente relación en torno a las transformaciones sociales originadas por este hecho social.

Entendiendo el significado de turismo

La raíz etimológica del término turismo ya implica un problema de inicio. Pues aún, no hay consenso concreto en torno a sus raíces etimológicas. Por un lado, las raíces del latín *tour* y *turn*, conducen a una combinación de acepciones. Una procedente del sustantivo *tornus* cuyo significado sería “torno”. Otra, originaria del verbo *tornare*, cuya connotación en latín vulgar es, “girar”. En contraposición a esta explicación etimológica, surge la que plantea su posible derivación del hebreo. En ésta, se entiende que la palabra *tur* usada en el hebreo moderno, fue empleada como sinónimo de “viaje de vanguardia”, “reconocimiento” o “exploración”. Finalmente, del vocablo francés *tour*, las palabras “turismo” y “turista”, fueron tomadas para ser empleadas en otros idiomas (Padilla De la Torre, 1994).

Como se observa, desde otrora y en los últimos años se ha hablado y se sigue discutiendo sobre el tema del turismo y todo lo relacionado en cuanto a ello. En todo caso, este puede definirse en resumen, como una actividad humana realizada al desplazarse de un lugar a otro con diferentes motivos e incluso, por el factor libertad. Glücksmann en 1929, define el turismo como el vencimiento del espacio por otras personas que afluyen a un sitio, los cuales se distinguen de los residentes permanentes, al no ser poseedores de un lugar fijo de residencia. Contrario a este aporte dado, Bormann en 1930, en el *Die Lehre von Fremdenverkehr*, lo define como el conjunto de viajes cuyo objeto principal son el placer, los motivos comerciales / profesionales u análogos en donde la ausencia de la residencia habitual es temporal. Obsérvese que la primera definición es muy amplia. Se le distinguen dos caracteres importantes a saber: vencimiento del espacio y residencia no permanente. La segunda, presenta una definición un poco más delimitada. Se destaca en ella, que los motivos comerciales, son considerados una manifestación de turismo. Interpretación ésta, que aún hoy en día, es sujeta de continuo debate.

En cuanto a definiciones como tal, hay que destacar que han sido muchas las que se han dado al término de turismo. Entre ellas destacan la de los profesores suizos Hunziker y Krapf quienes en 1942 lo definieron como el conjunto de relaciones y fenómenos surgidos por el desplazamiento y permanencia de personas, fuera de su lugar de domicilio. También sobresale la definición del italiano Troisi quien en ese mismo año, lo puntualizó como el conjunto de traslados temporales de personas. Predomina a su vez, la definición dada por la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, hoy OMT; la misma interpreta al turismo como la suma de relaciones y de servicios resultados a raíz de un cambio temporal de residencia voluntario, no motivado por razones de negocios o profesionales. En términos generales, es evidente que no hay una unificación de criterios y mucho menos una concepción al menos aceptada por la mayoría de los estudiosos del turismo (Idem, 1994). Para unos como Bormann, el turismo vincula el desplazamiento hacia destinos específicos, aunque la razón de viaje, sea comercial. Contrario a ello, para varios estudiosos del turismo, quizás la mayoría, los viajes por motivos comerciales, no

caben dentro de la categoría turismo. Empero unos y otros, coinciden en un criterio particular, a saber: es turista quien se desplaza hacia y no posee domicilio permanente en un sitio turístico.

Historia transístmica de Panamá

El territorio de lo que hoy se conoce como República de Panamá, desde tiempos antes del proceso de conquista, contaba con redes comerciales significativas para la época. Para el siglo XVI, en lo que es hoy el Golfo de Urabá, Panamá era partícipe en la ruta de intercambio prehispánico. Esa ruta comprendía transacciones comerciales que incluían el Caribe, cordilleras colombianas, Yucatán y México (Herrera, 2004). En primera instancia, la labor de intercambio comercial es impulsada por etnias nativas (Cuevas, por ejemplo). Luego es instaurada a mayor escala por el dominio español. La visión de ruta de tránsito, es forzada e impulsada una vez se constata el proceso de colonización y conquista. Esto evidencia que en definitiva, es con la llegada de los españoles que en América, se logra el desarrollo del comercio y la instauración de circuitos económicos regionales (Castillero Calvo, 1999). Desde entonces Panamá, ha fungido como ruta marítima al servicio del transporte internacional.

Ante el hecho ineludible de la recia función de tránsito impulsada sobre todo por España, Panamá, respondiendo a un llamado de la visión de servicios, experimenta un incremento ascendente en su cometido de ruta transístmica. Esta instancia es fomentada por la ocurrencia de ciertos hechos históricos; aquí predeterminados como momentos históricos. A continuación, los detalles...

Primer momento: Ferias y proyectos iniciales para la construcción de un Canal Interoceánico.

La primera feria con datos se realizó en 1544 y la última, en 1737 (Castillero Calvo, 2006). Son desarrolladas inicialmente en Nombre de Dios hasta 1596 y luego en Portobelo, a partir de 1597. Las ferias fueron resultado del modelo económico implementado sobre todo por España, el cual respondía a un mecanismo político y económico de la época: el mantenimiento del monopolio comercial.

