

UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE
DOCTORADO EN HISTORIA, ESTUDIOS HUMANÍSTICOS.
EUROPA, AMÉRICA, ARTE Y LENGUAS



**TURISMO Y SOSTENIBILIDAD EN LA BAHÍA DE
PARACAS**

**Tesis para optar el grado de
DOCTORA**

**Presentado por:
ROSARIO ELIZABETH PÉREZ LIU DE MENDOZA**

**Directora de tesis:
Dra. Macarena Tejada Tejada**

**Sevilla, España
2022**

Dedicatoria

A aquellos sin cuya existencia la mía no tendría razón de ser: Waldo, mi amado, noble y paciente esposo. Liu y Lizy, mis adorados hijos, por ser como los soñé. Antonieta, mi querida madre, cuya abnegación es un ejemplo de vida.

Y dedicado también a mi hermano Edwin, quien desde hace un año ya no está a mi lado, pero, de estarlo, se hubiera sentido muy orgulloso y feliz.

Mi profundo agradecimiento

A los pobladores de Paracas que me brindaron su tiempo y sus conocimientos con tanta amabilidad y generosidad, mujeres y hombres que cada día trabajan arduamente no solo para ganarse la vida sino para hacer de su pueblo un lugar agradable para todos. A los funcionarios y empresarios no locales con quienes compartí en más de una ocasión.

A la Dra. Macarena Tejada, mi directora de tesis, porque me señaló el camino por donde transitar en esta difícil empresa de lograr la tesis doctoral; por su paciencia inagotable, por haberme disculpado las muchas veces que no pude estar a tiempo con los informes, por su afecto invaluable y por haber estado siempre a mi lado, sosteniéndome y empujándome.

A la Universidad Pablo de Olavide y a la Fundación Carolina, por su apoyo económico y su confianza; en esta última institución a la persona de Juan Torres por su gran amabilidad, su paciencia y su forma sutil de animarme a continuar.

A quienes, en su momento, fueron mis autoridades en la Facultad y el Departamento Académico de Economía y Planificación de la Universidad Nacional Agraria La Molina, por las facilidades que me dieron y a aquellos mis colegas del DAEP que me alentaron todo el tiempo.

A mis maestros en el Master en Gestión del Territorio y Medio Ambiente de la Universidad Pablo de Olavide, quienes despertaron en esta economista la curiosidad por los temas ambientales y le dieron las herramientas teóricas para poder abordarlos. Y, también, a las compañeras y compañeros doctorandos que compartieron conmigo sus experiencias y conocimientos, y de cuya juventud me sentí contagiada.

Finalmente, a toda mi familia y mis amigas y amigos, por haberme acompañado en las alegrías y los desasosiegos del trabajo doctoral. Y por las mismas razones, a mis españolitas, españolitos y otras amigas de “la Flora”, les prometí volver a verlos pronto, tardé un poquito, por ellos añoraré España. Gracias por tanta fidelidad.

Resumen

Cuando desde mediados del siglo pasado se inició el llamado turismo de masas, académicos y diseñadores de política económica vieron en él una oportunidad de lograr el ansiado desarrollo de regiones y localidades, especialmente en los países menos desarrollados. Un par de décadas después, los estudios empezaron a dar cuenta de que los impactos negativos del turismo podían sobrepasar sus beneficios. Bajo la convicción de que el turismo sí podía ser un camino al desarrollo y un alivio a la pobreza surgió la idea de un modelo de turismo alternativo al modelo del turismo masivo en el cual la búsqueda de la sostenibilidad social, económica y ambiental son sus fundamentos, por lo tanto, esta sostenibilidad debe ser evaluada.

Paracas es una localidad costera en Perú, sus casi 1441 km² son un paisaje desértico y su población se ubica en pequeños oasis. Tradicionalmente, su territorio ha sido lugar de paso de los pescadores de las localidades vecinas que lo recorrían para llegar a su lugar de trabajo: las frías y ricas aguas del mar de Paracas. Sin embargo, hacia la década de los 40 del siglo pasado, un grupo de empresarios concibió la idea de convertir un sector de la Bahía de Paracas en un balneario turístico; pero, este proyecto se haría realidad recién a finales del siglo pasado. Entre 2009 y 2019 la tasa de crecimiento promedio anual de visitantes a Paracas fue de 20,5%, es el segundo destino turístico en el país y dos tercios de su población depende directamente del turismo.

En este contexto, el propósito de este estudio fue establecer los determinantes del *boom* turístico en Paracas y si este crecimiento puede ser sostenido en el tiempo. Para lograrlo se utilizó el modelo del ciclo de vida de las áreas turísticas de R. Butler cuya premisa es que un destino podrá continuar su crecimiento en la medida que siga satisfaciendo a sus visitantes. Se propuso dos modelos de ecuaciones estructurales para evaluar cómo los impactos del turismo son percibidos por residentes y visitantes y se analizó cómo la actividad puede interferir con las demás actividades que se realizan en el destino, de este modo se establece la capacidad de carga turística que es el concepto que subyace al modelo de Butler.

Los resultados indican que el turismo en Paracas ha ingresado a su etapa de consolidación, no obstante, esta etapa puede ser relativamente breve y el crecimiento revertirse, no ser sostenible, si no se resuelve el problema de la excesiva presión que se está ejerciendo sobre dos recursos claves: espacio físico y agua, en cuanto al primero porque la mayor parte del territorio es un área natural protegida, en cuanto al segundo porque su escasez es inherente a la desértica costa peruana y, en ambos casos, porque el turismo compite por ellos con las demás actividades económicas. Se propone el compromiso efectivo con un modelo de gestión integrada desde cada nivel de gobierno para conciliar los intereses de los distintos *stakeholders* en torno al objetivo común de un desarrollo sostenible para la localidad y la región en su conjunto.

Palabras clave:

Bahía de Paracas, historia del turismo, crecimiento turístico, capacidad de carga turística, sostenibilidad.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1. REVISIÓN DE LITERATURA	10
1.1 El turismo.....	11
1.1.1 El turista.....	14
1.1.2 El producto turístico.....	16
1.1.3 El destino turístico.....	21
1.2 Turismo, desarrollo y sostenibilidad.....	24
1.2.1 Turismo y desarrollo.....	25
1.2.2 Turismo y sostenibilidad.....	28
1.3 El ciclo de vida de las áreas turísticas.....	32
1.4 La capacidad de carga turística.....	39
1.4.1 Las definiciones de CCT.....	40
1.4.2 Las críticas y las defensas.....	41
1.4.3 Conceptos alternativos a la CCT.....	45
1.4.4 Los diferentes componentes de la CCT.....	46
1.5 La gestión integrada de zonas costeras (GIZC).....	50
CAPÍTULO 2. EVOLUCIÓN DEL TURISMO Y CONTEXTO ACTUAL	56
2.1 El desarrollo del turismo en el Perú.....	58
2.1.1 El turismo peruano en el contexto latinoamericano.....	59
2.1.2 La historia del turismo en el Perú.....	62
2.1.2.1 La iniciativa privada: 00s-20s.....	62
2.1.2.2 Los inicios del apoyo estatal: 30s – 50s.....	65
2.1.2.3 La intervención estatal: 60s – 80s.....	69
2.2 El desarrollo turístico en Paracas.....	74
2.2.1 Características físicas y recursos.....	74
2.2.2 Características sociodemográficas.....	78
2.2.3 El turismo paraqueño en el contexto turístico nacional.....	80
2.2.4 Reseña histórica del turismo en Paracas.....	84
2.2.4.1 La ocupación del territorio.....	84
2.2.4.2 El desarrollo del turismo vacacional.....	89
2.3 Medio ambiente, manejo integrado de zonas costeras y turismo en el Perú.....	98

2.3.1 Antecedentes.....	98
2.3.2 Ordenamiento territorial y MIZMC.....	100
2.3.3 Turismo y MIZMC.....	103
CAPÍTULO 3. CAPACIDAD DE CARGA SOCIAL DE LOS RESIDENTES...	107
3.1 El concepto de capacidad de carga social (CCS).....	108
3.1.1 Los impactos del turismo.....	109
3.1.2 Las percepciones de los residentes sobre el impacto del turismo.....	113
3.1.2.1 Delimitando conceptos: percepciones, actitudes y conducta.....	113
3.1.2.2 La teoría del intercambio social.....	115
3.1.2.3 Variables explicativas de las percepciones sobre los impactos del turismo.....	117
3.2 La capacidad de carga social en Paracas.....	118
3.2.1 El modelo, las hipótesis y el método.....	120
3.2.1.1 Diseño del modelo explicativo.....	120
3.2.1.2 Una metodología ecléctica en el estudio de las percepciones.....	124
3.2.2 Resultados.....	126
3.2.2.1 Características de los residentes.....	126
3.2.2.2 Percepción de impactos y percepción global.....	127
3.2.2.3 Evaluación del modelo.....	130
3.2.3 Discusión.....	134
3.2.3.1 Impactos y percepción global del turismo.....	134
3.2.3.2 Determinantes de la percepción de impactos.....	136
3.2.3.3 Percepciones y apoyo al turismo.....	138
3.3 Conclusiones del capítulo.....	141
CAPÍTULO 4. CAPACIDAD DE CARGA PERCEPTUAL DE LOS VISITANTES	144
.....
4.1 El concepto de capacidad de carga perceptual (CCP).....	145
4.1.1 Capacidad de carga perceptual, impactos y congestión percibida.....	147
4.1.2 Calidad de la experiencia y satisfacción.....	151
4.2 La capacidad de carga perceptual en Paracas.....	154
4.2.1 El modelo, las hipótesis y el método.....	155
4.2.2 Resultados.....	161
4.2.2.1 Análisis descriptivo.....	161

4.2.2.2 Evaluación del modelo.....	167
4.2.4 Discusión.....	169
4.3 Conclusiones del capítulo.....	177
CAPÍTULO 5. CAPACIDAD DE CARGA ECONÓMICA	180
5.1 Agua, escasez y potenciales conflictos.....	183
5.1.1 Agua, escasez y gestión integrada de los recursos hídricos (GIRH).....	183
5.1.2 El agua en el Perú.....	186
5.1.3 El agua en la región Ica.....	190
5.1.4 Paracas, turismo y agua.....	199
5.1.4.1 El consumo de agua en Paracas.....	200
5.1.4.2 Crecimiento turístico y competencia por el agua.....	203
5.1.4.3 Agua, residentes y turistas.....	206
5.2 El turismo y la Reserva Nacional de Paracas.....	209
5.2.1 Turismo y ANP en Perú.....	212
5.2.2 La Reserva Nacional de Paracas.....	213
5.2.3 La fiebre inmobiliaria y la invasión del área protegida.....	227
5.3 Conclusiones del capítulo.....	231
CAPÍTULO 6. LA CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA EN PARACAS.....	233
6.1 Sistematizando la percepción de los residentes sobre los impactos del turismo.....	234
6.2 Sistematizando la congestión percibida en relación con la satisfacción del visitante	236
6.3 Sistematizando el problema de la asignación de recursos.....	240
6.4 Evolución del turismo en Paracas y los límites de las CCT.....	244
CONCLUSIONES FINALES.....	251
REFERENCIAS.....	259
ANEXOS.....	287

Lista de figuras

Figura A. Diseño de la tesis.....	7
Figura 1.1 Ciclo de vida del área turística.....	33
Figura 1.2 Posibilidades del CVAT	37
Figura 2.1 Comparativo de la tasa de crecimiento de arribos internacionales y la tasa de crecimiento de la producción mundial. 2000-2019.....	58
Figura 2.2 Comparativo del número de turistas internacionales que arribaron a México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019.....	59
Figura 2.3 Comparativo de las tasas de crecimiento del número de turistas internacionales que arribaron a México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019.....	60
Figura 2.4 Comparativo de las tasas de crecimiento del producto bruto interno real de México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019.....	61
Figura 2.5 Antiguos hoteles de Perú.....	64
Figura 2.6 Avión Fairchild FC-2 de Panagra. Avión Stinson-Detritter de Faucett.....	67
Figura 2.7 Emblema de la Compañía Hotelera del Perú. Emblema de la Corporación Nacional de Turismo.....	68
Figura 2.8 Antiguo Aeropuerto de Limatambo. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en su inauguración.....	70
Figura 2.9 Emblema de ENTURPERÚ. Emblema de FOPTUR.....	72
Figura 2.10 Ubicación geográfica de Paracas.....	75
Figura 2.11 Litoral de Paracas: Principales playas, puntas e islas. Límites de la Reserva Nacional de Paracas.....	76
Figura 2.12 Ubicación de las actividades económicas en Paracas.....	78
Figura 2.13 Reserva Nacional de Paracas: Playa Xequión. Humedales de Yumaque. Playa La Mina. Playa Roja.....	81
Figura 2.14 Islas Ballestas: Poblaciones de lobos y aves marinas.....	81
Figura 2.15 Comparativo del número de visitantes a los principales atractivos turísticos de Perú.....	82
Figura 2.16 Ocupación del territorio de Paracas.....	86
Figura 2.17 El astillero La Puntilla. El Hotel Paracas.....	87
Figura 2.18 Publicidad del Hotel Paracas.....	91
Figura 2.19 El Hotel Paracas y las primeras casas de verano (1953).....	92
Figura 2.20 Textiles Paracas.....	94

Figura 2.21 El balneario El Chaco.....	96
Figura 2.22 El círculo vicioso del problema de la gestión costera.....	105
Figura 2.23 Documentos que orientan el desarrollo turístico de Paracas.....	106
Figura 3.1 Distribución de la población en el área litoral de la bahía de Paracas.....	119
Figura 3.2 Modelo propuesto de las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo en Paracas y su apoyo al turismo.....	122
Figura 4.1 Sumario de las variables explicativas y explicadas de la satisfacción turística.....	153
Figura 4.2 Relación entre la congestión, calidad de la experiencia y satisfacción turísticas.....	155
Figura 4.3 Un modelo explicativo de la influencia de la congestión percibida sobre la calidad de la experiencia y la satisfacción turística en Paracas.....	155
Figura 4.4 Un modelo explicativo alternativo de la influencia de la congestión percibida sobre la calidad de la experiencia y la satisfacción turística en Paracas.....	160
Figura 4.5 Ubicación del balneario y algunos de los grandes hoteles. El Chaco.....	173
Figura 5.1 Paracas desierto prehistórico: Ubicación de las actividades económicas.....	182
Figura 5.2 Las tres regiones naturales e hidrográficas del Perú.....	187
Figura 5.3 Valles de la región de Ica.....	191
Figura 5.4 Acuíferos de Pampas de Lanchas, Villacurí e Ica.....	192
Figura 5.5a Superficie cosechada promedio de los cultivos de vid por provincia en el departamento de Ica.....	193
Figura 5.5b Superficie cosechada promedio de los cultivos de espárrago por provincia en el departamento de Ica.....	193
Figura 5.6 Evolución de la explotación de los acuíferos Ica, Villacurí y Lanchas.....	195
Figura 5.7 Descenso del nivel de la napa freática en los acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas.....	196
Figura 5.8 Incremento de la salinidad en acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas.....	197
Figura 5.9a LGN del Perú. Instalaciones en aguas marinas.....	197
Figura 5.9b LGN del Perú. Instalaciones en tierra: Planta de fraccionamiento.....	218
Figura 5.10 Ubicación del proyecto de planta petroquímica.....	219
Figura 5.11a Ubicación del Puerto General José de San Martín.....	220
Figura 5.11b Límites de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento.....	220

Figura 5.12 Marchas de protesta contra la ampliación del puerto.....	222
Figura 5.13 Afiches publicados por el Frente de Defensa de Paracas.....	222
Figura 5.14 Obras de ampliación del Puerto General José de San Martín.....	223
Figura 5.15 Marchas de protesta contra la construcción del almacén de minerales en el Puerto José de San Martín.....	225
Figura 5.16 Proyectos de urbanización dentro de la Reserva Nacional de Paracas.....	229
Figura 5.17 Proyectos inmobiliarios ubicados al sur de El Chaco.....	230
Figura 5.18 Proyectos inmobiliarios ubicados al norte de El Chaco.....	230
Figura 6.1. Evolución de las percepciones de los impactos de los residentes.....	235
Figura 6.2 Congestión percibida como función del número de turistas.....	238
Figura 6.3 Relación entre la satisfacción y el número de turistas.....	239
Figura 6.4 Relación entre la satisfacción turística y la congestión percibida.....	239
Figura 6.5 Posibilidades de producción con recursos complementarios.....	241
Figura 6.6 Beneficios y costos marginales del turismo.....	243
Figura 6.7 Las capacidades de carga en Paracas.....	246
Figura 6.8 Ubicación de Paracas en el CVAT.....	248
Figura 6.9 Escenarios posibles de la senda de crecimiento del turismo en Paracas.....	249
Figura 7.1 Etapas de la evolución del turismo en Paracas.....	253

Lista de tablas

Tabla 1.1 Etapas del TALC y principales características.....	33
Tabla 2.1 Crecimiento poblacional según censos por sexo y ubicación rural y urbana...79	79
Tabla 2.2 Composición de la población en grupos quinquenales de edad.....	79
Tabla 2.3 Composición de la población según grado de estudios.....	80
Tabla 3.1 Variables de impacto de la actividad turística.....	111
Tabla 3.2 Características de los residentes encuestados.....	127
Tabla 3.3 Percepción de impactos de variables del modelo.....	129
Tabla 3.4 Percepción global del turismo.....	130
Tabla 3.5 Fiabilidad de la escala de las percepciones y conducta turísticas.....	132
Tabla 3.6 Resultados del modelo estructural.....	133
Tabla 4.1 Características socio-demográficas de los turistas encuestados.....	162
Tabla 4.2 Motivaciones y actividades realizadas en Paracas.....	164
Tabla 4.3 Valoración de los servicios y atributos del destino Paracas.....	165
Tabla 4.4 Sensibilidad ambiental y valoración de la congestión percibida y satisfacción turística.....	166
Tabla 4.5 Fiabilidad de la escala de valoración de la experiencia y satisfacción turísticas.....	168
Tabla 4.6 Resultados del modelo estructural.....	169
Tabla 5.1 Disponibilidad de recursos hídricos por regiones hidrográficas.....	187
Tabla 5.2. Superficie cosechada de uva y espárrago en Pisco y Paracas.....	194
Tabla 5.3 Reservas explotables y volúmenes explotados de agua subterránea.....	194
Tabla 5.4 Provincia de Pisco: Distribución de los pozos según su estado.....	200
Tabla 5.5 Estado de los pozos en la Pampa de Lanchas.....	201
Tabla 5.6 Distribución de pozos utilizados según uso.....	201
Tabla 5.7 Volumen de explotación anual según uso.....	202
Tabla 5.8 Retribución económica por m ³ de agua subterránea.....	202
Tabla 5.9 Evolución de indicadores de alojamiento en Paracas.....	203
Tabla 5.10 Opiniones de los residentes de Paracas sobre el uso del agua.....	207
Tabla 5.11 Opiniones de los residentes de Paracas sobre las actividades más importantes y contaminantes.....	215



Introducción

Paracas, es una localidad situada en la parte central de la desértica costa peruana. Su extensión alcanza los 1441 km²; en 1975 dos tercios de su territorio y una amplia zona del mar adyacente fueron declarados como área natural protegida constituyendo la Reserva Nacional de Paracas. El censo de población del año 2017 registró 7147 habitantes, cifra que representó un crecimiento del 5.6% anual respecto del censo 2007, el resto del país lo hizo a una tasa promedio de 1%.