El sistema de ferias, fomentó los transportes y la oferta de servicios transístmicos. Los elementos transporte y ofertas de servicios, constituyen dos parámetros que hoy en día, son esencial para el desarrollo del turismo. En Panamá, el trasiego de metales preciosos y productos diversos de consumo humano; obligó la estructuración de un complejo sistema económico que incluía desde la existencia de parques mulares, rutas/servicios de navegación y con ello, circuitos comerciales hasta sitios destinados a suplir necesidades básicas como hospedaje y alimentación. He aquí, el primer referente que puede considerarse como el antecedente inicial de las pioneras formas/manifestaciones de turismo en Panamá. Puesto que, a través de esta actividad, se integran todas las prestaciones que implica el satisfacer las necesidades que conlleva todo desplazamiento temporal de personas (De La Torre, op.cit., 1994).

Las ferias solían tener una duración promedio mínima de mes y medio. Los representantes de la corona española con antelación, dado la magnitud comercial de éstas, intentaban de por lo menos lograr asegurar sitios de alquiler para las mercancías y el hospedaje de éstos. El complejo Portobelo-Panamá, fungía como centro neurálgico de la actividad comercial. Según investigaciones hechas por Castillero Calvo (2006), a medida que las ferias se fueron haciendo continuas, los costos de alquiler de las casas, fue variando. Por ejemplo para 1571, el alquiler de una casa para un oficial de Hacienda era de 300 a 350 pesos al año. Entretanto para un comerciante, el valor por mes era de 30 a 40 pesos. Empero para el siglo XVII, -según la fuente citada- la existencia de un número reducido de casas (entre 150 a 200) y el aumento de las escalas de movimiento mercantil

(tesoros y mercadería varia), suponían una enorme presión sobre el espacio urbano disponible. Como secuela, el alquiler de un cuarto llegó a ser igual o superior a 1000 pesos durante las ferias. Terminadas las transacciones, volvía la tranquilidad al sitio Portobelo; alterado por el bullicio y movimiento generado en los días de feria.

En torno a los proyectos iniciales para la construcción de un canal interoceánico, éstos se hayan comprendidos en una primera fase, entre 1821-1848. En este periodo, durante los gobiernos de la Gran Colombia y su sucesora Nueva Granada, se produce un auge de proyectos con miras a lograr concesión de derechos para la construcción y explotación de un canal, carretera, ferrocarril y/o vía mixta que facilitara la comunicación entre el Océano Atlántico y Pacífico a través del Istmo de Panamá. En resumen, no se concreta la obra. Es un periodo de numerosas concesiones; empero, se logran progresos significativos en el campo de la diplomacia dirigidos hacia la construcción eventual de un canal (Mack, 1999).

Bajo este marco, destaca la consideración de las expediciones de profesionales y las actividades comerciales consumadas en las ferias, como manifestaciones de un turismo incipiente. Por un lado durante las ferias, los medios de transporte son rudimentarios, limitados, incómodos e inseguros. Se utilizaban mulas y barcos menores (canoas, chatas y bongos) para el desplazamiento de personas. También, se demanda de sitios de hospedaje. En aquella época, las casas de alquiler, fungieron como sitios improvisados para hospedaje, si se les compara con las facilidades de servicio que se prestan en el sector hotelero, hoy en día.

Por otro lado, la venida a territorio istmeño de profesionales con miras a determinar ruta/forma más conveniente para la construcción de un canal, destaca el espíritu de aventura de éstos y la presencia de grupos minoritarios privilegiados con algún nivel de recursos económicos. Ejemplo de lo anterior, son los trabajos de campo desarrollados por miembros de diferentes sociedades tales como: Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y Armand Reclus, integrantes de la Sociedad Civil del Canal Interoceánico del Darién; Gaston Blanchet, Almirante Reclus y Phillippe Bunau-Varilla, miembros de la Compañía Universal del Canal Francés. Siendo éstos foráneos, su presencia en territorio istmeño, demandó de la prestación de servicios como hospedaje y alimentación. Y es que varios ingenieros al servicio de la Compañía Universal, se trasladaban a Panamá, con su familia; originando este hecho, la demanda de ciertas necesidades básicas y/o recreación familiar. Estos caracteres, evidencian el desarrollo de un turismo incipiente, no percibido en aquél entonces; empero hoy determinado como tal, en base a los parámetros generales que aluden sobre el surgimiento del turismo a nivel mundial.

Segundo momento: Ferrocarril y minas de oro en California (1848).

La convergencia de dos hechos; por un lado, el proyecto de construcción de un ferrocarril desde 1847 y por otro, la fiebre de oro en California, propició la consolidación de la ruta de tránsito e influyó en el desarrollo del turismo en Panamá.

Hubo un momento en donde la falta de fondos, hizo peligrar el proyecto del ferrocarril en Panamá. No obstante, la fortuna se hizo presente gracias a la ocurrencia de un fenómeno natural. En 1851, emigrantes con destino a California, se ven obligados a refugiarse en la Bahía de Limón, a raíz de una intensa tormenta. Los servicios del ferrocarril se requieren. Éstos son traslados hasta Gatún, por la aún no terminada línea férrea. La travesía realizada, fue excelente propaganda para la vía (Idem, 1999). A pesar de las adversidades, la vía ferroviaria fue concluida en enero de 1855. Secuela inmediata de la instauración del ferrocarril, fue la paulatina desaparición del sistema antiguo de transporte utilizado para las transacciones comerciales dadas en la ruta transísmica. Poco a poco, el ferrocarril aseguró el fracaso de ciertos sectores de la economía como muleros, cargadores y bogas. También, contribuyó con la expansión étnica del momento. En el periodo de construcción del ferrocarril, llegaron inmigrantes procedentes de Centroamérica y el Caribe, así como de Nueva Granada, Inglaterra, Irlanda, Austria, Alemania, India y China.

En términos de divisas generadas por el transporte de pasajeros, el Ferrocarril de Panamá, experimentó un continuo aumento en torno a la demanda de prestación del servicio y con ello, su poder de ingreso. Con 23 millas, en 1853, se transportó a 32,111 personas y en 1854, con 8 millas más de línea férrea, se transportó a 30,108 pasajeros. Para 1869, la Panama Railroad cobraba 25 dólares por cada pasajero. Aún sin haberse terminado su construcción, el transporte de pasajeros fue un renglón importante en el éxito del proyecto (Idem, 1999). El factor publicidad hizo su papel en la época. Eslogan como: “¡31 millas por ferrocarril! ¡Seguridad y Rapidez! ¡Sin enfermedades! ¡Sin viaje Fluvial!”, expresados en mayo de 1854, en el Princes Current and Shipping List de San Francisco, (Idem, 1999) fueron acciones motoras en el aumento del transporte de pasajeros e indirectamente con el adelanto del turismo.

Por su lado con la fiebre de oro californiana, la economía de servicios en la ruta de tránsito, se ve revitalizada. Dada la demanda de transporte, hubo momentos en que éste escaseaba. Con ello, los viajeros que llegaban a la Ciudad de Panamá, con regularidad se veían obligados a esperar semanas para obtener un camarote en un barco que se dirigiera a California (McGuinness, 2003). Surgen así oportunidades económicas creadas por la ascendente demanda de servicios como transporte, comida y alojamiento, entre otros. He aquí, un segundo momento trascendental del pionero incremento de la actividad hotelera en el país y con ello, el fortalecimiento indirecto del acrecentamiento del turismo en Panamá.

Este segundo momento de desarrollo turístico en Panamá, coincide con la época de transición de la actividad a escala mundial. Thomas Cook, en el año de 1841, organiza la primera excursión de carácter comercial y se emplea el ferrocarril, como medio de transporte. En Panamá, se empieza la construcción de este medio de transporte seis años más tarde. Simultáneamente, en Europa las antiguas posadas, hospederías, paradores y mesones, se superan, y se multiplica el hotel. En el caso particular de Panamá, las casas de alquiler, poco a poco ceden paso a las primeras unidades tipo hospedaje. También indirectamente, con la promoción de la calidad de los servicios prestados por el Ferrocarril de Panamá, se empieza a publicitar al país como destino de tránsito; con ello, se abre el compás de la influencia mediática, en el desarrollo de la actividad turística.

Seguridad, rapidez y ahorro de tiempo, son parámetros explotados por la compañía del ferrocarril; empero son hoy en día, parámetros vitales en el desarrollo del turismo moderno. Durante esta época, surgen con mayor notoriedad las relaciones y fenómenos sugeridos por el desplazamiento y permanencia temporal de personas fuera de su lugar de domicilio permanente. Obsérvese que antes de establecerse el ferrocarril, se desarrollaban relaciones económicas como prestación de servicios de traslado de mercancías y personas en la ruta mixta (fluvial, marítima y terrestre); caso Camino de Cruces - Río Chagres – Portobelo, por ejemplo. Instaurado el ferrocarril, se suscita una transformación social en el área. Lo que podríamos denominar clase/sector comercial compuesto por sobre todo muleros y transportistas fluviales (chateros y bogueros), pierden su preeminencia comercial y funcional, transferida a la dinámica del transporte ferroviario. Con ello también se afectó a esclavos arrieros y negros bogueros, herraderos, por ejemplo. En síntesis, con el ferrocarril y los nuevos vapores, claros ejemplos del naciente capitalismo industrial, se transforman los patrones marítimos internos y externos vinculados a Panamá y con ello, los circuitos comerciales. La secuela social inmediata, el cese de funciones comerciales específicas, antes aludidas. Surgen así, nuevos actores sociales de corte comercial y en miras a la vinculación con el turismo, se da paso en Panamá, a una de las primeras manifestaciones modernas de éstos: los hoteles.

Tercer momento: La presencia francesa en Panamá.

Con la Compañía Universal del Canal Interoceánico (1878-1889), se acogió a un número significativo de obreros, sobre todo chinos y franceses. Los primeros por ejemplo, viendo agotadas sus esperanzas de establecerse en California, regresan a suelo istmeño y se incorporan a las labores de excavación del canal. No adaptándose a las exigencias laborales e implemencias del medio natural, abandonan sus empleos del Canal y se disponen a abrir pequeñas abarroterías,

pensiones y otros negocios, como propietarios de éstos (Arellano, 1999). Un dato peculiar llamado a ser rescatado, es que en 1875, se inauguró un edificio con clara influencia arquitectónica francesa que de hotel de lujo, pasó a ser sede de la Compañía Universal del Canal Interoceánico. Luego en 1904, pasa a manos de Estados Unidos para fungir como sede administrativa de la Nueva Compañía del Canal y hoy en día, alberga las instalaciones del Museo del Canal Interoceánico de Panamá, en ciudad de Panamá: el Gran Hotel.