La historia de Paracas ha estado estrechamente vinculada al mar, hacia finales del siglo XVIII era recorrida por pescadores artesanales que llevaban sus productos a las localidades vecinas de Pisco e Ica; aunque varios siglos antes -700 a. C. y 200 d. C.- fue el centro de una antigua cultura que se asentó allí y luego desapareció misteriosamente. Luego, otros sucesos colocaron a Paracas en el escenario de la historia peruana. En 1820, desembarcó en la Bahía de Paracas la expedición del Gral. José de San Martín, que marcó el inicio del movimiento independentista que pondría fin al dominio español en América del Sur. Un par de décadas después, y durante las cuatro siguientes, Paracas se hizo famosa porque desde sus islas se exportaron toneladas del preciado guano de islas hacia Europa y Norteamérica que significaron ingentes ingresos de divisas para el gobierno y enriquecieron a las empresas vinculadas a su explotación y comercialización. El siglo pasado, durante la década de los 60, el desarrollo de la pesca industrial volvió a colocar a Paracas en el centro de la atención nacional y mundial. Por lo demás, es también conocida por las “paracas”, un viento fuerte que sopla por las tardes sobre el desierto, sus playas e islas.

El litoral paraqueño define dos bahías: la Bahía de la Independencia y la Bahía de Paracas, esta última, a diferencia de la primera, abriga una mar calmo y de aguas cálidas, tal vez esto fuera lo que motivara a algunos visionarios a desarrollar allí un proyecto turístico a mediados de la década de los 40 del siglo pasado. Sin embargo, el proyecto no prosperó y casi todo el siglo pasado solo fue un hotel en medio del desierto y algunas casas veraniegas de familias pudientes de Lima, la capital del país. Paralelamente, la Bahía de Paracas se convertía también en una caleta de pescadores y marisqueros. En la década de los 70, las playas de Paracas empezaron a atraer a veraneantes de las localidades vecinas; sin embargo, desde mediados de los 90, superada la crisis económica que había afectado

Introducción

al país en la década de los 80 –y a toda América Latina-, empezó a atraer a veraneantes y amantes de la naturaleza venidos de más allá de las fronteras regionales.

En este siglo, el turismo creció rápidamente y, hacia finales de la primera década, Paracas se había convertido en el segundo destino preferido por turistas nacionales y extranjeros. En la última década, un promedio de 350 000 turistas anuales visitaron la Reserva Nacional de Paracas, las Islas Ballestas, el Museo de Sitio y sus diversas playas, aunque, aún está lejos de alcanzar a Machu Picchu que ocupa el primer lugar con sus 1 138 300 visitantes anuales promedio. Así, el turismo ha devenido en la actividad económica principal en la Bahía de Paracas y dos tercios de sus residentes dependen directamente de ella.

La literatura ha señalado los impactos positivos del crecimiento turístico -mejora de ingresos, empleo y bienestar general-, pero, también ha señalado sus impactos adversos -deterioro ambiental, relajamiento de los hábitos y valores, inflación- (Wall y Mathieson, 2006), estos redundarían en un menor crecimiento o un retroceso de la actividad con el consiguiente efecto negativo sobre la población que de ella depende y sobre los propios turistas. Sin embargo, persiste la convicción de que una adecuada gestión de los destinos turísticos puede mantener al turismo como una herramienta de desarrollo que perdure en el tiempo. La heterogeneidad que caracteriza a los destinos, especialmente aquellos de países menos desarrollados, obliga a reconocer sus particularidades para determinar la sostenibilidad del turismo.

En este marco, esta tesis se propuso dos objetivos principales:

1. Establecer los factores que están influenciando el desarrollo turístico en Paracas,
2. Determinar en qué etapa de su desarrollo se encuentra y valorar si el crecimiento turístico actual puede mantenerse en el mediano y largo plazo.

En torno a estos objetivos se plantearon las siguientes hipótesis:

1. El actual desarrollo turístico en Paracas se ve favorecido por dos circunstancias:
 - a) el crecimiento económico del país y del turismo en general; y b) los cambios

Introducción

en las tendencias del turismo mundial que le han permitido aprovechar sus ventajas comparativas.

2. El turismo en Paracas se encuentra en su etapa de consolidación; sin embargo, la sostenibilidad de la actividad podría verse afectada porque ejerce una excesiva presión sobre dos recursos fundamentales: agua y espacio físico, recursos por los cuales, además, debe competir con las otras actividades que se realizan en Paracas.

Para validar la primera hipótesis se recurrió al método histórico, rescatar la historia de Paracas para comprender cómo llegó a convertirse en un destino turístico importante y establecer si el crecimiento fue armonioso y gradual u ocurrió repentinamente merced a algunos eventos externos. La investigación histórica tiene dos fuentes: orales y escritas,¹ en este último caso la búsqueda de información fue una tarea ardua, los estudios académicos sobre el turismo en el mundo han sido muy prolíficos desde el último cuarto del siglo pasado, pero, en el Perú son muy escasos y para Paracas prácticamente inexistentes; en este último caso, incluso, la información estadística de la cual se dispone de manera completa y continua viene apenas desde el año 2004. Por lo cual, las fuentes orales fueron determinantes, se basaron en entrevistas, biografías e historias de vida de los pobladores más antiguos de la localidad.

Para demostrar la segunda hipótesis, inicialmente se tuvo la idea de un realizar un análisis económico, analizar el mercado turístico –demanda y oferta turísticas-, pero sus complejidades, concretamente la dificultad de identificar el “producto”, el “precio” y las “cantidades” de turismo, llevaron a buscar otras vías.² Para establecer en qué fase de su desarrollo se encuentra el turismo en la Bahía de Paracas se ha hecho uso del modelo del ciclo de vida de las áreas turísticas (CVAT) (Butler, 1980; Butler, 2006) como marco teórico fundamental. Observamos que este modelo es, quizá, el único que ha salido de las

¹ Estas fuentes pueden a su vez ser primarias o secundarias. El testimonio oral de los testigos presenciales de los eventos ocurridos es una fuente oral primaria; el testimonio oral de quienes no fueron testigos, pero sí recibieron información sobre tales eventos es una fuente oral secundaria (Fusco, 2009).

² En el capítulo I se revisan las diferentes conceptualizaciones sobre las variables implicadas en el análisis del turismo, algunos autores señalan, por ejemplo, que el “producto turístico” es un conjunto de bienes y servicios; en cuanto a la demanda, la “demanda turística” se establece por el número de turistas que arriban al destino y no por la cantidad de producto consumido.

Introducción

canteras propias de la disciplina turística³ y sostiene, de la manera más sencilla, que los destinos evolucionan, el camino puede ser o no lineal, tampoco es el mismo para todos, pero, no permanecerá inalterable. El CVAT establece fases en el desarrollo turístico tomando como referencia básica la cantidad de turistas que son atraídos al destino a lo largo del tiempo, propone que su número irá creciendo, pero no lo hará indefinidamente, en algún momento desacelerará su crecimiento y puede, finalmente, decrecer. Este proceso implica un conjunto de cambios en el destino, desde los socio-económicos hasta aquellos en el espacio físico, cambios que también contribuyen a demarcar las fases en su evolución. De esta forma, contar con cifras estadísticas sobre el número de turistas parece ser crucial para el análisis del CVAT.⁴

En Paracas, el turismo tiene varias décadas de historia, lamentablemente, como se manifestó antes, recién para este siglo se dispone de una serie de cifras continua; sin embargo, ha sido desde finales del siglo pasado que se ha producido el despegue turístico y, aunque la serie estadística de la que se dispone no es lo suficientemente grande, sí da cuenta de cambios significativos para ubicar al destino en el esquema del CVAT e incluso puede permitir dar cuenta de su tendencia.⁵ Más aún, con base en la literatura revisada, en esta tesis se consideró que esa dificultad estadística puede ser superada a partir de información cualitativa: las percepciones de los principales involucrados, residentes y visitantes. El CVAT asocia las reacciones de estos a cada fase específica de la evolución del destino; si se puede medir la satisfacción que el desenvolvimiento de la actividad

³ De los esfuerzos por construir una teoría del turismo dan cuenta la ingente cantidad de estudios y las numerosas revistas académicas sobre turismo. Se han hecho progresos tanto en el campo teórico como metodológico y los estudios se han extendido a aspectos más novedosos y actuales (Ballantine, Packer y Axelsen, 2009); sin embargo, no parece haber aún un consenso en torno a una teoría y un método en el campo del turismo, los esfuerzos de los académicos por dar al turismo una entidad propia dentro de la ciencia no están dando resultados. Coles, Hall y Duval (2006) sostienen que la búsqueda científica del turismo ha progresado de manera significativa a través de una rica mezcla de ideas que emergen de una variedad de disciplinas, pero, a su vez ha dificultado identificar al turismo como una disciplina académica por derecho propio. Aún hoy, el turismo sigue siendo un área de estudio dentro de diversas disciplinas (Etchner y Jamal, 1997), que han tratado al turismo según sus propias teorías, métodos y parámetros (Leiper, 1990, citado por Etchner y Jamal, 1997). Se habla así, de una economía del turismo, una sociología del turismo, una administración del turismo, una psicología del turismo.

⁴ Butler (1980) reconoció como una de las dificultades empíricas del modelo, la disponibilidad de datos en series de tiempo suficientemente largas para verificarlo.

⁵ Las series completas del número de visitantes están disponibles desde el año 2004 y son cifras mensuales, lo cual hace una serie de 192 datos para un análisis cuantitativo de la tendencia, pero, sería solamente una proyección estadística del número de visitantes.

Introducción

provoca sobre ellos, no solo puede ser posible determinar en qué etapa de su evolución se encuentra sino también se puede establecer hacia dónde va el turismo en Paracas.

En los estudios sobre turismo, el impacto de un número creciente de visitantes sobre el bienestar de residentes y visitantes y sobre el espacio físico son recogidos por el concepto de capacidad de carga turística (CCT). Diversos autores han sugerido una relación estrecha entre el CVAT y la CCT, empezando por su propio autor; la idea subyacente es que tanto la noción de ciclos como la de capacidad de carga implica una serie de cambios en el destino y, por tanto, cambios en el bienestar de residentes y visitantes.

Quizá ningún concepto o modelo ha dado lugar a tanta discusión en el análisis turístico como el concepto de CCT. Lo más controvertido ha sido suponer la existencia de un número “mágico” que pueda dar cuenta de la capacidad máxima de visitantes que pueda soportar un destino turístico sin verse afectado (Kallis y Coccossis, 2004). Como este número mágico, aún si existiera, sería imposible de calcular debido a la naturaleza dinámica y estacional de la actividad (entre otras dificultades), se ha establecido un consenso en torno a que los planificadores y gestores turísticos, en función a determinados objetivos, podrán estimar un rango dentro del cual estaría ese número mágico, tales objetivos no pueden ser ajenos al bienestar de residentes y visitantes, ni pueden pasar por alto los impactos ecológicos del turismo sobre el destino.⁶ De este modo, establecer las percepciones de residentes y visitantes sobre los impactos del turismo y la calidad de la experiencia turística es una aproximación cualitativa a la CCT y, por ende, al CVAT.⁷ Es así como se hace en esta tesis. Además, estos mismos juicios pueden proporcionar al gestor turístico una buena herramienta para establecer mecanismos de control sobre el número de visitantes en un determinado destino turístico. Wagar (1964, citado por Wall y Mathieson, 2006) señalaba que la CC no era un fin en sí mismo sino un medio para un fin, dado que nada permanece y todo cambia, sostiene el autor, la CC sería útil para evaluar la dirección y el grado en que tales cambios estarían ocurriendo, en otras palabras, permitiría evaluar cuan sostenible es un destino en el tiempo.

⁶ Martín y Uysal (1990) señalan el componente ecológico de la CCT como esencial en el establecimiento de los objetivos de los planificadores, los que no se basan en apreciaciones subjetivas -como en el caso del componente económico y social- sino en criterios objetivos y científicos, por ende, susceptibles de ser medidos. Aunque en este estudio no se realiza un análisis de dicho componente.

⁷ Se realiza la conceptualización del CVAT y la CCT en el capítulo del marco teórico.

Introducción

Esta tesis se centró solo en tres componentes de la CCT: social, perceptual y económica. La capacidad de carga social de los residentes fue medida a partir de sus percepciones y actitudes sobre los impactos del turismo. La capacidad de carga social de los visitantes o capacidad de carga perceptual fue evaluada a partir de la percepción de congestión en el destino y su satisfacción con la experiencia recibida. La capacidad de carga económica se analizó a partir de la identificación de dos recursos productivos que tienen dos características en común: son escasos y, a la vez, compartidos por las diferentes actividades económicas desarrolladas en Paracas.

La Figura A presenta el esquema general de la tesis, resume cómo fue abordado el tema del turismo y su sostenibilidad en la Bahía de Paracas.

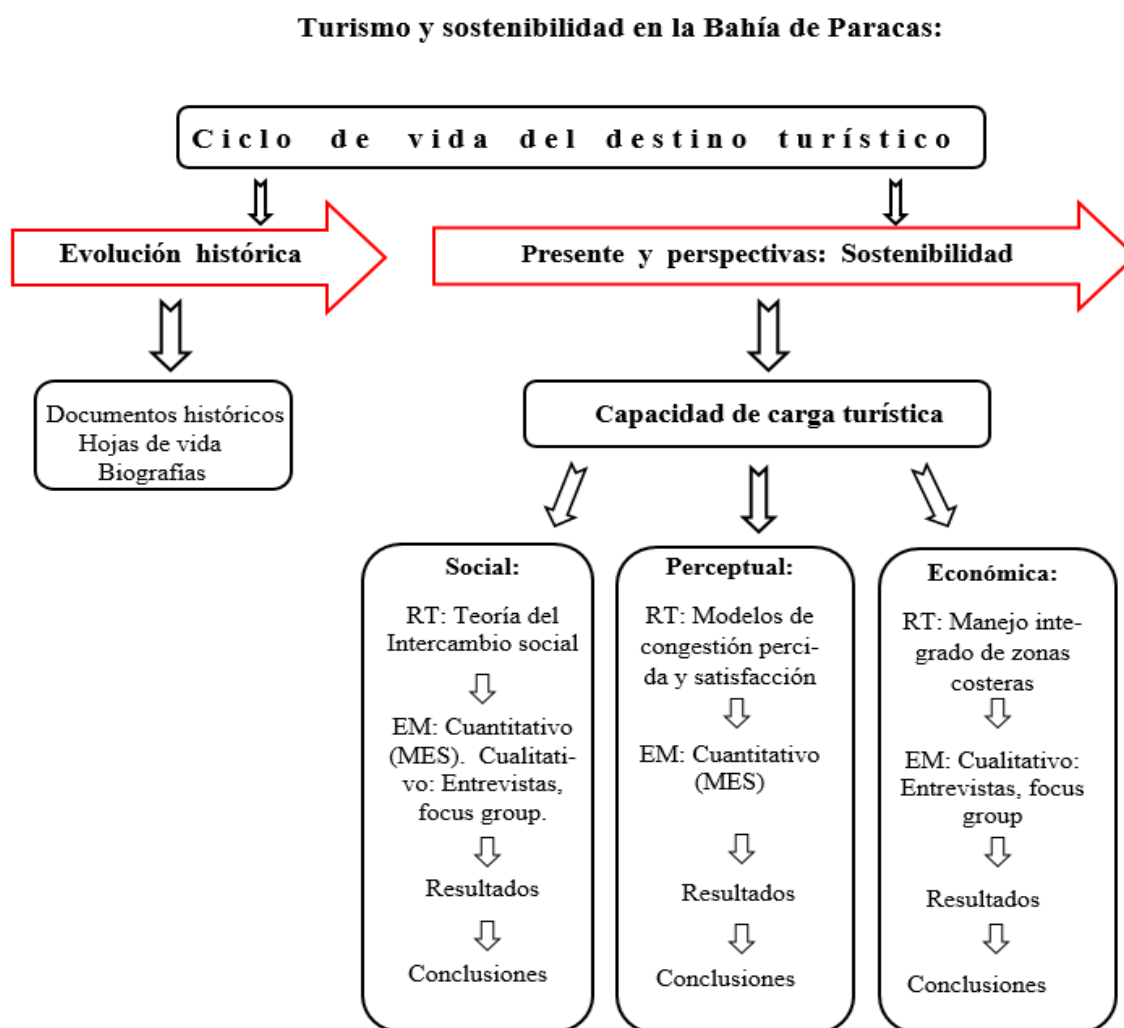


Figura A. Diseño de la tesis. RT: Revisión de literatura. EM: Enfoque metodológico. MES: Modelo de ecuaciones simultáneas

Introducción

El uso de la noción de capacidad de carga turística como herramienta metodológica para determinar la sostenibilidad de Paracas como destino turístico llevó a proponer un objetivo secundario: Establecer si su capacidad de carga ha sido alcanzada.

Este objetivo llevó a plantear las siguientes preguntas:

1. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de los residentes de Paracas a la presencia de los turistas?
2. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de los turistas a la presencia de otros turistas?
3. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de las demás actividades económicas realizadas en el territorio de Paracas al crecimiento del turismo?