A raíz de la influencia y presencia francesa en el país, surge un dinamismo urbano sobre todo en las ciudades de Colón y Panamá. En Colón, para abril de 1881, ya se podían encontrar restaurantes franceses (tres) y un excelente hotel: El Hotel Internacional. Había trabajo pero paradójicamente, escasez de vivienda (Idem, 1999). En resumidas cuentas, en este momento se fomenta la construcción, modernización y diversificación de establecimientos de hospedaje en sus diferentes modalidades y en diversos niveles económicos; se dotan a las ciudades de ciertas obras básicas de infraestructura (centros recreativos, mínimos drenajes, centros de salud). Todos estos rasgos, influyen en el desarrollo de la actividad turística en Panamá. Y es que, con el mejoramiento de las condiciones de salubridad, poco a poco se va superando el imaginario social creado en las extintas ferias, pues se acuñaba a la insalubridad del área (Portobelo,-Colón-) la trascendencia de supuestos altos índices de mortalidad durante el curso de éstas. Consecuente paralelismo anecdótico, se sugirió a raíz de los trabajos de construcción del ferrocarril. En éste último caso, se llegó a especular que tantos durmientes se instalaron en la vía férrea, asimismo era el número de trabajadores muertos.

Cuarto momento: Construcción del Canal Ístmico por Estados Unidos.

Ya en el periodo republicano, la construcción del Canal Ístmico por autoría de los norteamericanos (1904-1914) y la consolidación de Panamá como centro financiero sólido y confiable; fortalece aún más, la función de ruta de tránsito que a través de varios siglos, desempeña Panamá. Respecto al periodo de construcción del Canal Ístmico, dos elementos se consideran importantes a destacar. Primero, la continuación de la marejada inmigrante a raíz del requerimiento de mano de obra y segundo, el auge en el sub-sector hotelero del país. La presencia de tropas norteamericanas con familiares y amigos en lo que fue, la antigua Zona del Canal, provocó demanda de sitios de hospedaje, alimentación, transporte y recreación. En la Zona del Canal, se edificaron hoteles con la singularidad de tener nombre iguales a los lugares en donde se construyeron. Verbigracia: Hotel Gatún, Hotel Gorgona, Hotel Cristóbal, Hotel Emperador, entre otros. La mayor parte de los hoteles eran manejados por extranjeros y de ahí, la derivación de sus nombres (Railroad Hotel, Louisiana Hotel, American Hotel, por nombrar algunos).

Si bien los eventos macros enunciados líneas anteriores, se ven indirectamente vinculados con la actividad del turismo; son un referente importante de considerar ya que de alguna forma, han propiciado con el consecuente devenir de los años, el desarrollo turístico que está experimentando hoy día, Panamá. Ese desarrollo bien puede ser vinculado con la diversidad multicultural existente, la cual permite identificar a Panamá como uno de los estados del mundo con gran diversidad étnica. Ahora bien, lo que sí se deja en evidencia, si tratamos de introducirnos por las reconditeces histórico-geográficas, es la preponderancia de la posición geográfica que por naturaleza, ha gozado Panamá. Con ello, se comprueba la visión teórica del determinismo geográfico.

El grado de impacto de la geografía en torno al desarrollo de actividades, deriva principalmente de las condiciones físicas del medio como de los patrones de asentamiento de la población en el territorio. Este último elemento determina en gran medida, la posibilidad de desarrollo económico y social. La posibilidad de acceso al desarrollo se ve determinada por el nivel de intercambio de bienes y tecnología y, por el grado de urbanización, puesto que, el grado de urbanización de un asentamiento sobre determinado territorio, determina las economías de escala y el nivel de aprendizaje.

En el caso de Panamá, la estrechez ístmica del territorio, es una condición física del medio que ha propiciado dos constantes. Una, la determinación de la función transístmica del territorio en la hoy conocida como área/región metropolitana y, la concentración del asentamiento humano en dicha área como secuela de la explotación de la primera. Ambas constantes, territorio – capital humano, como lo demuestran los datos históricos, han posibilitado el desarrollo económico y social.

La concentración de población en el área central del país, denominada zona metropolitana, ha sugerido la creciente demanda de diferentes tipologías de servicios. Desde los más básicos (agua, alimentación, hospedaje) hasta los más exquisitos...El constante crecimiento de la población después del proceso de conquista y colonización, ha sentado las bases para la alta concentración poblacional que se registra en la capital del país, Panamá. Dos parámetros han propiciado este hecho. Uno hace referencia al desplazamiento de población del área rural hacia la capital y; la continua inmigración de personas procedentes de otros países. Los dos parámetros han sido constantes, desde el inicio de las ferias y se fortalecieron con los proyectos de construcción del ferrocarril y del canal. Como dato descriptivo, se puede señalar que para 1950, el área urbana concentraba el 36% de la población total de la República, con 289,697 personas. De éstas, más del 90% se ubicaba en las ciudades terminales de Panamá y Colón (DEC, 2007). Lo anterior, confirma la trascendental importancia de ambas ciudades en el desarrollo del país y sobre todo, su influencia en el proceso histórico del crecimiento del turismo en Panamá.

Ante todo lo anterior, surge como una creación dentro de la realidad geográfica y económica, la plataforma tendiente al afianzamiento de la institucionalidad del turismo como nuevo eje de acumulación de capital. ¿Por qué? Si se toma en consideración los períodos de auge transístmico que le ha tocado experimentar a Panamá, la migración constante de grupos étnicos ha hecho que la sociedad de hoy, se vea constituida de varios componentes étnicos. Este hecho directa o indirectamente, ha fomentado paulatinamente, la demanda de facilidades de servicios de diversa índole. Ahora bien, las razones que han fomentado el afianzamiento institucional del turismo en Panamá, en resumidas cuentas, son:

- a) El establecimiento de circuitos comerciales primitivos por parte de nativos, antes del proceso de conquista y colonización, sobre todo, en el sector del Golfo de Urabá.
- b) La consolidación de ruta de tránsito a raíz de la imposición geoestratégica de trasladar los circuitos comerciales iniciales creados por los nativos, en pos de la reubicación geográfica de la ruta (área central del istmo) por dominio español, inmediatamente dado el proceso de conquista y colonización.
- c) La instauración de las ferias en Nombre de Dios y Portobelo, como centros neurálgicos del traslado y comercialización de tesoros y materias primas diversas.
- d) La ejecución de expediciones individuales o grupales, en un primer momento de determinación de mejor ruta de tránsito para la construcción de un canal o sistema mixto de comunicación interoceánica, luego del auge de las ferias.
- e) La construcción del ferrocarril de Panamá y el descubrimiento de las minas de oro de California. Ambos hechos, fomentaron la migración hacia Panamá. Con ello, se dan los requerimientos de servicios de hospedaje, alimentación y transporte.
- f) La construcción del Canal Interoceánico por parte de Estados Unidos y, recientemente, la creación de planes de desarrollo de la actividad, en base a políticas de Estado con objetivos a corto, mediano y largo plazo.

Momentos actuales

Por su privilegiada posición, Panamá reúne los elementos necesarios que fundamentan el potencial turístico que posee. Actualmente los gobiernos y entidades privadas en Centroamérica con fines socio-económicos, están fomentando importantes esfuerzos tendientes a diseñar e implementar políticas integrales de desarrollo expresadas en el fortalecimiento de las instituciones regionales, nacionales y locales, a través de la asignación descentralizada de mayores recursos a políticas turísticas, fomento de mecanismos tendientes a facilitar la participación de sectores de áreas rurales en la dinámica de las áreas urbanas y sociedades globalizadas. Dichos esfuerzos se ven hoy en día amenazados y en cierta medida desvirtuados de su deber ser, por falta de respaldo económicos, políticas (legislación, por ejemplo) y por la mala utilización de los recursos naturales existentes en un medio local (país o sitio geográfico).

En dicho contexto, el turismo constituye un sector relevante cualitativa y cuantitativamente, que ha propiciado la instrumentación de respuestas innovadoras y creativas a problemas sociales identificados. Sin embargo, coexisten en alguna medida, discrecionalidad a nivel individual y colectivo, inoperancia y sobre-legislación a nivel superior (constituciones, leyes, tratados), lenguajes pocos claros y confusos; entre otros elementos, que hacen notorio en la dinámica socio-económica de una sociedad, *redes de inclusión* en lo referente al hecho social, turismo; empero que, también fomentan la exclusión.

Teniendo como hilo conductor la idea que el quehacer específico de las sociedades contemporáneas se explica por la interacción entre individuos o grupos de ellos y éstos generan un sistema de representación; el ejercicio del turismo contempla cada vez más estas características tanto desde su evolución en el contexto mundial y regional como en su desarrollo a nivel nacional, sobre todo a partir de las políticas de promoción al turismo. En general, las formas de promoción del turismo, se ven determinadas por variables como tiempo y espacio. Éstas hacen del turismo una actividad que tiene expresiones distintas y personalizadas que pueden definir las características de lo que podríamos llamar lo local turístico.

Lo local turístico puede verse propiciado por un desarrollo del turismo sugerido a raíz de ciertos factores. Entre los factores que más contribuyen al desarrollo del turismo, se identifican la complejidad y artificialidad de la vida urbana, aspiración de climas y recursos especiales en localizaciones geográficas específicas, deseo de evasión del control social, inquietud por lugares especiales o situaciones desacostumbradas por oposición a la rutina cotidiana, entre otras (Khatchikian, 2000). Teniendo presente lo anterior, el turismo permite determinar el grado de desarrollo de una sociedad, desnuda el subdesarrollo de otras y permite evidenciar desigualdades internas que caracterizan a un país o a una región (Cordero, 2004). Esto es más preocupante aún, porque no hay consenso en lo que se debe entender por turismo y esa condición, facilita el ejercicio de actividades que atentan contra la estabilidad de la relación ser humano-naturaleza.

Instauración de un nuevo mercado laboral en Panamá

En términos de desarrollo turístico, Panamá ha sido sino el último, sí uno de los últimos países del área centroamericana que como Estado, ha retomado y dado la preponderancia debida, al tema del turismo. ¿Qué factores han propiciado esto? Entre ellos, destaca el crecimiento económico. De acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) Panamá, durante el quinquenio 2003-2007 registró un patrón constante de crecimiento en torno al Producto Interno Bruto (PIB) pasando de un 2.2% a un 11.2%, respectivamente (MEF, 2007). En este quinquenio, se logró una media aritmética de crecimiento económico de alrededor de 7.36% anual. Entre los sectores que han propiciado dicho crecimiento económico, destacan las actividades de servicios portuarios y de la construcción, hoteles y restaurantes.

Otro elemento ha sido la articulación, aprobación e implementación de nuevas políticas dirigidas al establecimiento de parámetros generales de desarrollo de la actividad a corto, mediano y largo plazo. Un ejemplo de esto último, es la estructuración de distintos proyectos entre los cuales destaca, el Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible 2007-2020 impulsado tanto con representantes del sector privado, sociedad civil y entes gubernamentales. He aquí, la estrategia nacional política turística de estado jamás contemplada en Panamá, en donde se vislumbra la actividad, como un nuevo sector que explotará de forma sostenible, recursos naturales, teniendo en cuenta las características socio-ambientales de las áreas geográficas a considerar. Con ello se espera, sea una herramienta que en consenso y bien ejecutada, debe ser un mecanismo que impactará en temas vitales del país como pobreza, empleo/ingreso, ordenamiento turístico/territorial buscando una mejor calidad de vida en todos los sectores sociales involucrados con la actividad directa o indirectamente.