La hipótesis que guió este objetivo fue: Paracas es un destino turístico en el cual los residentes valoran más los beneficios recibidos del turismo que sus costos y los turistas valoran la calidad de su experiencia por lo que están dispuestos a seguir compartiendo el destino con más turistas. Sin embargo, la aridez de la zona y la expansión de otras actividades económicas están presionando excesivamente sobre el agua y el espacio físico, el desarrollo turístico no podrá mantenerse a largo plazo, si ahora y a mediano plazo no se resuelve este problema

Para cumplir con los objetivos de la tesis, esta se estructuró en capítulos y subcapítulos. El turismo como actividad humana da lugar a diferentes tipos de relaciones por lo que su estudio ha sido abordado desde las diversas disciplinas de las ciencias sociales, en el capítulo 1, se conceptualiza el turismo y sus principales elementos, el turista, el producto y el destino, a partir de las definiciones acuñadas por autores que se consideraron relevantes. Además, se presenta el estado de la discusión en torno al turismo y su relación con los conceptos de desarrollo y sostenibilidad y la discusión sobre la capacidad de carga turística. Luego, se expone el modelo del ciclo de vida de las áreas turísticas de Butler y, finalmente, se hace una referencia a la gestión integrada de las zonas costeras porque constituye un marco de acción gubernamental para resolver los problemas derivados de la concurrencia de múltiples actividades en estas zonas. El capítulo 2 permite ubicar el desarrollo del turismo paraqueño en el contexto del turismo nacional y en su perspectiva

Introducción

histórica para entender cómo diversos factores se conjugaron para que el turismo en Paracas adquiriera su forma actual. Los capítulos 3, 4 y 5 se ocupan de evaluar la capacidad de carga social, perceptual y económica respectivamente, cada uno de los capítulos expone su propio enfoque teórico y metodológico. El capítulo 6 sistematiza los tres capítulos anteriores y los reúne en un único esquema teórico que permite ubicar a Paracas en el CVAT. Finalmente se presentan las conclusiones que dan cuenta de los hallazgos de la investigación.

El trabajo de campo fue realizado desde fines del año 2015 hasta el 2017, cuando nada hacía prever que en unos pocos años, en 2020, la pandemia de la Covid-19 provocaría el derrumbe mundial del turismo. A poco más de la mitad del año 2021, la Organización Mundial del Turismo señaló que entre enero y mayo las llegadas internacionales fueron 85% menores que en 2019 ante las restricciones aún mantenidas en varios países por la persistencia de la pandemia. En el Perú, Promperú, entidad promotora del turismo, declaró que en 2020 se registró una caída del 73 % respecto de 2019 y 70% en la primera mitad del año 2021 respecto de similar período en 2019.

Se ha señalado también que transcurrirán algunos años antes que el turismo recupere sus cifras prepandemia y es seguro que muchos cambios signarán el nuevo rumbo de la actividad. En Paracas, es posible también que las percepciones de residentes y turistas sufrirán cambios, sin embargo, consideramos que, en esencia, las conclusiones de esta tesis seguirán siendo pertinentes.

A horizontal strip at the bottom of the page features a detailed image of fossiliferous rock. The rock is a light tan or beige color, densely packed with various fossils. These include numerous small, circular or oval shells, some with distinct concentric or radial patterns. There are also larger, more complex fossil structures, possibly representing larger marine organisms or specific types of shells. The overall appearance is that of a well-preserved fossil bed.

CAPÍTULO 1. REVISIÓN DE LITERATURA

También se conceptualiza en esta revisión el concepto de capacidad de carga turística y se presenta el modelo del ciclo de vida de las áreas turísticas los cuales fundamentan el estudio. Finalmente, se hace referencia a la gestión integrada de zonas costeras.

1.1 El turismo

Todos podemos reconocer a un turista cuando lo vemos y sabemos qué es lo que hacen. “Así, no se necesita ser un experto en turismo para darse cuenta de cuando sucede ni para reconocer a un turista” (Gonzales (2007, p.191). De esta forma, la definición más sencilla de turismo sería que es la actividad realizada por los turistas, pero, ella no explica mucho porque entonces habría que preguntarse: ¿y quiénes son los turistas? Podríamos responder en el mismo sentido, y decir que son aquellas personas que practican el turismo y terminaríamos encerrados en un círculo vicioso que no nos conduciría a ninguna parte, es decir, en el sentido de entender por qué ocurre, cómo ocurre y los efectos de esa ocurrencia.

Para una definición general del turismo se debe tener en cuenta dos cuestiones: primero, que es una actividad económica, y segundo que es una disciplina académica. En el caso de la primera, su definición debe proponer con claridad las características de la actividad⁸ que la diferencian de otras actividades económicas. Como disciplina de estudio, la definición debe precisar su objeto y los métodos que le serán aplicados, en este caso el objeto no es otro que el estudio del turismo como actividad humana y como tal deviene enteramente pertinente la aplicación de las teorías y métodos de las ciencias sociales como en la Economía, la Sociología, la Psicología, entre otras.

Para Ascanio (2010), los estudios sistemáticos del turismo se inician en 1941 con los trabajos de Hunziker y Krapf desde el Instituto de Investigaciones Turísticas de Saint Gallen y Berna que ellos fundaron. Según él, las definiciones clásicas de turismo vertidas por académicos de distintas disciplinas científicas (economía, sociología y geografía, principalmente) están basadas en enfoques de demanda. Cita especialmente la definición de turismo dada por estos autores en su texto de 1942:

⁸ Ateniéndonos a la definición de “definición” dada por la Real Academia española (RAE).

Capítulo 1. Revisión de literatura

El turismo es el conjunto de relaciones y fenómenos que resultan del viaje y de la estancia de forasteros en una determinada localidad siempre que la estancia no determine residencia principal alguna y no esté, en principio, unido a alguna actividad lucrativa. (p. 637)

Esta definición de turismo ha sido varias veces citada y discutida, especialmente por Leiper (1979) quien la ubica dentro de una concepción holística, pero, la critica porque al referirse al “conjunto de relaciones y fenómenos” resulta muy vaga al no indicar extensiones o aplicaciones metódicas. Leiper, luego cita a Jafari (1977) como superando esta imprecisión:

Tourism is the study of man away from his usual habitat, of the industry which responds to his needs, and of the impacts that both he and the industry have on the host's socio-cultural, economic and physical environments. (p.394)⁹

Pero, tampoco está de acuerdo porque trata al turista de manera muy amplia y muy estrechamente el espacio; luego de citar a otros autores da su propia definición de turismo:

It is the system involving the discretionary travel and temporary stay of persons away from their usual place of residence for one or more nights, excepting tours made for the primary purpose of earning remuneration from points en route. The elements of the system are tourists, generating regions, transit routes, destination regions and a tourist industry. These five elements are arranged in spatial and functional connections. Having the characteristics of an open system, the organization of five elements operates within broader environments: physical, cultural, social, economic, political, technological with which it interacts. (p.404)

En su afán de dar una definición holística sin las fallas de los autores que cita, Leiper, en realidad, lo que hace es describir la actividad más que dar una definición precisa de lo que es el turismo y lo hace a partir de los elementos que él considera relevantes.

La Organización Mundial de Turismo (OMT) define el turismo como el conjunto de actividades realizadas por las personas durante sus viajes y permanencias en lugares

⁹ Nótese que Jafari se refiere al turismo como campo de estudio, pero, también destaca su naturaleza económica.

distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, por motivos diferentes al de ejercer una actividad remunerada en el lugar visitado. Esta definición, como bien han afirmado diferentes autores, es una definición más bien técnica acorde con las funciones de la Organización y enfocada en el turista como demandante.

Mathieson y Wall (1982) se refieren al turismo como el estudio de los impactos que éste ejerce sobre el bienestar económico, social y físico de las comunidades anfitrionas, mientras en su texto más reciente (2006) lo definen en términos de “fenómeno multifacético que involucra movimiento y permanencia en destinos fuera del lugar normal de residencia”; sin incluirlos en la definición, señalan tres elementos básicos del marco conceptual del turismo: un desplazamiento que involucra, además, a todo lo concerniente a las decisiones del viaje, otro de estancia que involucra las interacciones del viajero en el destino y otro consecuencial referido a los impactos resultantes de los dos elementos anteriores. La preocupación central de los autores sigue siendo los impactos del turismo, los cambios que ocurren en el destino como consecuencia de ese desplazamiento, permanencia e interacción.

Para concluir, no se puede ser preciso en definir una actividad tan compleja como el turismo, aunque tampoco se debe ahondar en tantos detalles que pueden terminar siendo aprehensiones subjetivas. Para los propósitos de nuestro estudio rescatamos que el turismo:

- a. Es una actividad económica,¹⁰ como tal es una actividad humana que da lugar a un conjunto de fenómenos y relaciones multidimensionales (demandante-oferente, huésped-anfitrión, emisor-receptor) y obedece a ciertas motivaciones. En tanto actividad económica, es más bien un conjunto de actividades disímiles que dan lugar a productos y servicios diferentes que no pueden ser agregados, así, no es posible hablar de una cantidad de producto turístico.

¹⁰ Por eso numerosos estudiosos del turismo (entre ellos Jafari, Smith, Cohen, Leiper y demás autores citados aquí), se refieren a la industria turística como conjunto de industrias y empresas y sus productos o servicios que facilitan las actividades del turista, aun cuando, como afirmaron Kayser y Belber (1978, citado por Leiper, 1979), una industria turística en el sentido literal del término no se ha materializado.

- b. Implica para una de las partes involucradas salir de su entorno habitual, un viaje cuya característica es de ida y vuelta y una estadía mayor a una noche.
- c. Ocurre en un espacio que llamamos destino turístico, cuyas características son cruciales para el desarrollo de la actividad.

Gordon (2002) en su reseña histórica del turismo de masas da una definición que no abarca todo el espectro de las motivaciones turísticas, pero sí ocurre en la mayoría de los casos, particularmente en Paracas: El turismo es la expresión práctica de la curiosidad, la del hombre común, por lo exótico, lo bello y lo desconocido.

1.1.1 El turista

Wall y Mathieson (2006) citan un trabajo de Fretchtling (1976) quien revisó ocho estudios y encontró 43 definiciones diferentes de viajero, turista y visitante, lo cual, dicen los autores, denota la carencia de coordinación de la investigación turística dificultando las comparaciones de los datos y, por ende, la sistematización de los resultados.

Jafari (1974a) llamó turistas a quienes temporalmente viajan a un destino predeterminado sin tener en cuenta el propósito de su viaje y al margen de si logran el propósito previsto, consumen los productos turísticos mientras viajan y retornan a casa luego de un corto periodo de tiempo.

Cohen (1974), hace un profundo análisis de los diversos ‘roles’ que puede desarrollar un turista en el lugar que lo acoge y a partir de ellos define al turista como: “... a voluntary, temporary traveller, travelling in the expectation of pleasure from the novelty and change experienced on a relatively long and non-recurrent round-trip.” (p.533)

Por su parte Leiper, pegado a su conceptualización del turismo, define al turista como: “a tourist can be defined as a person making a discretionary, temporary tour which involves at least one overnight stay away from the normal place of residence, excepting tours made for the primary purpose of earning remuneration from points in route. Tourists are the focal human element of tourism” (1979, p. 396).

Posteriormente, otros autores han destacado una nueva faceta del individuo que practica el turismo. Gonzales (2007) adopta un punto de vista constructivista y afirma: “El turista

es pues el viajero, no cualquier persona que viaja sino aquel que lo hace temporalmente, que ha salido de su sitio de residencia, suspendiendo sus actividades y relaciones interpersonales cotidianas, para entablar relaciones y realizar actividades que corresponden a lo que socialmente se han tipificado como actividades que realiza un turista tipo. En otras palabras, puede afirmarse que un turista es aquel que actúa conforme a lo que la sociedad atribuye al tipo ‘turista’; por lo tanto, el tipo “turista” es una construcción social intersubjetiva, que se ha sedimentado a partir de la interpretación de las interacciones entre turistas y ‘no-turistas’ a lo largo de la historia” (p.191). Esta definición, denota que el turista de hoy no es el mismo de años atrás, sus motivaciones y conductas cambian junto con la sociedad, tanto con la que constituye su entorno habitual como la que los cobija en el destino.

En esta misma dirección, MacCannell (1999) en su análisis estructural antropológico del turista sostiene: “The tourist is an actual person, or real people are actually tourists. At the same time, ‘the tourist’ is one of the best models available for modern-man-in-general”. (p.1).

Por último, dentro de la corriente cultural del marketing (Saraniemi y Kilanen, 2011), el turista no solo es visto como consumidor sino como productor. Paul Ossipow (citado por Muñoz de Escalona, 2014), a principios de los años 50 ya había planteado esta idea, pero, enmarcándola en el hecho de que el placer no era la única motivación del viaje; la visión actual se refiere al hecho que el turista ya no se conforma con las marcas existentes sino que está permanentemente buscando nuevos productos, ‘comercializando su autoimagen para producir y re-producir su propia identidad’, participando de este modo en el proceso de creación del producto.¹¹

En resumen, los tres primeros autores coinciden en definir al turista como un viajero temporal que es llevado por diversas motivaciones –excepto percibir una remuneración–, mientras las tres últimas destacan el perfil dinámico del turista. Así es como se

¹¹ Esta idea de que el consumidor actual está a la búsqueda de un producto que ofrezca más que la mera satisfacción material ha sido bastante desarrollada desde el marketing, los expertos en este campo lo llaman marketing experiencial; pero, no solo afecta al consumidor turístico sino a todos los consumidores. La sociología también viene avalando este nuevo perfil del consumidor del siglo XXI. En la teoría económica de la demanda se reconoce los gustos y preferencias cambiantes de los consumidores que son asimilados por los productores para continuar maximizando la rentabilidad de la empresa y hacerla sostenible. Pero, nada de esto puede convertir al turista en productor como afirman algunas corrientes del marketing.

conceptualiza al turista en este estudio, un viajero temporal cuyas motivaciones y prácticas evolucionan reflejando las condiciones de su tiempo y lugar.

1.1.2 El producto turístico

La práctica del turismo da lugar al producto turístico, pero, sobre este se han vertido múltiples definiciones, en esta parte de la revisión se opta por aquella que es útil para los propósitos de la tesis.

Jafar jafari (1974a) definió al producto turístico como todos los bienes y servicios que consume el turista mientras está fuera de casa; “una compleja mixtura de productos” contenidos en una canasta. Aclaró que no todos ellos son de consumo exclusivo de los turistas, algunos como los servicios públicos son también consumidos por los propios residentes del destino, ambos grupos, los exclusivos y no exclusivos, representan el “gross tourism product”. En la fabricación de la “canasta turística” señaló a los atractivos turísticos (naturales, socio-culturales y los hechos por el hombre) del destino o elementos turísticos de fondo que son los que generan su demanda. Agregó que la canasta de un destino es enteramente diferente de cualquier otra y que se la quiera volver a comprar (o se la recomiende para ser comprada) dependerá de la calidad propia de la canasta (que puede ser mejorada por los oferentes) y de los criterios de valor del turista. Pero, el autor afirmó también que:

The purchase and "consumption" of any tourism market basket of goods and services results in the so called tourism experience ... It is the "single product" of the tourism industry which is a collective mental impression of the destination. (p.80)

Y señaló algunas particularidades del turismo: el consumidor (turista) se traslada al lugar de consumo, los atractivos turísticos que motivan el viaje son inmóviles; exceptuando los bienes de la canasta (souvenires, por ejemplo), los servicios que la conforman se consumen al ser producidos, no pueden almacenarse; el principio de la utilidad marginal

decreciente no aplica al turismo: "El viaje es el tipo de artículo cuyo apetito es estimulado por el consumo". Cuanto más se consume, más se desea de él.¹²

Smith (1994) manifiesta que la estructura del producto turístico es compleja y es el resultado de un complicado proceso de producción. Él presenta un modelo de producto que consta de cinco elementos que representa en capas concéntricas según su importancia: planta física, servicios, hospitalidad, libertad de elección por parte del consumidor e involucramiento del mismo en la prestación de los servicios.¹³ Describe el proceso de producción del producto en tres fases: participación de los insumos primarios o recursos, participación de los insumos secundarios o facilidades y luego la obtención de los productos intermedios o servicios de todo lo cual resulta el producto final: la experiencia turística, destaca que la última fase es concomitante con la realización del producto final, esa fase no ocurre sin la participación del turista en el acto del consumo de esos productos intermedios.

Mientras, el Comité de Competitividad Turística de la OMT (s.f.) alude también a la experiencia en su definición:

A combination of tangible and intangible elements, such as natural, cultural and man-made resources, attractions, facilities, services and activities around a specific center of interest which represents the core of the destination marketing mix and creates an overall visitor experience including emotional aspects for the potential customers. A tourism product is priced and sold through distribution channels and it has a life-cycle. (p.13)

En este estudio se acepta la propuesta de Smith, la canasta turística constituye 'el insumo' propio del proceso de producción de la experiencia turística que es el producto final y es abastecida por los que conforman la industria turística. Esta canasta es única para cada consumidor, esto quiere decir que aún dentro de un mismo destino, cada turista

¹² Esto último no es muy cierto, lo que ocurre es que el turismo no se practica recurrente o cotidianamente, si así fuera, los viajes continuados terminarían agotando físicamente al viajero y desearía descansar de las vacaciones, "ser turista es muy duro" -un guía turístico en China-.

¹³ Xu (2010), afirma que esta estructura está enfocada por el lado de la oferta, lo cual no es cierto pues los dos últimos elementos corresponden a la demanda. Xu puso a prueba el modelo de Smith aplicando una encuesta a estudiantes subgraduados en Hong Kong y encontró que, si bien lo central es la planta física, los demás elementos giran alrededor en una sola capa, mientras que para Smith cada uno de los demás elementos forman capas diferentes alrededor de la planta física.

Capítulo 1. Revisión de literatura

determinará qué y cuánto de cada recurso, bien o servicio incluirá en su canasta¹⁴. En tanto que la experiencia turística es el producto turístico mismo, ella se inicia en el momento que el turista inicia su viaje, pasa por el traslado hasta el (los) destino(s), la estancia y el retorno a casa; los bienes y servicios proporcionados en el destino constituyen la materia prima de la experiencia y el tiempo transcurrido allí permitiría “medir” la cantidad de este insumo fundamental¹⁵.

Que la experiencia es lo que busca y adquiere el turista y es lo que ofrece la industria turística en su conjunto y no solo un cuarto de hotel o un baño en aguas cálidas, dan cuenta numerosos autores:

Jafari (1974): la experiencia turística es la satisfacción psíquica o experiencia que es inducida por las características del destino.

MacCannel (1999): se refirió al turista moderno que se desplaza por todo el mundo en busca de experiencias.

Middleton (1988, citado por Smith, 1994) hay dos niveles de producto, el específico propio de cada una de las empresas que ofrecen los diferentes bienes y servicios y el total que es la experiencia completa del turista.¹⁶

Para Gunn (1988, citado por Smith, 1994) el producto turístico es fundamentalmente una experiencia humana compleja (no una mercancía simple y objetiva) que resulta de un proceso integrado de servicios de información, transporte, alojamiento y atracciones.

Leiper (1979), se refiere al turista como uno de los cuatro elementos que identifica en el sistema turístico dice que éste se halla en la “búsqueda de experiencias y necesitando el apoyo de servicios y facilidades que también son experienciales” (p.397), el otro recurso del proceso es el espectro de diversos recursos, que proveen la experiencia.

¹⁴ Aunque esta determinación está estrechamente vinculada no solo a las preferencias del turista-consumidor sino a las posibilidades concretas de poder adquirirla, es decir a sus ingresos, actuales y/o futuros.

¹⁵ Cada viaje es una experiencia, la estancia en el destino es su parte fundamental. Los anfitriones y planificadores querrían que los turistas pasen más tiempo en el destino y que gasten más cada día para lo cual procurarán mejorar la calidad de los bienes y servicios ofrecidos en el destino.

¹⁶ Es interesante esta aseveración de Middleton, el turista consume esos productos específicos gradualmente, por lo que la experiencia total está formada por las experiencias parciales en cada instante de su unidad de tiempo continua.

Botton (2002, citado por Busbi, 2004) “If our lives are dominated by a search for happiness, then perhaps few activities reveals as much about the dynamic of this quest – in all ardour and paradoxes- than our travels” (p.139).

La experiencia es definida como las circunstancias o acontecimientos vividos por una persona y el conocimiento resultante de estas vivencias (Real Academia Española, RAE). De hecho, al margen de nuestras motivaciones, al volver de un viaje hemos aprendido cosas, tenemos una percepción de ellas y somos capaces de evaluarlas como muy satisfactoria, más o menos, poco o nada satisfactoria, la experiencia es un “producto” intangible, no se puede medir cuantitativamente, pero, sí cualitativamente. Andersson (2007) señala que las experiencias turísticas no se pueden comprar, ‘ellas toman forma en la mente del turista, y solo él puede tener algún control sobre ella’; sin embargo, de modo importante, la experiencia resulta de la compra/consumo de la canasta, que sí es susceptible de ser medida en términos monetarios, por lo cual indirectamente, estamos comprando experiencia, aunque ese “precio” no refleja necesariamente su valor.

Los estudios de la experiencia turística se remontan a principios de los años 60, ellos se enfocaron hacia la dimensión existencial de las valoraciones de los turistas de sus experiencias personales, por lo que se centraron en las motivaciones del turismo y los significados que ellos asignan a tales experiencias (Urielly, 2005), pero, este es un enfoque más bien sociológico¹⁷ y no ve a la experiencia como resultado del “proceso de producción”. La experiencia escapó del campo del turismo para trasladarse a todo el universo de bienes y servicios de la mano del marketing moderno, que subrayó el papel de la experiencia como valor agregado del producto. En uno de los libros más vendidos en el mundo publicado en 1999 con el título de “La economía de la experiencia”¹⁸ los autores declaran expresamente que lo que realmente valoran los clientes son experiencias como ‘eventos memorables, inolvidables y personales’.

¹⁷ Entre éstos está Cohen (1979) en su estudio sobre la fenomenología de la experiencia turística establece una tipología de los turistas basada en las motivaciones que originan el emprendimiento del viaje. Este trabajo es interesante porque nos plantea que el turista va en busca de una experiencia, no interesa de qué tipo, pero, concretamente es esto lo que busca.

¹⁸ El libro mencionado es el de Pine, J. y Gilmore, J. (1999) *The experience economy*. Aunque la dimensión experiencial en la conducta del consumidor fue planteada por primera vez por Holbrook y Hirschman en 1982 (citado por Barrios, 2012), desde entonces, el rol de la experiencia ha sido materia de estudio por los académicos del marketing dando lugar al marketing experiencial como enfoque moderno alternativo al marketing convencional (Id., 2012).

Para Stasiak (2013) el turismo es una industria de la experiencia de vacaciones, viajar siempre ha estado ‘conectado con explorar lo desconocido, tener aventuras emocionantes y ganar nuevas experiencias’, así, el turista es la perfecta ejemplificación de la economía de la experiencia y los esfuerzos para intensificar esas experiencias han crecido considerablemente en este siglo, transformando la infraestructura y utilizando todos los recursos tecnológicos posibles hacia ese fin. Sin embargo, continúa el autor, los resultados de tales esfuerzos no siempre son satisfactorios en tanto que las expectativas de los consumidores están creciendo constantemente, ellos "han estado en todas partes, todo lo han visto", aunque no sea personalmente. Un problema en este estado de cosas es que el esfuerzo por crear un producto turístico competitivo pueda terminar sobrecargando la oferta con demasiadas atracciones y provocando el aburrimiento e incluso indiferencia por parte del turista.

Fernández-Villarán *et al* (2012) en su proyecto para el desarrollo de ‘productos turísticos experienciales humanistas’ en Bilbao, siguiendo a diversos autores hacen un resumen de cómo ha evolucionado el tratamiento de la experiencia. La concepción de primera generación en la que se afirma que desde la provisión de los recursos y servicios se diseña y se ofrece la experiencia del turista, éste disfruta momentos memorables, pero juega un rol pasivo, aquí ubican al marketing experiencial. La de segunda generación, se basa en desarrollar canales para crear experiencias significativas basadas en la acción y reflexión sobre lo que provee de significado a la vida del individuo, así, al componente motivacional y emocional anterior se suma uno mental en términos de toma de conciencia y aprendizaje; cuando todo lo anterior deriva en un discernimiento personal capaz de provocar una transformación hacia el desarrollo personal, se tienen las experiencias de tercera generación, se llega a un enfoque humanista del turismo.

En el extremo del tratamiento que se le está dando a la experiencia, dentro del turismo ha aparecido una nueva clase de turismo que se acumula a los ya existentes: el turismo experiencial o vivencial,¹⁹ el cual a su vez tiene diversas modalidades (cultural,

¹⁹ Uno de los movimientos más conocidos dentro de esta corriente del turismo es el “slow travel” que se traduce como “viajar sin prisa”, donde “el objetivo del viaje no es visitar una ciudad o zona sino descubrirla, conocerla, disfrutarla, e integrarse en ella ... se recupera el placer de vivir sin prisas, disfrutando de la riqueza que supone la diversidad y de los pequeños placeres de la vida”. Esta tendencia en el turismo forma parte del movimiento Slow que nació en los años ochenta como reacción al ritmo de vida frenético y acelerado del norteamericano (Fernández, 2007).

emocional, étnico, rural, urbano, etc.). La diferencia con el turismo tradicional “radica en que el turismo vivencial genera valores, que, analizados desde la ética, son más profundos, tales como la tolerancia, solidaridad, justicia, amistad, humildad, prudencia, perseverancia, generosidad, responsabilidad y respeto hacia y con las culturas locales” (Rivera, 2013, p. 211).

En resumen, el producto turístico viene a ser la experiencia de viaje que resulta del consumo de una canasta de bienes y servicios, a la cual deben agregarse dos elementos mencionados por Smith (1994): la hospitalidad (que compete a los oferentes y demás residentes del destino) y el involucramiento (que compete a los demandantes), esto último implica que aun cuando el destino no se caracterice por contener antiguas tradiciones o culturas o bellos paisajes, siempre será posible que el turista pueda experimentar una experiencia profunda y genuina.

1.1.3 El destino turístico

Destino turístico es el concepto acuñado por los estudiosos del marketing, es el espacio turístico en términos de la geografía económica, es el mercado turístico entre los economistas. Es muy importante conceptualizarlo porque esta conceptualización influenciará la forma como abordemos su estudio, su diseño y metodología y la interpretación de los hallazgos y recomendaciones que se hagan para su gestión (Pearce, 2014). Como en las definiciones anteriores, existen diversos enfoques en la conceptualización del destino turístico.

Saarinen (2004), asume una posición constructivista, parte del concepto geográfico de región, esta es una realidad espacial construida por las prácticas sociales. “Tourist destinations as regions are historical units that evolve in interaction with other socio-spatial units and scales. They are socio-spatial realities which are produced and represented in a specific manner” (p.165). En los destinos, lo social se espacializa y el espacio se socializa, para entender este proceso de transformación se debe tener en cuenta que el destino es parte de una estructura regional y económica más amplia.

Barrado (2004) declara expresamente que el destino es un fenómeno exclusivo del sector turismo, define el destino como un subsistema resultante de la intersección de dos subsistemas más grandes uno sectorial (productivo, en tanto que partes de las actividades

turísticas se desarrollan en el destino) y otro territorial (geográfico, en tanto que no todo el territorio es ocupado por el turismo), por lo cual contiene elementos espaciales (infraestructuras, por ejemplo), administrativos (políticas estatales, por ejemplo) y productivos (inversión, por ejemplo) entre los que se establecen un conjunto de interrelaciones. El destino es un subsistema abierto que es influenciado por esos dos subsistemas mayores. En consecuencia, el destino ni es sólo territorio ni es todo el territorio, es “un espacio geográfico, social y económico con unas determinadas calidades, a partir de las cuales se ofrecen experiencias turísticas a sus visitantes, pero también oportunidades y calidad de vida a sus habitantes.” (p. 66). Enfocándose luego en el aspecto territorial destaca dos aspectos de los destinos que deben ser tenidos en cuenta: a) Los límites físicos que no son fijos sino cambiantes junto con el complejo de relaciones sociales; b) La percepción o imagen que los turistas y demás agentes tienen del destino sin perder de vista su naturaleza real y objetiva.

Otro enfoque sobre el destino turístico es el de Saraniemi y Kalänem (2011). Antes de dar su propia definición, las autoras hacen una revisión de las definiciones del destino según diversos enfoques. Por el lado de la geografía económica citan a autores como Butler y Middleton y Medlik, y observan que se trate al destino de manera estática como el cúmulo de recursos y agentes que actúan sobre el territorio. También cuestionan a aquellos desde el enfoque de la gestión del marketing en el cual se trata al destino como producto y, por tanto, sujeto al marketing; destacan que algunos autores como Gunn, y Ritchie y Crouch hayan puesto de relieve la noción de experiencia turística y que otros como Seaton y Bennet destaquen los aspectos sociales y culturales, pero, ellas consideran que aplicar las técnicas del marketing para el estudio de los destinos son insuficientes para captar la complejidad de los mismos. Sin embargo, destacan algunas posiciones como la de Snepenger, y Pritchard y Morgan que ven los lugares compartidos por turistas y residentes como espacios plenos de significados que resultan de procesos históricos, económicos sociales y políticos. A este enfoque del marketing que va en la línea de los constructivistas como Saarinen y Barenhold suman el enfoque cultural del marketing que ve a los destinos como mercados globalizados y multiculturales, al turista como un cocreador del producto y al marketing ya no como opciones de gestión sino dirigido a la comprensión de los mercados. En este enfoque, las autoras toman posición y definen el destino como un conjunto de instituciones y actores localizados en un espacio virtual o

Capítulo 1. Revisión de literatura

físico donde las transacciones y actividades relacionadas al marketing tienen lugar desafiando la tradicional dicotomía producción-consumo, el destino es la unidad de análisis de las investigaciones turísticas.

Por su parte Pearce (2014) revisa cinco marcos conceptuales, no para dar una definición precisa sino para establecer los criterios que deberían tomarse en cuenta al caracterizar un destino. Primero, desde el concepto de distritos industriales rescata el carácter de interdependencia y adaptatividad en respuesta a las necesidades del mercado, donde los oferentes se organizan en cooperación y competencia (coopetencia) sobre un espacio geográfico social, cultural y de políticas públicas. Segundo, desde la teoría de los clusters, para el cual Porter tomó precisamente el turismo como ejemplo, el destino vendría a ser una concentración de empresas e instituciones interconectadas lo cual estimula la competitividad, permitiéndoles desarrollar ventajas competitivas; se ha observado, no obstante que los destinos son espacios de producción y consumo. Tercero, a partir del concepto de redes, los destinos son vistos como redes de trabajo donde los nodos y conexiones de la red vendrían dados por los stakeholders y sus interrelaciones, la debilidad de este enfoque es que no se daría mucha atención a los recursos, factores y comunidad local. Cuarto, el destino como sistema conteniendo múltiples factores y relaciones entre ellos, que algunos autores visualizan como sistemas de oferta-demanda, otros como sistemas espaciales, en ambos casos se tratan de sistemas complejos que contienen subsistemas jerarquizados. Quinto, el enfoque constructivista, en el que los destinos se construyen a partir de las representaciones sociales de los múltiples actores en el destino. Pearce sistematiza tres aspectos comunes de los marcos sobre los destinos: lo geográfico, los modos de producción y la dinámica. El autor concluye que es más valioso presentar de manera explícita y comprensiva los destinos que dar una mera definición de los mismos dada la cantidad de elementos y relaciones que en él concurren, por lo cual no sería posible desarrollarlos todos en algún estudio en particular.

El Comité de Competitividad Turística de la OMT (s.f.) parece recoger las propuestas anteriores y propone una definición comprensiva del destino:

A physical space with or without administrative and/or analytical boundaries in which a visitor can spend an overnight. It is the cluster (co-location) of products and services, and of activities and experiences along the tourist value chain and a basic unit of analysis of

tourism. A destination incorporates various stakeholders and can network to form larger destinations. It is also intangible with its image and identity which may influence its market competitiveness. (p. 13)

Claramente, las definiciones presentadas identifican el destino con la localidad receptora señalada por Leiper (1979),²⁰ es decir el espacio físico donde los visitantes permanecen y donde se ubica la mayor cantidad de bienes, servicios e infraestructura que ellos requieren, así como los atractivos que motivaron el viaje. Pero, además, el destino:

- 1) Es, ciertamente, una realidad socio-espacial inmersa en otra mayor con la cual interactúa.
- 2) Es la realidad socio-espacial donde tomará forma la experiencia turística y donde ocurren los impactos relevantes del turismo.
- 3) Es una entidad abstracta, en la medida que sobre el mismo espacio físico concurren otras actividades económicas y no económicas establecer los límites del destino para su análisis solo es posible a través de un proceso mental que separe la actividad turística de las demás actividades y luego, se proceda analizarlas en conjunto.²¹

Más allá del destino, el espacio global de los demás bienes y servicios consumidos por el turista conforman el sistema turístico del cual el destino es el principal elemento, pero no el único (Barrado, 2004).

1.2 Turismo, desarrollo y sostenibilidad

Existe una relación muy estrecha entre estos tres términos. La RAE define el desarrollo como la evolución de una economía hacia mejores condiciones de vida. Se puede agregar que esa mejora alcance sino a toda la población, al menos a la mayoría. La sostenibilidad, según la RAE, se define como la “cualidad de sostenible” y este se refiere a “un proceso

²⁰ “Como el consumo y la producción coinciden en tiempo y espacio, el territorio turístico acumula todos los roles que el espacio geográfico puede representar en el juego socioeconómico” (Barrado, 2004, p. 48)

²¹ Esta tarea de abstracción, seguro que en algunos destinos es más difícil de realizar que en otros, en Paracas puede ser más sencillo que en la Riviera Maya, por ejemplo.

que puede mantenerse por sí mismo”; la sostenibilidad es la cualidad de perdurar en el tiempo.

El desarrollo es un proceso, pero, la linealidad no es su característica fundamental, de ahí la necesidad de asegurar su continuidad, su sostenibilidad en el tiempo. ¿Es el turismo una herramienta para alcanzar el desarrollo?

A continuación, se presentan los argumentos en torno a las relaciones que se han establecido en torno a estos conceptos.

1.2.1 Turismo y desarrollo

A principios de la década de los 60s el llamado turismo de masas llevó a los responsables de política tanto en países menos desarrollados como en países desarrollados a ver en el turismo un camino al desarrollo, un remedio a la situación de pobreza subsistente en muchos lugares del mundo. A nivel macroeconómico, el sector era una prometedora fuente de ingresos de divisas, inversiones y empleo; a nivel microeconómico se esperaba que su surgimiento en algunas regiones y localidades compensaría el declive de los sectores tradicionales como la agricultura o industria (De Kadt, 1979). En los años 70, se puso atención a los costos o impactos negativos del turismo y se evidenció que podrían sobrepasar sus impactos positivos o beneficios (Ayres, 2000; Saveriades, 2000) especialmente en los países menos desarrollados donde ingentes recursos fueron aplicados para desarrollar la actividad. A nivel macroeconómico (Jafari, 1974b; Sadler y Archer, 1975; Edelman, 1975; De Kadt, 1979) y, especialmente, a nivel local microeconómico (Belisle y Hoy, 1980; Faulkner y Tideswell, 1997; Pizam, 1978; entre muchos otros), los investigadores han señalado diversos aspectos de la vida de las comunidades anfitrionas que fueron afectados por el turismo. Ante estos resultados, desde los años 80 en adelante, enfatizando que el turismo sí puede ser un camino hacia el desarrollo, empezó a tomar forma una nueva propuesta; como reacción al turismo de masas surgió la idea de un turismo alternativo en el cual la pequeña escala, la propiedad local, la participación de la comunidad,²² la sostenibilidad ambiental y la revaloración

²² Telfer (2002b) y Timothy (2002) señalan esta condición como importante para que los beneficios del turismo beneficien a las regiones y comunidades, la participación se plasma en la descentralización de poderes y el empoderamiento (económico, social, psicológico y político.)

cultural serán los elementos centrales (Brohman, 1996). Una de las formas alternativas actuales más difundida es el ecoturismo.

En América Latina, la teoría de la dependencia formulada a mediados del siglo pasado en América Latina y el Caribe, sostuvo que la dependencia económica de los países menos desarrollados era funcional al sistema capitalista. Khan (1997), Lacher y Nepal (2010) y Steiner (2006) aplicaron esa teoría al turismo relacionando al turismo de masas con fuerte presencia de la inversión extranjera en la actividad turística (transnacionales) y la consiguiente desigual distribución de beneficios (por la fuerte remisión de ganancias al exterior) que mantiene en permanente subordinación a los países en desarrollo. Estas conclusiones serían válidas a nivel local, si parte de la inversión a este nivel fuera de propiedad extralocal / extrarregional. Wall y Mathieson (2006) reavivaron esta discusión al mostrar que los beneficios económicos del turismo pueden ser mínimos en esas condiciones.

Sharpley (2002) en su análisis sobre el turismo y el desarrollo afirma que este no es solo un fenómeno social sino un gran negocio. Él realiza una minuciosa revisión del concepto de desarrollo de diversos autores, desde para quienes el concepto tiene más bien carácter filosófico, pasando por quienes sostienen su carácter ambiguo, deteniéndose en quienes más han trabajado el concepto desde el punto de vista teórico y práctico: los economistas, que vincularon el concepto al de crecimiento económico, y hasta quiénes ponen en duda la validez del concepto.²³ El autor cita a Goulet (1992) para quien el desarrollo tiene cinco componentes: económico (creación de riqueza y acceso igual a los recursos como forma de superar la pobreza), social (mejora de la salud, educación, empleo y vivienda), político (libertad política y capacidad de poder seleccionar y operar sistemas políticos adecuados a las necesidades y estructuras), cultural (protección o reafirmación de la identidad cultural y autoestima) y el paradigma de vida plena (preservación y fortalecimiento de sistemas de significados, símbolos y creencias). Se agregaría, continúa Sharpley, el componente ecológico, la sostenibilidad ambiental como principio guía de toda política

²³ Sharpley alude a J. Sachs, quien lidera a los intelectuales del postdesarrollo, para quien el concepto ha reflejado la ideología de los países occidentales, ha devenido injusto, no ha funcionado y debe prescribir. El concepto de desarrollo sostenible también ha sido criticado por provenir de occidente, sostienen que para muchos países escapar de la polución de la pobreza es más vital que el lujo de la sostenibilidad.

de desarrollo. El desarrollo, concluye el autor, deviene así en un concepto complejo y multidimensional.