El turismo en Panamá, ha conducido a una re-configuración en la dinámica laboral y por ende, en el nivel de aportación que esta actividad contribuye a la economía del país. De acuerdo a datos suministrados en otrora por el Instituto Panameño de Turismo (IPAT), hoy Autoridad de Turismo de Panamá (ATP), en el período 1997-2006, la dinámica laboral turística ha incrementado notablemente de forma ascendente. Un análisis estadístico permite comprender este hecho. El nivel de estructura de empleo turístico por rama de actividad acumulada permite inferir que al considerar desde el año 1997 que registró 55,380 empleos hasta el año 2006, que registró un total de 111,872 empleos; el incremento porcentual de empleo generado en Panamá en el sector turismo en dos lustros es de 50.5%. Durante el quinquenio 1997-2001, la media quinquenal anual promedio es de 70,796.2 empleos (directos e indirectos); empero, en el quinquenio 2002-2006, la media anual promedio es de 103,796.2 empleos. La diferencia estadística de “medias promedios anuales” de ambos quinquenios, devela un incremento aproximado estimado de 6600 nuevos empleos anuales a favor del último lustro contemplado.

Por rama de actividad, la de hoteles, es la que más ha contribuido a la generación de empleos. Sólo en el año 2006, se registraron 14,484 empleos directos. Ello equivale al 44.79% del total de empleos directos generados por el sector turismo (IPAT, 2008). Estas cifras preliminares, permiten inferir que el turismo en Panamá, ha sido un sector dinámico en constante evolución que ya es muy importante en la economía nacional y también evidencia que es la actividad hotelera, la que ha sido, desde épocas de las ferias en forma rudimentaria, pasando por la construcción del ferrocarril y del canal ístmico; la rama de actividad comercial punta lanza del desarrollo sostenible creciente del turismo en Panamá.

Este proceso evolutivo ascendente de crecimiento en torno a la participación del Gasto Turístico (GT) en el PIB de Panamá (en millones de balboas) se ha consolidado a partir de 1998. De acuerdo a la Dirección de Estadística y Censo (DEC) de la Contraloría General de la República y Asesoría del IPAT, la razón GT / PIB en los años 1998 y 2007, reveló un valor de 4.6 y 10.6, respectivamente. El quinquenio 1998-2002, proyecta un valor promedio anual de 5.28 mientras que el quinquenio 2003-2007, refleja un valor promedio anual de 8.3 millones de balboas. Este último dato, es como resultado de la re-orientación de la política turística implementada en la pasada gestión gubernamental (administración Torrijos) aunado a la convergencia de otros componentes relacionados a la actividad tales como: crecimiento en la inversión de proyectos turísticos, aumento en el número de ingreso de visitantes y el consecuente crecimiento del empleo generado por la actividad, entre otros factores.

El auge del desarrollo del turismo en Panamá, ha propiciado diferentes instancias interesantes. Uno, al ritmo de desarrollo de la actividad, la demanda de un capital humano más apto para hacer frente a las exigencias del mercado turístico vinculado sobre todo con las actividades de negocios, recreación familiar y/o intercambio cultural, hoteles y restaurantes, por ejemplo; ha sido un elemento indicador del constante crecimiento de la actividad en el país. Como secuela de lo anterior, el requerimiento de un capital humano especializado en temas de turismo, ha obligado a la consecuente reestructuración de la oferta académica en universidades estatales y privadas del país. Ya se ha comprendido que, cualquier ente humano que tenga interés de integrarse al mercado laboral turístico, por lo menos debe ser bilingüe (inglés-español).

Consecuentemente, la comprensión del valor agregado que pueden tener los servicios y/o productos ofertados en la actividad, han hecho comprender a inversionistas y fuerza laboral, que entre mayor valor agregado caracterizado con originalidad, calidad y costo razonable se implemente en el ejercicio de un servicio/ producto turístico, la generación de divisas y su consecuente retribución proporcional entre estamentos involucrados; promoverá bienestar social sostenible; con ello, mejor calidad de vida. Esto permite comprender que ahora, a los recursos naturales se les valora quizás, con mayor énfasis que antes. Lo cual puede ser positivo y negativo. En términos positivos, induce al propietario y usuario, promover la utilización-conservación sostenible del recurso. Empero negativamente, si no hay parámetros legales y conciencia de lo insustituibles que son ciertos recursos, la explotación exacerbada de éstos, promoverá la insostenibilidad tanto social, económica, política como ambiental.

Las secuelas mediatas determinadas como positivas, se orientan en torno a un mayor nivel de empleomanía demandada tanto en áreas urbanas como rurales del país; paulatina integración de grupos étnicos anteriormente desvinculados con la actividad (grupo étnico Embera Drúa, orillas del Parque Nacional Chagres, Panamá); planteamiento, diseño y discusión de políticas nacionales directamente vinculadas con el sector turismo (Ley del ambiente, Plan Maestro Turístico 2007-2020), reconsideración y reconceptualización de la valoración económica directa o indirecta de los recursos naturales (Granja Agroturística San Judas Tadeo y Finca Toseres, por ejemplo); concienciación relativa de la población en temas ambientales (educación ambiental en teoría y praxis), diversificación y especificación de la mano de obra cualificada e interacción interinstitucional (ANAM /ATP), entre otros.