Para Telfer (2002a), los estudios sobre el desarrollo y el turismo evolucionaron en la misma línea de tiempo desde la Segunda Guerra Mundial. En base a Todaro (1994, citado por Telfer, 2002a) y Brohman (1996), el autor identificó cuatro etapas en los paradigmas del desarrollo: 50s y 60s, la modernización; 50s y 60s la teoría de la dependencia; mediados de los 70s y 80s, el neoliberalismo económico; principios de los 70s y 80s, el desarrollo alternativo. En paralelo, el grueso de la teoría del turismo evoluciona desde los 60s (Pearce, 1993, citado por Telfer, 2002a), con los planificadores y economistas exaltando las potencialidades del turismo, en los 70s el cuestionamiento de la modernización por antropólogos y sociólogos que ven los impactos negativos, aunque sostiene el autor hubo poca interacción en ambos campos, en estos años el turismo no fue considerado por los teóricos del desarrollo y los estudios sobre turismo fueron criticados por su bajo nivel académico.²⁴ Recién en los 80s, con el trabajo de la OMT, se puso al turismo de relieve en la sociedad moderna.

Joseph y Kavoori, (2001) estudiaron una comunidad religiosa india y encuentran que si bien la comunidad local está encerrada en el círculo de la dependencia se resiste a la dominación y elabora una serie de estrategias para enfrentarla sin tener que oponerse al turismo y más bien participar de él y adaptarse a los cambios culturales.

Mihalic (2002) sugiere dos mecanismos que podrían mejorar las condiciones de equidad en los países emergentes; 1) Que los locales puedan retener lo que llama el valor 'premium' de los atractivos naturales a través, por ejemplo, del establecimiento de derechos de propiedad sobre los mismos; 2) Que los locales reciban una compensación financiera por el hecho de que ellos no viajan. Estas compensaciones servirían para financiar programas de desarrollo en sus comunidades.

²⁴ Dann, Nash y Pearce en 1988 hicieron esta afirmación, 10 años después siguieron haciendo la misma afirmación. Sharpley (2013) reconoció los avances en el estudio acerca de los residentes y de sus percepciones sobre el turismo, pero, consideró aún incierto los avances en este campo. Pearce (2014), acerca de un marco conceptual y teórico para los destinos, afirmó que este era aún un esfuerzo inconcluso y fragmentado.

En el contexto de eventos e ideas descrito se asume la postura que el desarrollo es un proceso cuyo análisis no se puede circunscribir únicamente al plano económico sino que debe incorporar todos los aspectos de la actividad humana; dado que la práctica del turismo resulta en un conjunto de fenómenos y relaciones de múltiples dimensiones, deviene en una herramienta potencial para el desarrollo, para determinar si puede convertirse en una herramienta efectiva para el desarrollo es necesario evaluar su sostenibilidad.

1.2.2 Turismo y sostenibilidad

Sharpley y Southgate (2002) ubican el concepto de sostenibilidad en el contexto de la crisis ambiental en los años 50s, en que diversos autores llamaron la atención sobre el rápido crecimiento poblacional, que consideraban que se estaba convirtiendo en una bomba de tiempo (neomaltusianismo) para el planeta y surge el debate frente a los que no compartían esta posición aduciendo que la tecnología permitiría enfrentar tales desafíos. Los autores señalan una serie de eventos ocurridos, especialmente desde la década de los 70, que inducirían a importantes cambios políticos en materia de conservación ambiental.

Cuando en 1987, en el marco de la Naciones Unidas y tras tres años de investigación, la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo presentó su informe “Our Common Future” (Informe Brundtland, IB) acuñó el concepto de desarrollo sostenible y el concepto de sostenibilidad alcanzó notoriedad, la idea clave es “satisfacer las necesidades actuales de las personas sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas.”

Algunas críticas al concepto mismo de desarrollo sostenible enunciado por la Comisión han sido citadas por Sharpley (2002): sustentarse en la noción cuantitativa de crecimiento, las necesidades básicas son definidas desde el punto de vista occidental (perspectiva verde), las desiguales relaciones de poder dentro y entre países y la prevalencia de los mecanismos de mercado. Para Mowforth y Munt (2003) la definición del IB es muy ambigua, la sostenibilidad es interpretada de manera distinta por individuos, organizaciones y grupos sociales, entonces, deviene en un concepto que es 'construido socialmente' y refleja los intereses de los involucrados; Johnston (2014) avala esta opinión y afirma que la sostenibilidad es relativa. Pigram y Wahab (1997) también opinan que el

Capítulo 1. Revisión de literatura

término es algo difuso y resumen la propuesta de algunas organizaciones nacionales e internacionales que sugieren que debería agregarse algunos principios guías como la mejora de los procesos ecológicos, la protección de la diversidad biológica, la equidad intra e intergeneracional y la integración de los aspectos económicos, sociales y ambientales.

El concepto de sostenibilidad repercutió principalmente en el campo del turismo (Butler, 1999), cuando los impactos negativos del turismo se hicieron manifiestos y se observó que las situaciones de pobreza persistían en muchos países. Hacia finales de los 80 ambas situaciones se conjugaron y surgió la idea de aplicar la noción de sostenibilidad al turismo, particularmente después de la Conferencia de Río ocurrida en 1992.²⁵ En este contexto en 1995, bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se realizó la Primera Conferencia Mundial del Turismo Sostenible que dio lugar a la Carta del Turismo Sostenible.

Desde entonces, numerosos de artículos y textos se han escrito sobre el turismo sostenible (CIRET, citado por Buckley, 2012) y se han acuñado otras tantas definiciones del término. Butler (1999) señala algunas:

WTO (1993): Aquel que satisface las necesidades de los turistas y anfitriones actuales, protegiendo y mejorando las oportunidades futuras.

Eber (1992): Aquel que tanto ahora como en el futuro actúa dentro de las capacidades naturales para la regeneración de los recursos.

Countryside Commission, 1995: Aquel que puede sostener a la economía local sin dañar el medio ambiente del cual depende.

²⁵ Mc Cool, Butler, Buckley, Weaver y Wheeler (2013) refieren que el primero en usar el término "turismo sostenible" en el título de un artículo científico fue J.J. Pigram en 1990. Además, destacan que en 1993 apareciera la revista *The Journal of Sustainable Tourism*.

Capítulo 1. Revisión de literatura

Payne, 1993: Aquel que no afecta la estructura de la actividad económica ni la organización social y respeta los límites de las comunidades ecológicas.

Branwell, 1996: Aquel que toma en cuenta la capacidad de alojamiento, la población local y el medio ambiente. Aquel que respeta al medioambiente y no busca su desaparición.

Sharma (2004) también menciona otros autores:

Curry y Morvaridi, 1992: Aquel que incluya consideraciones de efectos de largo plazo en relación a los recursos y, por tanto, se preocupe por emparejar las necesidades de esta y de las generaciones futuras.

Archer y Cooper, 1994: Aquel que demanda un punto de vista de largo plazo y se asegura de que el consumo del turismo no exceda la capacidad de destino hospedero para atender a los futuros turistas, por lo que resulta importante reevaluar el rol del turismo en la sociedad.

Cater y Godall, 1992: el turismo sostenible depende de a) satisfacer las necesidades de hospederos en términos de mejorar sus estándares de vida en el corto y largo plazo, b) satisfacer las demandas del creciente número de turistas y continuar atrayéndolos, y c) salvaguardar el medio ambiente para lograr los dos anteriores.

Explícita o implícitamente, estas definiciones aluden a un turismo que conduce a un bienestar que perdura en el tiempo. Butler (1993) define el turismo sostenible como:

(...) tourism which is developed and maintained in an area (community, environment) in such a manner and at such a scale that it remains viable over an infinite period and does not degrade or alter the environment (human and physical) in which it exists to such a degree that it prohibits the successful development and well-being of other activities and processes. (citado por Butler, 1999, p. 12)

Esta definición es completa, pues alude a un turismo que logre los tres tipos de sostenibilidad que se reconocen: social, económica y ecológica e implica que el desarrollo del turismo actual no debe traspasar ciertos límites –una clara alusión al concepto de

capacidad de carga-. Pero, el autor destaca que el turismo sostenible no se identifica con un tipo especial de turismo, como el ecoturismo, por ejemplo, sino afirma que todo turismo debe buscar ser sostenible. Así, también el turismo de masas puede y debe buscar la sostenibilidad; no es la cantidad de turistas la que necesariamente daña el medio ambiente sino la calidad del turista (Mieczkowski, 1995). Entonces, crecimiento económico y conservación pueden ocurrir conjuntamente si las políticas y actuaciones se orientan a reforzar los beneficios y reducir los costes del turismo (PNUMA-OMT, 2006).

En una línea similar se manifiesta Hunter (1997), él afirma que no hay una sola vía de turismo sostenible y que este debe ser entendido como un modelo capaz de adaptarse a situaciones diferentes y de articular diferentes objetivos en términos del uso de los recursos naturales. Hunter reconoce la necesidad de una planificación central y la participación de la comunidad local sobre la cual deberían recaer los beneficios del turismo, reconoce que puede haber fricciones entre ambos, así como también admite que el turismo sostenible no conduce *per se* al desarrollo sostenible.

Aunque la literatura sobre turismo sostenible es abundante, Liu (2003) ha señalado que en ella aún permanecen ausentes algunos temas como: el rol de la demanda turística, la naturaleza de los recursos turísticos, el imperativo de la equidad intrageneracional, la promoción del progreso sociocultural a partir del turismo, la medida de la sostenibilidad y las formas de desarrollo sostenible.

En la práctica, no obstante, el camino seguido no ha sido menos sinuoso; trasladado el concepto al campo de la planificación y gestión turísticas algunos avances han sido dados, como la aplicación de un enfoque holístico, la participación social en el proceso, la escala territorial, el establecimiento de indicadores (Vera y Rodríguez, 2010). Sin embargo, el problema de cómo medir adecuada y útilmente la sostenibilidad aún persiste (Liu, 2003) y la evidencia de su implementación es limitada (Sharpley, 2009; citado por Buckley, 2012).

En resumen, el turismo será sostenible en la medida que permita alcanzar un desarrollo sostenible, pero, en ambos casos los desafíos son enormes, especialmente en los países menos desarrollados. No todo turismo conduce a la sostenibilidad, no es fácil trasladar los principios del desarrollo sostenible al turismo como actividad económica y las

soluciones a nivel local pueden no ser suficientes para hacer frente a los desafíos globales (Saarinen, 2006).

1.3 El ciclo de vida de las áreas turísticas

El modelo teórico del ciclo de vida del área turística (CVAT) fue propuesto por R. Butler (1980). Bajo la premisa que nada es permanente, Butler sostuvo que las áreas turísticas cambian a lo largo del tiempo, ellas nacen, crecen y declinan o pueden rejuvenecer²⁶. Aunque no fue su propósito profundizar las razones que subyacen al cambio sugirió algunas, básicamente se refirió a los cambios en las preferencias y necesidades de los turistas. Butler cita a Christaller, Plog y Cohen, quienes estudiaron las características de los turistas, estos señalan que los turistas atraídos cambian al evolucionar las áreas. Cohen hizo referencia a cómo surge un determinado tipo de turista que sigue la evolución de las áreas de países menos desarrollados hacia un turismo masivo. En el modelo, la variable de medida del cambio es la cantidad de turistas atraídos.

Butler identifica seis etapas posibles a lo largo de la evolución de los destinos. La tabla 1.1 resume tales etapas y las características asociadas.

²⁶ La idea no era novedosa, según el mismo Butler (1980) la idea fue planteada antes por Christaller (1963), Noronha (1976), Stanfield (1978), y Plog (1972). Benseny (2006) sugieren además del modelo de Butler, el modelo de Miossec (1977) y el de Chadeaud (1987). El primero apropiado para analizar centros turísticos nuevos que empiezan a configurarse y se van expandiendo cuantitativa y cualitativamente, describe 5 etapas: pre-turística, pionera, de desarrollo, de organización y de saturación, finalmente una quinta etapa en la cual el espacio se reestructura recuperando su calidad. Ambos autores citan también a Chadeaud basada en la idea de los ciclos económicos y de la interacción sistémica de demandantes, oferentes y un espacio como proyección de la sociedad global, él identifica cuatro: creación del producto, madurez del producto, obsolescencia del producto y la reconversión-mutación del producto.

Capítulo 1. Revisión de literatura

Etapas	Número de visitantes	Motivo de visita	Atractivos	Facilidades	Contacto/participación de residentes	Impactos: físico, sociales y económicos
Exploración	Pocos.	Paisaje, cultura.	Naturales, culturales.	Pocas.	Alto.	Muy poco.
Involucramiento	Sube un poco.	Paisaje, cultura.	Naturales, culturales.	Algunas.	Aún alto.	Presión para que gobierno provea facilidades de acceso.
Desarrollo	Muy alto en picos.	Diversos motivos.	Se mercantilizan atractivos originales. Otros nuevos.	Muchas.	Se reduce.	Cambios ambientales, sociales y económicos.
Consolidación	Tasa de crecimiento se reduce.	Diversos motivos.	Más mercantilización.	Muchas.	Alto porcentaje ligado al turismo, pero, mucha inversión externa.	Percepción positiva de residentes declina ante impactos no deseados.
Estancamiento	Alcanza su máximo, masivo.	Diversos motivos.	Artificiales, para mantener atracción.	Muchas.	----	Problemas ambientales, sociales y económicos
Declive	Se reduce.	Diversos motivos.	----	Cambian hacia no turísticas.	----	----

Tabla 1.1 Etapas del TALC y principales características
Fuente: Butler (1980)

Butler resumió su modelo en el gráfico siguiente:



Figura 1.1 Ciclo de vida del área turística.
Tomado de: R. Butler (1980)

Capítulo 1. Revisión de literatura

Aunque no consideró su modelo como universal, Butler buscó en los destinos mundiales casos para cada una de las etapas mencionadas, encontró que algunas áreas:

- Pueden eludir la declinación “rejuveneciendo” a través de estrategias de renovación.
- Pueden no caer en declinación por poseer algún atractivo con características únicas.
- Pueden no cumplir todas las etapas.

Manifestó, además, que el ciclo (entiéndase la forma de la curva y la amplitud de las etapas) puede ser afectado por:

- Características propias de las áreas.
- Eventos exógenos al área.
- El papel jugado por los residentes.

Pero, como conclusión señaló la necesidad de:

1. Que los gestores y planificadores presten atención al hecho que la evolución no es lineal.
2. Conocer a fondo los procesos que subyacen a esa evolución.
3. Sacrificar ciertos beneficios de corto plazo a cambio de mantener beneficios a largo plazo (situación que los economistas llaman consistencia temporal y los teóricos del desarrollo denominan sostenibilidad)

Dos de los aspectos señalados por el propio Butler los consideramos de especial importancia:

- a. Explícitamente, el rol jugado por los residentes: Butler cita el modelo de Doxey (Irridex). A mediados de los 70, Doxey analizó a la población del área de las Cataratas del Niágara y propuso la idea que las percepciones y reacciones de los residentes de los destinos turísticos cambian a lo largo del tiempo en la medida que el turismo va evolucionando y más turistas van llegando a la zona. El

estableció 5 etapas: 1) Euforia, la población recibe con agrado a los turistas, se genera empleo e ingresos para la población local, pero no hay mucha planificación; 2) Apatía, el contacto con los turistas es más formal; 3) Molestia, los residentes empiezan a tener dudas sobre el turismo, el área empieza a saturarse y los planificadores empiezan a aumentar la infraestructura; 4) Antagonismo, se inicia la irritación ante los impactos negativos mayores a los positivos, la planificación continúa activamente; 5) Aceptación, cambios radicales en el destino lejos de sus atributos iniciales, pero, los residentes aceptan. Para Wall (1982), este índice de irritación turística fue un intento inicial de clasificar a las comunidades sobre la base de las actitudes hacia el turismo.

Faulkner y Tideswell (1997) analizaron el modelo "Irridex" y sugieren que existe un vínculo entre este y el CVAT hallando paralelas las etapas de ambos. En la medida que el destino evoluciona hacia el turismo masivo, el proceso va acompañado de reacciones cada vez más adversas de la comunidad local, lo cual influye negativamente sobre el atractivo del destino y puede contribuir a su declive.

- b. Menos explícitamente, el tema de la capacidad de carga turística: The development of the tourist area could be kept within predetermined capacity limits, and its potential competitiveness maintained over a longer period. While the maximum number of people visiting an area at any one time under such arrangements may be less than most present policies of maximum short-term development, more visitors could be catered for in the long term. (Butler, 1980; p. 12)

La estrecha relación entre el modelo CVAT y el concepto de capacidad de carga ha sido expresamente señalada por Martin y Uysal (1990):

It is impossible to determine tourism carrying capacity outside of the context of the position of the destination area in the lifecycle. The interrelationship of the two concepts is dynamic, with the idea of change implicit in both concepts. (p. 329)²⁷

²⁷ En su artículo Butler también cita este párrafo, (p.284).

Capítulo 1. Revisión de literatura

Estos autores señalan varios tipos de capacidad de carga: física, social y psicológica, agregan que cada etapa en la evolución del destino tiene su propia capacidad, la cual viene determinada por la capacidad de carga menor que actúa como limitante.

Wall (1982) también halla una relación entre el CVAT y CCT:

There appears to be a contradiction between the resort cycle and carrying capacity concepts. When used in its narrowest sense, capacity implies a fixed limit. In contrast, the notion of resort cycles implies change. ... capacities change along with the experiences which available as resorts proceed through the cycles ... If use of the concept encourages tourism planners and managers to give greater consideration to environmental matters, to the qualities of the experiences available to both hosts and guests, and to specify their goals and objectives, then it will serve a useful purpose. (p.192)

Haywood (1986), uno de los críticos del CVAT, expresa que los conceptos de ciclo de vida y capacidad de carga “gozan de una relación sinérgica que crea un marco más viable para la gestión del turismo” y que en este hecho se basa la importancia de ambos.

Butler reconoció como una de las dificultades empíricas del modelo la disponibilidad de datos en series de tiempo suficientemente largas para avalar el modelo. Aunque lo ideal sería contar con esa serie, no ha sido ni es una condición necesaria que tal serie exista, se pueden usar otros indicadores o enfoques que pueden dar una idea de cómo va evolucionando el área turística, como lo han hecho los diversos autores que han utilizado el CVAT para el análisis de los destinos turísticos.

El mensaje de Butler es claro: hay una tendencia natural que lleva a los destinos a su declive, pero, la intervención con políticas adecuadas alargará el ciclo como puede observarse en la Figura 1.2; aunque el autor no especifica qué políticas serían esas. En nuestra opinión, la clave de la vigencia de la teoría de Butler radica en su sencillez porque le otorga flexibilidad, irónicamente, tal sencillez, es una de las razones por las cuales ha sido atacada.

Un modelo es una herramienta de análisis cuya eficacia depende de quién, cómo y para qué lo utiliza, y en este sentido el CVAT es consistente teóricamente, en esta tesis se usa para establecer el desarrollo futuro del turismo en Paracas, su sostenibilidad.

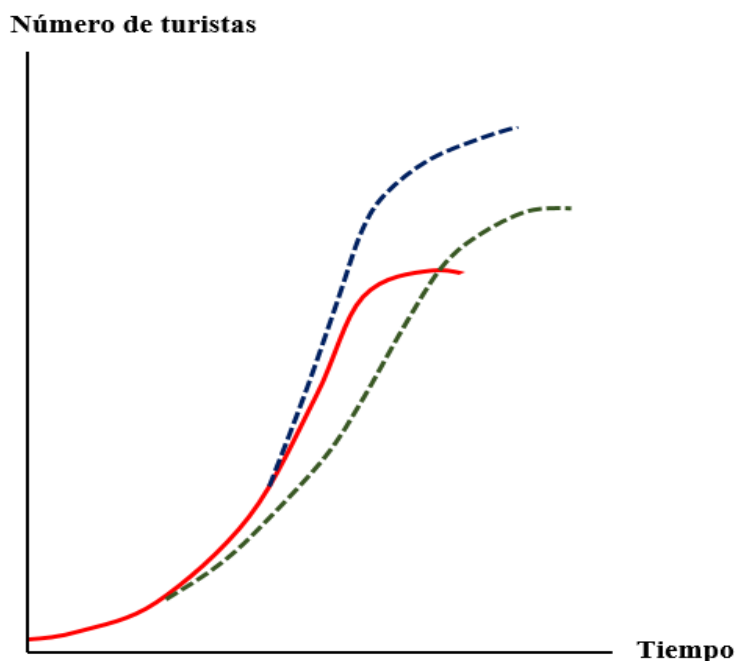


Figura 1.2 Posibilidades del CVAT
Fuente: Butler, 1980.

En el 2006, Butler resumió su modelo en cinco elementos claves: dinamismo, proceso, capacidad de carga, gestión, componente espacial y desencadenantes, estos últimos son los elementos que subyacen a los cambios en la demanda²⁸, aunque reconoce que no fueron hechos explícitos en su modelo original. El autor concluye señalando la vigencia de esos cinco elementos para entender la forma como ocurren los cambios de los destinos turísticos.

De hecho son numerosos los autores que han puesto a prueba el modelo desde que fue propuesto hace casi cuatro décadas, ha sido halagado, aplaudido, criticado y se le han hecho extensiones (Russell, 2006)²⁹ que han “enriquecido la propuesta inicial, y evidenciado sus limitaciones” (Vera y Rodríguez, 2010). Lagiewski (2006) hizo una sistematización de 49 artículos escritos sobre el CVAT entre 1982 y 2002, de ellos 35 han

²⁸ Efectivamente, pasar de una etapa a otra en el CVAT implica la presencia de factores que desencadenan tales cambios, aunque tales factores pueden, en realidad, provenir tanto por el lado de la demanda como de la oferta. En 1980, cuando se publica el artículo, el nivel alcanzado por los estudios sobre el turismo no hubieran permitido explicitarlos. Aún hoy resultan difíciles de sistematizar, aunque algunos esfuerzos se han realizado y son señalados por el mismo Butler.

²⁹ Russell resume en dos las debilidades señaladas por los críticos: su aplicación práctica debida a la falta de datos y las controversias conceptuales-teóricas que subyacen al modelo, Como por ejemplo los desencadenantes ya mencionados. Agarwal dice que no considera esfuerzos de reestructuración.

sido hechos desde y para destinos en países desarrollados, 4 para países menos desarrollados (tres en el Caribe y uno en Sri Lanka), los 10 restantes han hurgado debajo del modelo y han hecho interesantes contribuciones.

Vale la pena mencionar dos trabajos realizados para dos destinos similares, el de Cardona (2014) realizado para Ibiza, desde una perspectiva histórica y con una base de datos de 1926-2012, concluye que Ibiza parece seguir las pautas del modelo expuesto por Butler (1980) con gran exactitud, aunque eventos como la Guerra Civil, II Guerra Mundial y crisis económicas causaron demoras en el proceso. El otro trabajo es el de Alcover y Sansó (2009) para Mallorca, ellos realizan un análisis cuantitativo estimando una función logística sobre datos de 1950 -2004 en base a tres variables: número de arribos, número de turistas y días de permanencia concluyendo que en el aparente estado de madurez de la isla debe esperarse que el número de turistas suba y baje aleatoriamente.

El propósito de esta tesis no es poner a prueba el CVAT, porque el destino Paracas es relativamente joven, el propósito es ubicarla dentro del modelo y evaluar su tendencia a partir de los elementos señalados por Butler y la noción de capacidad de carga.

Las observaciones de Haywood (1986)³⁰ en términos de seis “decisiones conceptuales y de medición” ayudan en esta tarea:

1. Unidad de análisis: el destino turístico Paracas.
2. Mercado relevante: la tipificación del turista como nacional y extranjero.
3. Patrones y etapas del CVAT: Paracas ha transitado por algunas de las etapas.
4. Identificación de la parte del área en la vida del destino: Paracas se está consolidando como destino turístico.
5. Determinación de la unidad de medida: número de turistas nacionales y extranjeros.

³⁰ Haywood (1986) concluyó en su estudio que el CVAT daba pocas luces sobre la evolución de los destinos y que podía ser errónea en términos de planificación y gestión porque podría conducir a acciones ‘desastrosas’ en términos sociales y económicos. Sin embargo, contrariamente a lo que cree el autor, opinamos que tales críticas ayudan a operativizar el modelo, Lagiewski (2006) lo señaló así y consideró que el trabajo de Haywood es más bien un avance en el estudio del ciclo de vida del área turística.

6. Determinación de la unidad de tiempo relevante: el año.

1.4 La capacidad de carga turística

El concepto de carga turística (CC), al parecer, tuvo su origen en el manejo de la fauna silvestre hacia 1922.³¹ Aunque, Manning (2007) señala que la Ley del Servicio de Parques Nacionales de 1916 en EEUU explícitamente aludía a preservar las áreas de recreación para el disfrute de las futuras generaciones. Señala, además, un reporte de 1930 en el que se recomendaba mantener a los visitantes dentro de la ‘capacidad de carga’ del área. Pero, el autor refiere los trabajos de Wagar y Lucas de 1964, quienes por separado aplicaron el concepto de capacidad de carga a los parques nacionales con un carácter científico, especialmente el primero, quien observó que una gran cantidad de visitantes no sólo provocaría un deterioro de las áreas sino reduciría el nivel de satisfacción de aquellos; aunque reconocía que las actividades de gestión podrían mitigar los impactos negativos afectando la capacidad de carga.

Del campo de la recreación el concepto sería trasladado al campo del turismo desde mediados de la década de los 60 (Butler, 2006). Aunque, Wall y Mathieson (2006) observan que existe una amplia literatura de la CC aplicada a las áreas de recreación,³² pero que su aplicación a los estudios del turismo es aún limitada. Desde entonces, se ha convertido en uno de los conceptos más controvertidos, particularmente desde el punto de vista de su operativización.

Ya Barkham (1973) había observado esta dificultad:

Carrying capacity is a phrase delightful in its simplicity, complex in its meaning and difficult to define, as in different situations and to different people it is understood in different ways. (p.218).

³¹ El trabajo de Hadwen y Palmer de 1922 es citado por Dhondt (1988) como el primero en referirse a la capacidad de carga, pero ellos aclaran que fueron Leopold en 1933 y Errington en 1934 quienes, separadamente, lo introdujeron en la literatura. Leopold, además, no solo se refirió a la CC sino a un máximo que llamó punto de saturación.

³² Lime y Stankey (1971) definen la CC recreacional como: el uso que puede soportar el área en un momento específico sin causar un excesivo daño sea al ambiente físico como a la experiencia de los visitantes. Martin y Uysal (1990) señalan que una diferencia entre la CC turística y la CC recreativa es que esta última, generalmente, no necesita considerar la actitud de los residentes.

1.4.1 Las definiciones de CCT

El resultado ha sido que existan tantas definiciones sobre capacidad de carga como autores han escrito sobre él (Wall, 1982).

La OMT³³(1981) la definió como:

... The maximum number of people that may visit a tourist destination the same time without causing destruction of the physical, economic and sociocultural environment and an unacceptable decrease in the quality of visitor satisfaction. (citado por Cocosis y Mexa, 2004, p. 38)

Similarmente, Wall (1982) afirmó:

... The maximum number of people who can use a recreational site without an unacceptable alteration in the physical environment and without an unacceptable decline in the quality of the recreational experience. (p.191).

Qué es inaceptable y quién lo determina, continúa él, constituye uno de los aspectos complejos del turismo. Considera que, aunque muchos supuestos subyacen al concepto, dos son importantes: primero, la capacidad de carga carece de sentido sin la especificación previa de los objetivos del área turística, por lo que la CC no puede ser relacionada a una capacidad inherente fija; segundo, que un número creciente de usuarios conduzca a apiñamiento depende de las actividades, ubicación, tamaño y composición de los grupos, y frecuencia de los contactos, así, existe una relación tenue entre apiñamiento y calidad de la experiencia. En consecuencia, surgen problemas de definición que devienen en problemas de medición.

O'Reilly (1986) recalcó la consideración de las cualidades sociales y económicas dado que ellas conforman subsistemas que también se verían afectados por una sobrecarga: "Carrying capacities exist for all the above subsystems, as they can all be considered to be interrelated." (p.255).

³³ OMT/WTO (Organización mundial del turismo)

Como Wall, cree que la CC debe ser considerada como parte de un plan estratégico para el desarrollo del turismo -esto es, en función de objetivos definidos-, y que se debe hallar un balance entre lo económico y no económico (lo físico, lo ecológico, lo social y lo cultural. Aunque cita algunos ejemplos de estimación de la CC en playas, reconoce las dificultades y sugiere que una forma de calcularla sería un análisis costo-beneficio. Pero, considera crucial entender que “la capacidad no puede utilizarse como un límite absoluto, sino como un medio para identificar umbrales críticos que necesiten atención”, aunque admite que también existen dificultades para establecer tales umbrales³⁴.

En su texto del 2006, Wall y Mathieson ampliaron su definición de 1982, siguiendo a O'Reilly señalaron:

The maximum number of people who can use a site without an unacceptable alteration in the physical environment and the social, cultural and economic fabric of the destination and without an unacceptable decline in the quality of experience gained by visitors. (p.33)

Luego, continúan los autores, existen capacidades para cada uno de los subsistemas, que definen umbrales de cambio más allá de los cuales, los efectos del turismo se juzgarán como negativas.

La Comisión Europea distingue un nivel teórico en la definición de la CCT como “el número de períodos de uso de unidades de usuario que una zona recreativa/turística puede proporcionar cada año sin deterioro natural/físico permanente de la capacidad del área para apoyar la recreación y sin deterioro apreciable de la experiencia recreativa de los visitantes. El otro nivel es empírico: un proceso de planificación del turismo para determinar el nivel máximo aceptable de desarrollo turístico en una zona (citado por Coccossis y Parpairis, 1992).

1.4.2 Las críticas y las defensas

La definición del concepto CC como “el número máximo de personas que ...” llevó a algunos investigadores como McCool y Lime (2001) a cuestionar profundamente la

³⁴ Una definición algo diferente de la CCT es proporcionada por el mismo O'Reilly cuando cita a De Kadt quien observa que no se trata solo de un número máximo de turistas en un momento dado sino alude también a una tasa máxima de crecimiento.

Capítulo 1. Revisión de literatura

aplicación del concepto como una capacidad de carga numérica. Citando a Caldwell (1990) ellos sostienen que las respuestas operacionales a preguntas que son intrínsecamente sistémicas resultan inadecuadas porque no se abordan los fundamentos. ¿Cuáles son las condiciones sociales y biofísicas deseadas o apropiadas en un destino?, o ¿cuánto cambio es aceptable? Son las preguntas que deben hacerse. Sin embargo, afirman, las dificultades para poner en práctica las metas numéricas, permitió un mayor conocimiento en materia de gestión e hizo evolucionar el concepto de capacidad de carga: “Recreational carrying capacity came to be defined as the amount of recreational use allowable by an area’s management objectives” (p.377).³⁵

En consecuencia, no existirá una capacidad de carga innata sino múltiples CC en función de los objetivos propuestos, por lo que los gestores deben ser muy explícitos sobre ellos y sobre cómo alcanzarlos. Por otro lado, continúan los autores, en turismo hay *trade-offs* y no siempre es predecible la relación entre nivel de uso y tamaño del impacto, no se puede esperar una relación lineal entre ambos; los sistemas sociales y biofísicos no son estables como supone la CC. Otra crítica se refiere al criterio de racionamiento que se deriva de la imposición de límites de uso, estos no tendrían sentido si las organizaciones o administradores no tienen la voluntad o la capacidad de hacerla cumplir; además, en la medida que la CC implica la asignación de recursos escasos, al establecerla se confunden los componentes descriptivos (qué es) con los prescriptivos (qué debe ser), así la asignación es intrínsecamente un proceso de juicio que refleja los valores que los grupos colocan en cosas diferentes. Entonces, ellos sugieren utilizar otros marcos.

Otra crítica proviene de Lindberg, McCool y Stankey (1997):

Unfortunately, though carrying capacity is an intuitively appealing concept, it simply is not adequate to address the complexity found in tourism situations ... over the last 20 years there has been growing disenchantment with the carrying capacity concept. (p. 461)

Ellos señalan tres limitaciones del concepto de CC: La primera, desde la definición del concepto, los criterios que se señalan son muy generales por lo que representa solo una

³⁵ Esta definición parece seguir una sugerida ya en 1972 por Frissell y Stanley (que los propios autores citan): la capacidad de carga como “cantidad de cambio” que es permitida por los objetivos de gestión del área. Otros autores también han mencionado a la CCT en función de los objetivos de gestión del área: Cifuentes, 1992; O’Reilly, 1986; Wall, 1982; Saveriades, 2002.

pequeña guía para su implementación. La segunda se refiere a la consideración del concepto como objetivo científico, cuando cada criterio involucrado es en realidad subjetivo, por lo que solo puede ayudar a describir las consecuencias de los usos, pero no puede precisar cuál es o debe ser la capacidad de un sitio, la CC no es un concepto científico sino una herramienta de gestión. La tercera limitación es que pone su atención en el nivel de uso o número de visitantes, mientras la gestión lo hace en las condiciones de uso. Con estas limitaciones, sostienen los autores, algunos requerimientos deben ser satisfechos para que la CC se convierta en un marco útil: a) consenso sobre lo que debe ser logrado, b) consenso sobre cuánto impacto debe ser tolerado antes de tomar una acción, c) conocer la relación entre nivel de uso e impacto para cada indicador, d) el nivel de uso debe ser más importante que otros factores para determinar el nivel de impacto, e) que los agentes de la gestión tengan la capacidad de recursos (humana, legal y financiera) para poner límites de acceso al área, f) consenso sobre cómo se racionará el acceso, y g) la ganancia por los visitantes admitidos sea mayor que la pérdida por los visitantes excluidos.

Quizá adelantándose a tales críticas, Wagar (1964, citado por Wall y Mathieson, 2006) señalaba que la CC no era un fin en sí mismo sino un medio para un fin, ante la inevitabilidad de los cambios en el destino turístico, la aplicación del concepto de CC “has the potential to be useful in assessing the acceptability of the degree and direction of change that are occurring. In this form, it is usually recognized that there is not one capacity than can be approached with impunity and exceed at peril” (p.35), aunque el autor reconoce que la capacidad es un juicio gerencial, la idoneidad de tales juicios variarán entre los stakeholders.

Igualmente, Wall (1982) defendió la utilidad del concepto como una herramienta de gestión y planificación y no como la búsqueda de un número mágico que solo conduciría a los investigadores a un callejón sin salida; sin embargo, reconoció que las fallas en su aplicación práctica revelaban que la CC no era la panacea que podría parecer.

Getz (1983) reconoció que mientras el concepto ha recibido considerable atención pocas veces se habían aplicado a los planes turísticos quizá por los diferentes significados atribuidos al concepto, la complejidad de evaluar y predecir los impactos y a la oposición a la imposición de límites ante la posibilidad que se refrene el crecimiento potencial que

perjudicaría a las poblaciones dependientes del turismo. Sin embargo, admitió que la CC forma parte de un proceso de planificación integral que permite establecer espacios de atención y control.

Cifuentes (1992), en la misma dirección de los autores anteriores, agregó que “la determinación de la CCT no debe ser tomada como un fin en sí misma ni como la solución a los problemas de visitación de un área protegida. ... es tan solo una herramienta de planificación que sustenta y requiere decisiones de manejo. Estas decisiones siendo humanas, estarán sujetas a consideraciones (o presiones) de orden social, económico y político que podrían desvirtuar la utilidad de la CC.” (p.4)

Butler (1996) declaró que el turismo genera inevitables impactos sobre los destinos, y que a pesar de que el concepto de CC permite la gestión de tales impactos, ha sido pobremente utilizado para ese fin en los destinos (al usar los límites de cambio aceptable y espectros de oportunidad, por ejemplo). Más adelante, él mismo (Butler, 1999) argumentó que las ‘definiciones de sostenibilidad y CC están estrechamente vinculadas’ y poner límites es la forma de asegurar que las futuras generaciones disfruten lo que hoy las generaciones presentes.