Siguiendo un supuesto ritmo aritmético de crecimiento, el turismo en Panamá que en otrora abundaba favorablemente a los intereses de los capitalistas (modelo enclave), ha dado muestras de transformación positiva. Las agrupaciones cívicas, los grupos políticos, los universitarios, los sectores empresarial y gubernamental, en fin; un cúmulo significativo de actores sociales, todos ellos a través de sus representantes, han discutido lineamientos a seguir, requerimientos y expectativas de desarrollo en torno al futuro del turismo en Panamá. Ello ha originado polémicas; empero paulatinamente se ha consolidado, la sociedad turística panameña.

Esa sociedad turística panameña hoy día, no es exclusiva de la metrópoli. El interior del país ha experimentado paulatinamente, los beneficios del desarrollo del turismo en Panamá. Algo que ha permitido establecer el desarrollo del turismo en Panamá, es una clara diferenciación de actores sociales que intervienen en la praxis turística. En términos de turismo interno, se pueden establecer dos tipos de temporadas: alta y baja. La primera comprende de diciembre hasta abril y, la segunda, de mayo a noviembre. De acuerdo a la ATP, en Panamá se dan ciertas diferenciaciones sociales en términos turísticos. La temporada alta se caracteriza porque los panameños suelen dirigirse a playas y la población capitalina, sobre todo a Farallón. Lo interesante es que la población de clase alta, no se remite a Farallón, sino más bien, por poseer bienes inmuebles en Playa Coronado, se dirigen a este destino turístico. Es en esta temporada que la demanda de uso de recursos naturales como ríos, es notoria.

Para el panameño de clase media, dada las características de pago quincenal tanto del sector público como privado, es el que realiza viajes los fines de semana. Destinos de interés para éstos son: Gorgona, San Carlos, Santa Clara y Valle de Antón. Sitios turísticos ubicados en o cerca de la capital. En el interior, destacan como atractivos turísticos Volcán, Boquete e Isla Colón, por ejemplo. Ahora bien, coincidentemente es en la temporada alta, en donde mayormente se celebran las ferias patronales de varios poblados del interior. Dichas festividades se caracterizan por ser de corta duración; empero, obligan dada la magnitud de la población que se desplaza hacia dichos nichos turísticos, una reactivación de la economía local. Se estima que en Panamá, sólo el 10% de la población, realiza viajes al interior del país (IPAT, 2008).

Es en la escenificación de las festividades patronales (ferias) donde hay interacción entre los diferentes grupos sociales del país. Allí convergen el político, el gerente de empresas públicas y privadas, el ganadero del interior, el comerciante, el indígena; incluso, el panameño pobre no extremo, entre otros. Este es un legado de otrora, que revive tiempos de la conquista en Panamá y

deja entrever, la función transistmica del país, pues también convergen, sobre todo, comerciantes de Centroamérica, América del Norte, América del Sur y Europa. Finalmente, el hombre y mujer del interior, practica el turismo interno en Panamá dado que se ve atraído por el *boom* de ofertas comerciales que se despliegan a través de la comunicación mediática. La capital del país, concentra un infinito número de facilidades y/o alternativas que van desde hospedaje, comercios, gastronomía, medios de transporte hasta destinos turísticos.

Otros eventos que fortalecen el turismo interno son los carnavales desarrollados en el mes de febrero. Este es un caso interesante. Y es que con los carnavales, la actividad turística se revitaliza sobre todo en el interior del país. Días antes de esta festividad, se hace notorio el desplazamiento masivo tanto de nacionales como extranjeros a destinos turísticos como la Ciudad de Las Tablas, Chitré, Dolega, entre otros. Un componente interesante es que la economía impulsada en el interior durante el periodo de carnavales, es autogestionada en términos generales. No así, es el caso de las festividades del carnaval capitalino. Generalmente, éste recibe un sustancial apoyo económico mientras que el interior, no percibe de manera eficaz, dicho estímulo económico. Sólo por ejemplificar, en la versión del carnaval del 2008, la capital contó con un aporte de cuatro millones de balboas para amenizar las diferentes actividades; por el contrario el interior, gestó sus actividades por autogestión. En términos económicos, es beneficioso el carnaval para el interior y capital del país. No obstante, socialmente hablando, el desenfreno lúdico transforma la personalidad tanto de jóvenes como adultos. Secuelas de ello son la ocurrencia de crímenes, violaciones sexuales, hurto y padecimiento de diversas enfermedades.

En comunidades, la planificación del turismo implica una gestión participativa de los moradores en la percepción y manejo de sus recursos. Caso típico del turismo cultural llevado a cabo, por ejemplo, por los Embera Drúa. Ahora bien, el éxito es relativo si se generaliza en torno a otros grupos étnicos. En términos de comparación en Panamá, el grupo étnico Embera Drúa, es más abierto a la aceptación del desarrollo del turismo como actividad no tradicional que, el grupo étnico Kuna. Éste último, ubicado en la costa norte oriental del territorio. Los kunas, a pesar de residir en una comarca con un número significativo de formaciones insulares de incalculable potencial turístico; su tradición o más bien, cultura, es un fuerte obstáculo para el desarrollo de la actividad. Los valores culturales implícitos en las prácticas tradicionales kunas hasta hoy día, pueden ser obstáculos para el fomento del turismo en la Comarca Kuna Yala. En el caso específico de comparación, es notable que la diversidad de espacios étnicos con economías autogestionadas, no precisamente garantizan la implementación exitosa del turismo. Este es un caso típico no sólo en Panamá, sino que es común en otras latitudes del geoide terrestre.