Para Coccossis (2004) el desmesurado crecimiento del turismo, ha mantenido bajo expectativa el concepto de CC, en tanto que el turismo no puede crecer indefinidamente sin provocar daños irreversibles en términos ecológicos, sociales y económicos. Los impactos del turismo sobre los destinos pueden tornarse más complejos, afectar un ámbito espacial más amplio y, entonces, demandar nuevas formas de aplicación del concepto: “In this context, carrying capacity has to be sought intricately woven in a mechanism of monitoring and evaluation in a cyclical process of management and planning” (p. 12). Como Wall, el autor sostiene que la CC no es una panacea, pero, sí está en el centro de la búsqueda de estrategias de desarrollo sostenible.³⁶

Wall y Mathieson (2006), observan que durante muchos años se ha prestado atención a la CC, pero, el concepto ha permanecido como un concepto “muy elusivo y debatido” a pesar del reconocimiento de los impactos negativos del turismo. Las discusiones actuales

³⁶ En algunos lugares donde se intentó poner límites (Ibiza, por ejemplo) el resultado fue el efecto contrario, más turistas fueron atraídos. (Coccossis, 2004)

se han dirigido a la necesidad de aclarar y precisar declaraciones de metas y evaluaciones del grado al cual esas metas deban ser realizadas, por lo que no habría una capacidad “natural”, “innata”, del destino, sino que se establecería a partir de determinados objetivos.

Empíricamente, se han hecho estimaciones de la CC en áreas recreativas,³⁷ que han permitido por lo menos poner en discusión cómo los diferentes *stakeholders* (entre ellos los propios gestores e investigadores) perciben los diferentes grados de sobrepoblación, sus impactos sobre el medio y los tratamientos propuestos y ha permitido construir metodologías bajo un enfoque integral (Alvarez, 2010).

En resumen, a pesar de las críticas, en la práctica la CC ha devenido en una herramienta muy útil para la gestión turística, que puede hacer posible la sostenibilidad de la actividad.

1.4.3 Conceptos alternativos a la CCT

Tanto McCool y Lime (2001) como Lindberg et al (1997), al cuestionar la efectividad de la CC como herramienta eficaz de gestión, citan a otros autores en la misma dirección, los cuales han propuesto marcos alternativos³⁸ como:

- Límites de cambio aceptables (LAC en inglés): Dado que todo uso provoca inevitablemente un cambio, la atención se desvía desde cuánto uso es excesivo a cuánto uso es aceptable, cuya respuesta obedece a juicios personales que requieren la aceptabilidad de todos los involucrados y no solo la de los gestores.
- Gestión del impacto de los visitantes (VIM en inglés): Se enfoca tanto en gestionar los impactos producidos por los visitantes como sus actividades, lo cual se considera más importante que centrarse solo en el número de visitantes.

³⁷ En Europa, particularmente en las áreas costeras como el estudio encargado por la Comisión Europea al Departamento de Estudios Ambientales a la Universidad del Egeo (2002), PAPRAC (2003). En la Costa del Sol Oriental, el trabajo de Navarro, Damian y Fernández-Rodríguez (2013). En Costa Rica, un destino muy conocido en América Central, está el estudio de Cifuentes en 1992.

³⁸ Nilsen y Tayler (1997) realizan una comparación y una cronología entre estos métodos alternativos a la CC e incorporan otros dos como el Recreation Opportunity Spectrum (ROS) y el Management Process for Visitor Activities (VAMP).

- Experiencia del visitante y protección de los recursos (VERP en inglés): Se define como un marco de planificación y gestión centrado en los impactos del uso del visitante, su experiencia y los recursos del área.

Puede verse que, en realidad, estos marcos alternativos caben dentro de la CCT, que deviene en un marco global y premisa fundamental en el proceso de planificación: hay algún punto de no retorno, un nivel de uso tal que, más allá de él, el destino no podrá volver a ser el de antes o simplemente no podrá perdurar en el tiempo.³⁹ Por tanto, implica un límite que no tiene que entenderse como un número preciso (lo criticado y superado en la discusión) sino como un margen (un intervalo razonable, factible) a partir del cual sonar la voz de alarma, para esto sería necesario contar con algún indicador o variable que permita determinar ese margen, identificar cuál, es la tarea fundamental del planificador, para cumplirla tiene a la mano abundante literatura.

1.4.4 Los diferentes componentes de la CCT

El diccionario de Cambridge define “capacity” como “the total amount that can be contained or produced”. En castellano es la propiedad de poder contener cierta cantidad de alguna cosa hasta un límite determinado (Google). Aplicado al caso de los destinos turísticos, las propiedades pueden referirse a atributos del mismo como sus características físicas, sociales y económicas, las cuales dan lugar a dimensiones específicas dentro del destino.

El destino turístico es un elemento del sistema turístico global, pero, puede ser considerado como un sistema en sí mismo, en el cual cada uno de sus atributos constituyen subsistemas con sus propios niveles de capacidad (Barrado, 2004).

O’Reilly (1986), afirma que los niveles de capacidad son influidos tanto por las características de los turistas como por las características naturales del área y sus procesos y la estructura social, económica y política; cada uno de estos aspectos dan lugar a subsistemas con su propia capacidad de carga, como la física, social y económica.

³⁹ Una cuestión muy importante es el tema de la estacionalidad en relación con la CC. El número de visitantes debe pasar de lejos el “umbral” en las estaciones pico y en las festividades, el resto del año es posible que se esté lejos del umbral, por lo que los locales pueden estar dispuestos a tolerar la sobrecarga, en este caso, la planificación deviene crucial para mitigar los impactos no deseados.

Butler, 2004) considera las capacidades ecológicas, social, perceptual, de seguridad y espacial. Shelby y Haberlein (1986) distinguieron cuatro componentes: recreacional, ecológica, de las facilidades y social. Así lo han hecho los diversos autores que han estudiado la CCT y se han referido a ellos como tipos de capacidad, en esta tesis se prefiere hablar de componentes porque, aunque esas capacidades pueden ser estudiadas individualmente, es el conjunto lo que ocurre y constituye la capacidad de carga turística. El análisis de cada uno de ellos constituye la base para la determinación de las políticas, estrategias y acciones por parte de los tomadores de decisiones (Martin y Uysal, 1990).

Se resume a continuación las definiciones de los componentes de la CCT:

- a. La capacidad de carga ecológica: Está referida al medio ambiente natural cuya preservación dio origen al concepto de capacidad de carga mucho antes que el concepto fuera traído al ámbito del turismo, fue aplicado por los biólogos y ecologistas. Diversos autores se han referido a ella con nombres distintos, algunos la han llamado ambiental (Pearce, 1989), otros la denominan física (O'Reilly, 1986).

O'Reilly la define como el componente biofísico que refleja la calidad y la capacidad máxima del entorno. Pearce se refirió a ella como la degradación que puede soportar el medio ambiente. Ceballos-Lascurain (1996, citado por Cifuentes, 1999) la definió como la capacidad que posee un ecosistema para mantener organismos mientras mantiene su productividad, adaptabilidad y capacidad de regeneración; esta capacidad pone límite a la actividad humana, si este límite es cruzado el recurso se deteriorará. Brown, Turner, Hameed y Bateman, (1997) van un poco más allá y señalan a la CC ecológica como el grado y alcance de las tensiones y presiones relacionadas con las actividades turísticas que pueden infligirse sin desestabilizar la integridad de los sistemas naturales.⁴⁰ Navarro (2003) cita a algunos autores que han señalado las dificultades para medirla, pero, señala el autor, establecerla es crucial para el desarrollo sostenible; dada la cantidad de componentes bióticos y abióticos de un sistema natural, puede

⁴⁰ Al referirse a "integridad" Turner cita a Norton (1992) quien señala que la integridad de un ecosistema no implica solo funcionar saludablemente sino mantener su diversidad total, a nivel de paisaje.

ser de gran utilidad centrarse en algún componente que es crucial para el funcionamiento del sistema global.

- b. La capacidad de carga social: O'Reilly (1986) alude a dos escuelas de pensamiento que recogen el aspecto social del destino. Una enfocada en la población residente, o capacidad de carga social (CCS), la cual viene a ser la capacidad para absorber los impactos negativos del turismo antes que sean sentidos por la comunidad anfitriona (cuántos son deseados antes que cuántos son atraídos) o el nivel de tolerancia de la población de acogida a la presencia y el comportamiento de los turistas en el área de destino.

La otra escuela se enfoca en los visitantes, en este caso la capacidad se concibe como los niveles más allá de los cuales el flujo turístico declina porque los turistas perciben que ciertas capacidades han sido excedidas y el destino deja de satisfacerlos y atraerlos por lo que buscarán destinos alternativos, refleja la calidad de la experiencia recreativa. O'Reilly (1986) y Pearce y Kirk (1986) la llaman capacidad de carga perceptual (CCP).

Getz (1983) en su esfuerzo por operativizar el concepto de CC con fines de planificación, se refirió a la primera como la tolerancia de la comunidad anfitriona y a la segunda como las percepciones y satisfacción de los visitantes.

- c. La capacidad de carga económica (CCE): O'Reilly la define como la capacidad de absorber las funciones turísticas sin presionar en otras actividades locales deseables. Navarro (2003) también alude a esta capacidad al referirse a la capacidad de carga social, según él hay un límite de saturación que los residentes pueden soportar sin dificultar sus funciones dentro del territorio, tanto respecto a las actividades de uso del suelo como también a las actividades preexistentes en el territorio. Sin embargo, a pesar de los numerosos estudios sobre la CCT, no se halló alguno referido específicamente a este aspecto a pesar de lo importante que es, dado que la actividad turística y las demás actividades económica ocurren sobre el mismo espacio físico y, si no todos, muchos de los recursos de ese espacio pueden ser demandados por más de una de ellas y, tal competencia por su uso, puede generar conflictos. Cuando se define el destino como un espacio construido

social y espacialmente, no se puede abstraer al turismo del sistema económico global del cual forma parte.

- d. La capacidad de carga institucional: Nivel de desarrollo turístico que los responsables de la gestión de un destino pueden manejar sin reducir su eficiencia. Se mide por la capacidad de las instituciones públicas de regular y controlar el crecimiento turístico, fue propuesta por Butler.
- e. La capacidad de carga física: Pearce y Kirk (1986) se refirieron a esta como a la cantidad de turistas y sus actividades que pueden ser abastecidas con la infraestructura y facilidades existentes. Navarro (2003) la denomina capacidad de carga básica, dada por la saturación o la carencia de bienes y servicios que afectarían directamente a la población residente al tener que compartirlas con los turistas por lo cual está directamente relacionada con la capacidad de carga social.

Esta tesis se centra solo en los siguientes componentes:

- CCS: Nivel de crecimiento turístico que los residentes están dispuestos a tolerar sin ver afectado sustantivamente su nivel de bienestar. Límite hasta el cual la población local o anfitriona tolerará el turismo y la presencia de los turistas.
- CCP: Nivel de crecimiento turístico que los turistas están dispuestos a tolerar sin ver afectada considerablemente la calidad de su experiencia. Límite a partir del cual los turistas buscarán destinos alternativos porque consideran excesivo el número de visitantes.

CCE: Nivel de crecimiento turístico a partir del cual la actividad turística obstaculiza el desarrollo de otras actividades económicas sobre el territorio. Límite hasta el cual el turismo puede integrarse a las demás actividades económicas sin causar presiones sobre ellas.

1.5 La gestión integrada de zonas costeras (GIZC)

Las zonas costeras (ZC) son una importante fuente de recursos para el crecimiento económico,⁴¹ esta es la razón fundamental por la cual casi la mitad de la población mundial o tres mil millones de personas en el año 2000 vivían a menos de 200 kilómetros de la costa (Creel, 2003); dos mil trescientos millones lo hacían dentro de los 100 km o un 38% de la población mundial (Kay y Alder, 2005). Más aún, en ese mismo año, el 10.9% de la población mundial (625 millones de habitantes) vivían en las llamadas zonas costeras de baja elevación,⁴² los estudios de Neumann et al (2015) proyectaron desde esta cifra que, hacia 2030, tales áreas serían ocupadas por entre 879 – 949 millones de personas y para el año 2060 la cifra ascendería a 1,4 mil millones. Un panorama más preciso lo ofrecen estos mismos autores al referirse a la densidad poblacional, en promedio las ZC fueron ocupadas por 241 personas / km² frente a una media mundial global de 47 personas / km²; hacia el 2060 la cifra sería de 534 personas / km². Ciertamente, la cifra de 241 se elevaba hasta 382 persona por km² en el caso de los países menos desarrollados.

Esta elevadísima concentración de la población en las ZC, al mismo tiempo ha producido impactos graves sobre su medio ambiente físico (ecosistemas costeros y marinos altamente productivos), de por sí intensamente dinámico con atributos que cambian con frecuencia (Post y Lunding, 1996), todo lo cual se ha traducido en grandes desafíos que deberán enfrentar aquellas mismas poblaciones y quienes las gobiernan.

With more people crowding into coastal areas, the greater the pressure on both land and sea. Natural landscapes and habitats are altered, overwhelmed and destroyed to accommodate growing populations ... Ironically, the great wealth of coastal areas, whether in terms of fishing, tourism, international trade, or natural resources, is what attracts these abundant populations, making them the seeds of its own destruction. (UN Atlas of the oceans. 2002-2016, p.1)

⁴¹ La FAO (s.f.) establece múltiples usos de las ZC: asentamientos humanos, desarrollo industrial, eliminación de desechos, protección de orilla, puentes y transporte marítimo, infraestructura de transporte terrestre, proyectos de oferta y control de agua, pesca marítima, acuicultura, industria forestal costera, agricultura costera, industrias extractivas, turismo y recreación, seguridad nacional, lagos y estuarios.

⁴² Las zonas costeras de baja elevación vienen definidas como aquellas zonas de tierra contigua e hidrológicamente conectada a lo largo de la costa y por debajo de 10 m de elevación (Neumann et al, 2015).

Capítulo 1. Revisión de literatura

No existe una delimitación física-geográfica universalmente aceptada de los límites de la ZC que permita definirla, sin embargo, podemos citar:

La ZC viene a ser la interfaz o zona de transición, especialmente aquella parte en la que la tierra es afectada por su cercanía al mar, y esa parte del océano afectada por su proximidad a la tierra, aquella zona en la que los procesos que dependen de la interacción del mar y la tierra son más intensos (Sorensen y McCreary, 1990, citado por Korakandy, 2005)

Las ZC pueden incluir, entonces, deltas de ríos, llanuras costeras, humedales, playas y dunas, arrecifes, manglares, lagunas y otras características costeras. (World Bank, 1996)

Para Clark (1996) la interfaz tierra-océano tiene dos ejes principales, uno a lo largo de la orilla y otro perpendicular a ella; sobre el primero hay poca controversia, mientras sobre el segundo hay considerable discusión. En este último caso los límites dependerán de los objetivos de planificación y gestión, que pueden llevar, incluso a subdividir la zona costera en niveles.

En consecuencia, la delimitación de las ZC no será la misma en todos los países, dependiendo, en realidad, de consideraciones políticas, administrativas, legales, ecológicas y otras razones (Clark, 1992, cit. por Korakandy, 2005).⁴³

Dos definiciones más comprensivas de las zonas costeras son las siguientes:

(es) el espacio geomorfológico a uno y otro lado de la orilla del mar en el que se produce la interacción entre la parte marina y la parte terrestre a través de los sistemas ecológicos y de recursos complejos formados por componentes bióticos y abióticos que coexisten e interactúan con las comunidades humanas y las actividades socioeconómicas pertinentes” (Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo, 2008, p.113)

⁴³ Sin embargo, el World Resources Institute definió a la ZC como aquella área de tierra adyacente a las aguas costeras en un margen de 60 km. Por su parte, la National Oceanic and Atmospheric Administration se refirió a las ZC como incluyendo a las cuencas costeras que desaguan en estuarios, otras áreas costeras terrestres que desaguan en aguas costeras y también las aguas costeras adyacentes (Ehler, 1995; cit por Korakandy, 2005)

Capítulo 1. Revisión de literatura

..... the (coastal) zone is defined by a combination of natural features and human activities which main interact across the whole zone or within individual components of the zone. Recognition of the interaction is the first stage in understanding the need for an integrated approach to management of the coastal margin and in defining the way in which it should be approached (Doody, 2001; p. 249)

Cuando desde mediados del siglo pasado se empieza a llamar la atención acerca de los problemas ambientales estrechamente vinculados al rápido incremento de la población, desde la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se iniciaron un conjunto de acciones para encarar el problema. En 1972 se convocó a la que se conoce como la Primera Cumbre de la Tierra o Conferencia de Estocolmo que declaró, entre otras cosas, al hombre como “obra y artífice del medio que lo rodea”, que “debe actuar en armonía con la naturaleza” y planteó la “necesidad de que todos los ciudadanos, empresas e instituciones participen en esa tarea”. Asimismo, estableció 26 principios, entre los cuales, adelantándose al Informe Brundlandt, planteó la obligación del hombre de preservar los recursos naturales para las generaciones presentes y futuras, y lograr un orden más racional adoptando un enfoque integrado y coordinado de la planificación de su desarrollo. A fines de ese año, en el marco de la misma Conferencia, se creó el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) como la autoridad ambiental a nivel mundial, cuyo rol fundamental fue crear conciencia sobre los problemas ambientales y apoyar a su solución a nivel global. Una década después, en 1982, se publicó la Carta de la Naturaleza en el que se recalca la situación de persistente deterioro de la naturaleza ante el consumo excesivo de los recursos y la falta de un ordenamiento adecuado e instó a tener en cuenta la capacidad del sistema natural en los planes de desarrollo de largo plazo.

Al año siguiente, en un contexto en que los problemas ambientales crecían exponencialmente y las soluciones aritméticamente, se creó la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo o Comisión Brundlant para “comunicar el mensaje de que el medio ambiente y el desarrollo eran interdependientes”, durante tres años la Comisión sostuvo reuniones alrededor del mundo y en 1987 se hizo público el Informe Brundlant que invocó a preservar los recursos para satisfacer las necesidades actuales y futuras. Pero, será a veinte años de la Conferencia de Estocolmo, en la ciudad de Río en

1992 que se publicó el Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo que constituye el documento más elaborado en torno al planteamiento de los problemas ambientales y las políticas que debían emprenderse. En la Cumbre se reconoció que la protección del medio ambiente y la administración de los recursos naturales deben integrarse en las cuestiones socio-económicas de pobreza y subdesarrollo.

En las Cumbres siguientes –Johannesburgo en 2002 y Río en 2012– los temas centrales siguieron siendo la protección del medio ambiente a la par de una reducción de la pobreza, y los esfuerzos se enfocaron a lograr una aplicación más eficaz de los acuerdos de 1992.

El capítulo 17 del Programa 21 elaborado por la Conferencia de Río (1992) corresponde a la “Protección de los océanos y de los mares de todo tipo, incluidos los mares cerrados y semicerrados, y de las zonas costeras, y protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos”. Se declara que el medio marino y su zona costera “constituye un todo integrado que es un componente esencial del sistema mundial de sustentación de la vida y es un valioso recurso que ofrece las oportunidades para un desarrollo sostenible” y que la protección de ese medio “exige nuevos enfoques de la ordenación y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras en el plano nacional, regional, subregional y mundial que deben ser integrados en su contenido y estar orientados a la previsión y prevención” (Declaración de Río, 1992) .