A pesar de la existencia de choque de intereses y/o medios instrumentales de acción individual o colectiva; las transformaciones institucionales, eficacia de movimientos sociales, mejoras en criterios de acción tanto a nivel técnico como legal, entre otros componentes; han modificado el escenario turístico en Panamá. Como señala Marcuse (1971), la alta producción, el dominio de la naturaleza y la riqueza social, son fuerzas destructivas; empero, en el caso de Panamá, se ve el interés por lograr ciertos parámetros mínimos que más bien fundamentan su accionar con base a una racionalidad de sostenibilidad fuerte.

La racionalidad con enfoque de sostenibilidad fuerte no deniega del uso de los recursos; empero, incorpora elementos obviados por la economía neoclásica referentes a parámetros sociales, éticos e institucionales, los cuales derivan de una necesidad de redistribución del poder (Aguilera, 1998). Bajo este marco, en Panamá con el turismo se intenta lograr el bienestar de tanto las presentes como futuras generaciones, haciendo uso sostenible de los medios existentes. Esa redistribución de poder y sobre todo de servicios, se hace visible en las políticas que incorporan a entes sociales que con anterioridad, no eran considerados en el desarrollo de la actividad.

A manera de conclusión

Los cambios tantos cualitativos como cuantitativos erigidos a raíz del desarrollo de la praxis turística en Panamá, han propiciado la instauración de nuevos modelos turísticos. Esos cambios, o mejor dicho, la transición de una racionalidad capitalista hacia una con base capitalista pero de menor nivel instrumental; orientada más a un enfoque de sostenibilidad, está permitiendo paulatinamente la articulación de un sistema de criterios y legítimas acciones para la toma de decisiones de los actores sociales involucrados con la actividad turística. Ello significa que en Panamá, se está instaurando una adecuación de funciones a nivel macro y micro.

El turismo en la persona del actor individual o colectivo en Panamá, es hoy una voz de alternativa plausible frente a la inestable economía capitalista mundial. Es quizás, una expresión socioeconómica con que cuenta el pueblo panameño para la gran avanzada frente a las exigencias internacionales e internas de tenor económico, político y/o geoestratégico en términos de desarrollo social y económico. Su consolidación, se ha visto impulsado por el desarrollo de procesos históricos. Entre éstos cabe destacar, la escenificación de las Ferias de Portobelo y los diversos intentos de construcción del Canal de Panamá.

En otrora, en Panamá de forma rudimentaria poco a poco se abrió paso al desarrollo de la actividad turística que, de acuerdo a los aportes de fuentes históricas, mayormente se ve vinculada al desarrollo de transacciones comerciales y ejecución de un buen número de expediciones foráneas de reconocimiento en territorio nacional. Aunque hoy en día por turismo no se conceptúa como tal, el desarrollo de prácticas comerciales y de estudios; en el caso particular, son las manifestaciones más elocuentes que denotan la trayectoria con sus altos y bajos, de la actividad en suelo nacional. Constituyéndose este hecho, en una peculiar condición que hace muy propio de Panamá, los caracteres generales de todos los elementos intervinientes que han contribuido a la instauración del turismo, como hecho social.

Bibliografía

Aguilera Klink, Federico (1998). *Economía y medio ambiente: un estado de la cuestión*. España.

Arellano R., Carlos (1999). "Época del Canal Francés" En Juan A. Tack (Comp.), *El Canal de Panamá* (pp. 152-165). Panamá.

Castillero Calvo, Alfredo (1999). "La Ruta Transístmica y las comunicaciones marítimas Hispanas, siglos XVI- XIX" En Juan A. Tack (Comp.), *El Canal de Panamá* (pp. 84-116). Panamá.

_____. (2006). *Sociedad, Economía y Cultura Material: historia urbana de Panamá La Vieja*. Patronato Panamá Viejo. Primera edición. Panamá.

Cordero, Allen (2004). *Nuevo ejes de acumulación y naturaleza: el caso del turismo*. Costa Rica.

Dirección de Estadística y Censo –DEC- (2007). *Estadística Panameña, situación demográfica: estimaciones y proyecciones de la población total, urbana-rural en la República, por provincia, comarca indígena, según sexo y grupos de edad: años 2000-10*. Boletín N° 11. Panamá.

Herrera, María (2004). "Panamá en el contexto colonial: la transformación de un territorio articulado en una ruta de paso" En Horacio Bonilla y Gustavo Montañez (editores), *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX* (pp. 23-36). Colombia.

IPAT -ATP-/BID/PNUD et. al. (2008). *Análisis diagnóstico general del Turismo en Panamá: Plan Maestro de Turismo Sostenible de Panamá 2007-2020*. Panamá.

Khatchikian, Miguel (2000). *Historia del turismo*. Universidad de San Martín de Porres. Lima, Perú.

Mack, Gerstle (1999). "Panamá: 1820-1848. Los proyectos para la construcción de un canal Ístmico" En Juan A. Tack (Comp.), *El Canal de Panamá* (pp. 117-134). Panamá.

_____ (1999). "El ferrocarril de Panamá" En Juan A. Tack (Comp.), *El Canal de Panamá* (pp. 135 -150). Panamá.

McGuinness, Aims (2003). "Defendiendo el Istmo: las luchas contra los filibusteros en la Ciudad de Panamá en 1856" En *MESOAMÉRICA* (pp. 66-84). USA.

Ministerio de Economía y Finanzas –MEF- (2007). *Informe Económico Anual*. Panamá

Padilla De La Torre, Oscar (1994). *El turismo: fenómeno social*. FCE. México.

Torres de Araúz, Reina (1970). "Contactos culturales entre Mesoamérica y Panamá en la época pre-hispánica" En *Revista Lotería N° 173*. Panamá.