Históricamente los programas para el manejo o gestión integrada de las zonas costeras (GIZC) surgieron ante la creciente convicción de que los sistemas sectoriales de gestión no eran adecuados (Cullinan, 2006). Korakandy (2005) propone cuatro etapas en la evolución del concepto de GIZC: primero, en los años 70 con la iniciativa de EEUU para proteger el medio ambiente, lo cual proporcionó el marco básico para el posterior desarrollo del concepto⁴⁴; luego, los programas llevados a cabo por la Agencia de Estados

⁴⁴ Con el propósito específico de implementar un programa de gestión integrada de costas, los EEUU promulgaron en 1972 la Federal Coastal Zone Management Act que inducía a los estados a asociarse al gobierno federal incentivándolos a través de la provisión de una ingente cantidad de fondos y de ejercer cierto grado de control sobre las actividades del gobierno federal en la zona costera (Post y Lunding, 1996; Cullinan, 2006). Aunque los antecedentes de esta ley pueden remontarse a 1965 cuando se creó el Programa GIZC para la Bahía de San Francisco y el Informe “Our Nature and the Sea” de la Comisión Strapport, el cual recomendó la creación de un programa GIZC a nivel nacional (Islam, 2008).

Capítulo 1. Revisión de literatura

Unidos para el Desarrollo internacional (USAID); después, las iniciativas europeas⁴⁵ y, finalmente, los esfuerzos internacionales conjuntos.

En el marco de las estrategias propuestas por la Comisión Europea se define la GIZC como:

Es un proceso dinámico, continuo e iterativo destinado a promover la gestión sostenible de las zonas costeras. Consiste en conseguir equilibrar a largo plazo, dentro de los límites impuestos por la dinámica natural y la capacidad de carga de la zona, los beneficios del desarrollo económico y de los usos de la zona costera por los seres humanos, de la protección, preservación y restauración de las zonas costeras, de la reducción de las pérdidas en términos de vidas humanas y de daños a las cosas y del acceso y disfrute públicos de la costa. (Comisión Europea, 1999, p.16)

El mismo marco señala:

- a. El término ‘integrada’ se refiere tanto a la integración de objetivos como a la integración de los numerosos instrumentos necesarios para conseguirlos. Designa la integración de todas las políticas, sectores e instancias administrativas pertinentes. Implica la integración de los componentes terrestre y marino del territorio. La gestión de zonas costeras es una gestión integrada en el tiempo y en el espacio y es intrínsecamente pluridisciplinar. No debe encasillarse en ningún caso como un aspecto emparentado exclusivamente con el sector del medio ambiente.
- b. A pesar de lo que implica la palabra “gestión”, este proceso abarca todo el ciclo desde la recogida de información, la planificación, la toma de decisiones, la gestión y el seguimiento de la ejecución. La palabra “planificación” debe entenderse en su sentido más amplio de desarrollo estratégico de políticas y no

⁴⁵ Al parecer, la conferencia de Estocolmo influyó para que la UE creara en 1973 la primera directriz orientada a la protección del medio ambiente. En 1996 se creó el programa de demostración de la Comisión Europea sobre GIZC para mostrar su aplicación a través de 35 proyectos locales y regionales. En el año 2000, la Comisión comunicó al Consejo y Parlamento Europeo la Estrategia Europea para la GIZC. En el año 2002, estos recomendaron a los Estados Miembros la adopción de una GIZC sustentada en la estrategia formulada.

simplemente como planificación de los usos del suelo u otro tipo de planificación sectorial.

- c. En la gestión integrada de las zonas costeras se recurre a la participación y cooperación de todas las partes interesadas y afectadas, a las que se ha puesto en conocimiento de la información debida, para evaluar los objetivos de la sociedad en una zona costera concreta y en un momento dado, y realizar las actuaciones oportunas para conseguir esos objetivos.”

Barragán, Achica y Pérez (2008) citan a diversos autores que recalcan que la GIZC es un proceso de planificación hacia el logro del desarrollo sostenible de las costas, uno de los autores citados destaca la gestión de conflictos y la compatibilidad que debe existir entre los objetivos de la GIZC con los objetivos regionales, nacionales e internacionales. Esto es importante porque los conflictos son inevitables cuando los involucrados compiten por el uso de los mismos recursos en un espacio que es rico en tales recursos, pero limitado (FAO, s/f); además, en la mayoría de los casos, las zonas costeras son solo una parte del territorio nacional e interactúa con los demás espacios de este territorio.

Por lo anterior, se entiende que el proceso GIZC es un proceso de planificación con dos pilares fundamentales, sostenibilidad como objetivo y gobernanza como estrategia. Una definición que abarca ambas dimensiones es dada por el banco mundial:

ICZM is a process of governance and consists of the legal and institutional framework necessary to ensure that development and management plans for coastal zones are integrated with environmental (including social) goals and are made with the participation of those affected. The purpose of ICZM is to maximize the benefits provided by the coastal zone and to minimize the conflicts and harmful effects of activities upon each other, on resources and on the environment. (World Bank, p. 1)

Sin embargo, ni la sostenibilidad, ni la gobernanza son conceptos sencillos y en la práctica la GIZC es difícil de implementar. Por definición, su carácter es transversal a todo lo que acontece en las costas, de ahí su complejidad.



CAPÍTULO 2. EVOLUCIÓN DEL TURISMO Y CONTEXTO ACTUAL

Veinticinco millones de personas viajaron a través del mundo en 1950, diez años después esa cifra casi se triplicó; a una tasa media de crecimiento de 10,69%, los turistas invadieron principalmente Europa y América. En la década siguiente el ritmo de crecimiento se desaceleró, pero, fue igualmente impresionante; a una tasa media de 9.15%, hizo que se denominara a estas décadas como la era del turismo de masas.⁴⁶ Aunque en las décadas siguientes el ritmo fue más lento aún, al final del siglo la cifra del turismo internacional fue de 674 millones y en el año 2019 ascendió a 1460 millones (de esta cifra, el 55% de personas se movilizó por motivos de ocio), lo que equivalía al 19% de la población mundial y representó 1,7 billones de dólares en ingresos (Organización Mundial de Turismo, 2003-2006, 2006-2020)

La Figura 2.1 compara el ritmo de crecimiento del número de turistas internacionales en el mundo con el ritmo de expansión económica. A lo largo de los 20 años señalados, solo en cuatro de ellos la tasa de expansión económica ha sido mayor a la tasa de crecimiento del número de turistas; más aún, en el peor momento de la crisis económica mundial (2009) aunque la caída del turismo fue más fuerte, este logró recuperarse con creces al año siguiente, y desde entonces se ha mantenido por encima del crecimiento del producto. En el período, en promedio, el número de arribos internacionales creció a una tasa de 5,2% frente a una tasa de expansión económica de 2,9% (Anexo 1). Además, entre 2009 y 2019, el crecimiento real en ingresos por turismo internacional fue 54%, mientras que el crecimiento mundial del producto interno bruto real fue de 44% (OMT, 2019); aunque la cifra de empleo se ha mantenido, 1 de cada 10 personas empleadas en el mundo durante el 2017, lo estuvo en el sector turístico (WTTC, 2018).

⁴⁶ Puede verse Mazon (2001), acerca de los hechos y circunstancias que contribuyeron al turismo de masas.

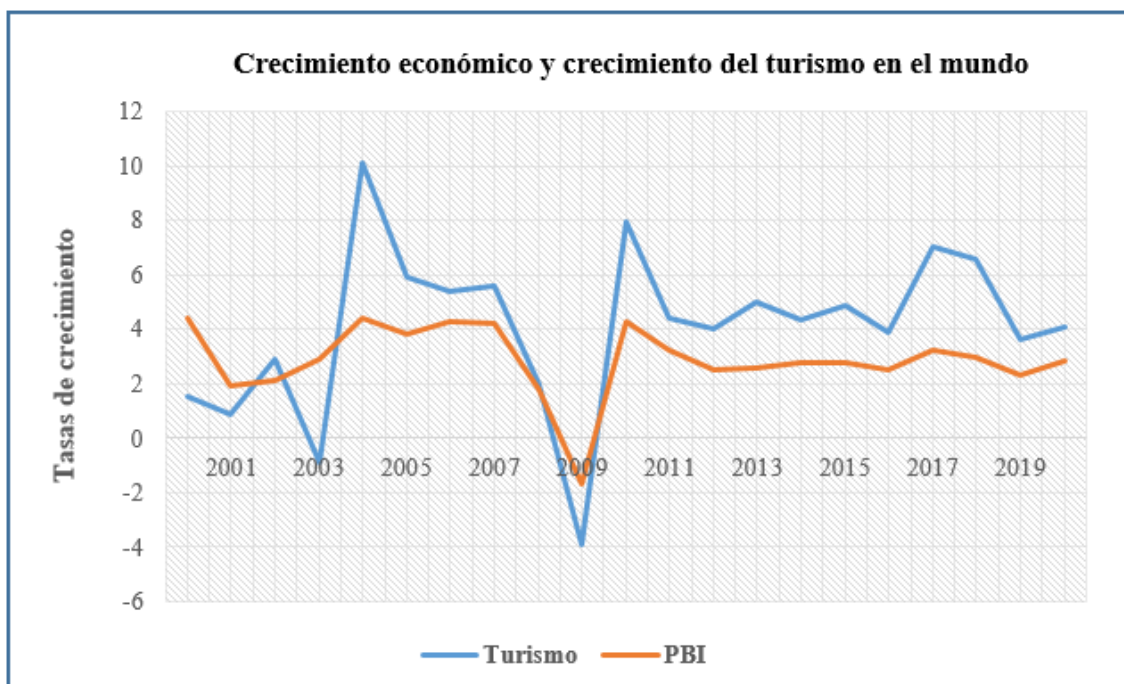


Figura 2.1 Comparativo de la tasa de crecimiento de arribos internacionales en el mundo y la tasa de crecimiento de la producción mundial. 2000-2019.
Fuente: Organización Mundial de Turismo. Datos esenciales de Turismo (2003 a 2006). Panorama del Turismo Internacional (2009 a 2019).

No obstante, hasta 2019, una característica fundamental del turismo mundial se ha mantenido: los principales receptores continúan siendo los países desarrollados que, incluso en el contexto de la crisis económica, vieron elevar ligeramente su cuota de mercado⁴⁷ y, en algunos casos, ello les permitió mitigar los efectos de la recesión.⁴⁸ Aunque tal crecimiento ha ocurrido a expensas de los países menos desarrollados, la performance de éstos últimos ha sido muy desigual: los países asiáticos, el norte de África y Oriente Medio, mostraron sólidos crecimientos en su cuota de participación, mientras que la de América del Sur se ha venido retrayendo (OMT, 2019).

2.1 El desarrollo del turismo en el Perú

El panorama del turismo mundial nacional permite establecer si el desarrollo del turismo nacional se ubica dentro de la corriente global del turismo. El panorama del turismo

⁴⁷ Pasando de 53.3 % en el 2010 a 55% en el 2015. (OMT, 2016)

⁴⁸ Es el caso de España, uno de los tres primeros países receptores mundiales de turistas donde el PBI turístico ha crecido por sobre el PBI global.

nacional permitirá proporcionar el marco para entender el desarrollo del turismo en Paracas y se presenta a continuación.

2.1.1 El turismo peruano en el contexto latinoamericano

Perú y México son dos países con características geográficas, históricas y culturales similares, sin embargo, la ubicación de este último en el hemisferio norte, al lado de la economía más grande del mundo, ha marcado su evolución económica y ha hecho que la distancia entre ambos países ya no solo sea en términos geográficos. Uno de los indicadores más certeros es el volumen de turistas que cada uno recibe anualmente, en promedio en el periodo 2010-2019. El Anexo 2a y Figura 2.2 presenta diversos indicadores sobre cuatro economías latinoamericanas. México recibió 8,3 veces más turistas que Perú. Sin embargo, Chile, un país más pequeño y con menor diversidad geográfica y cultural, en el mismo período recibió 1,2 veces más turistas, este pequeño país recibió, en promedio en ese período, un millón más de turistas. Perú supera a Colombia, este país, con características geográficas similares a Perú, estuvo expuesto a problemas de la violencia política, lo cual afectó el turismo.

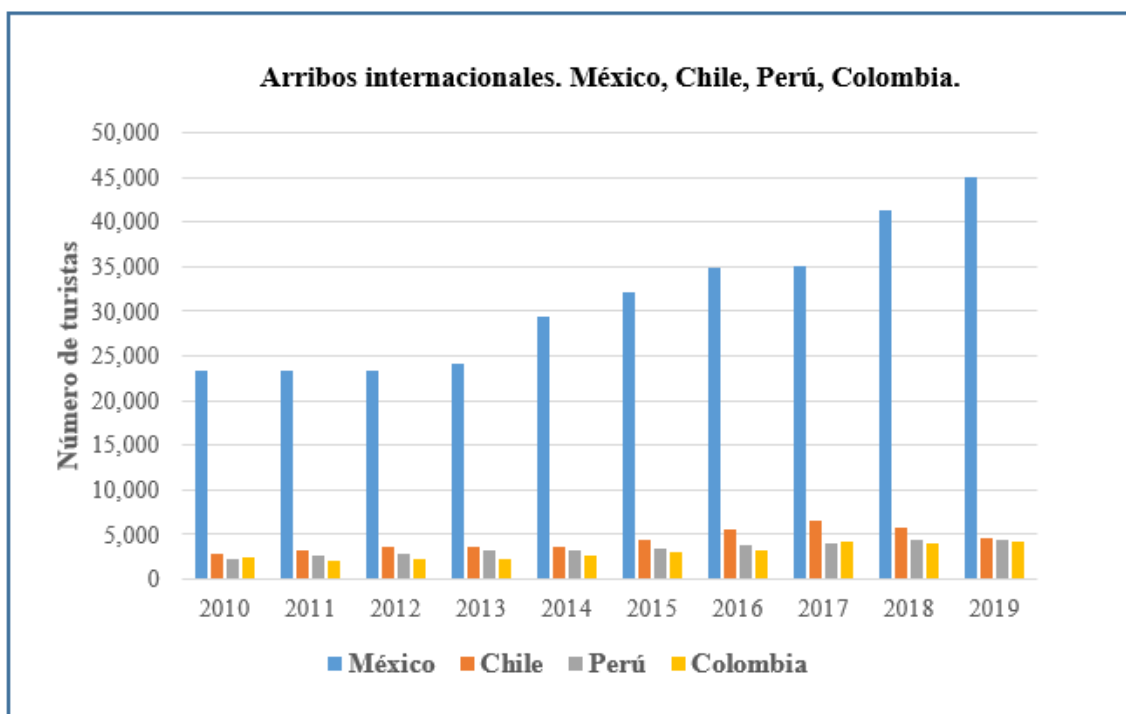


Figura 2.2 Comparativo del número de turistas internacionales que arribaron a México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019.

Fuente: Panorama del Turismo Internacional. OMT, años respectivos.

La Figura 2.3 muestra la misma evolución, pero, en términos porcentuales (Anexo 2b). En el caso de Perú, el ritmo de crecimiento se ha mantenido más o menos estable al igual que México, Colombia muestra una moderada tendencia al alza, mientras Chile, ha visto desacelerar su crecimiento.

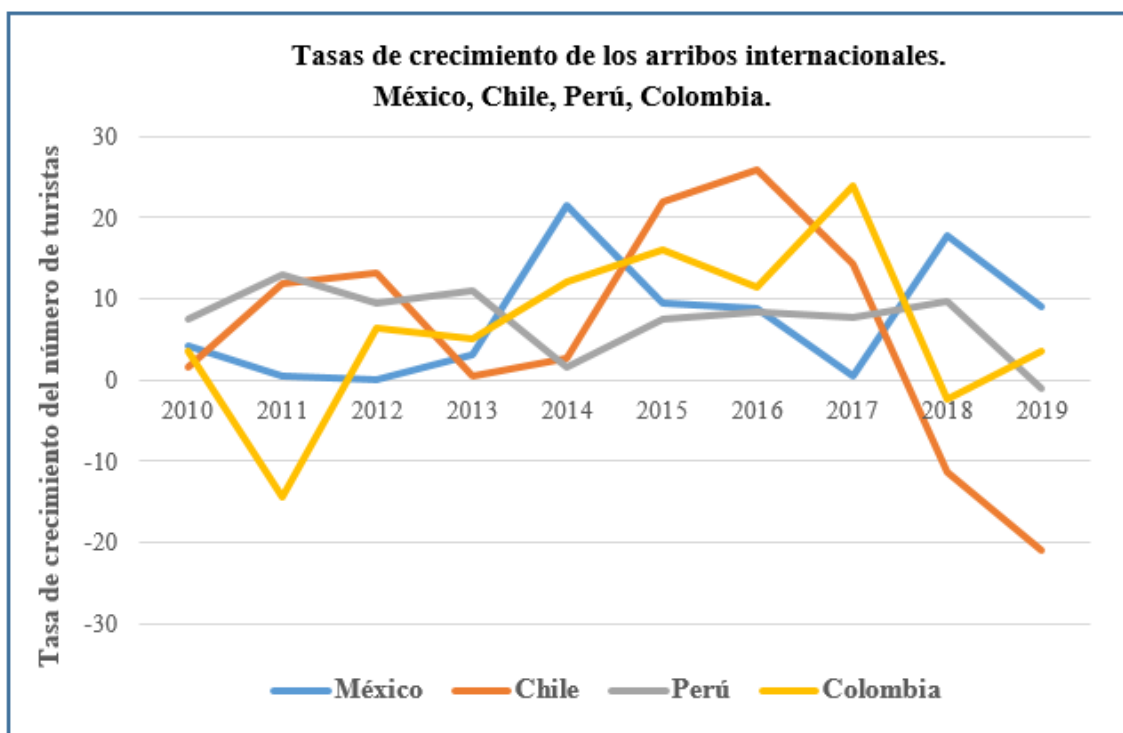


Figura 2.3 Comparativo de las tasas de crecimiento del número de turistas internacionales que arribaron a México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019
Fuente: Organización Mundial de Turismo. Panorama del Turismo Internacional. (2004 a 2018).

Esta situación contrasta con los ritmos de la expansión económica de los cuatro países en la década señalada. La figura 2.4 señala una tendencia a la desaceleración económica en los cuatro casos, además de una alta volatilidad; pero, también muestra la ventaja de la expansión económica peruana frente a los países considerados. En promedio, entre 2010 y 2019, Perú creció a un ritmo de 4.5% anual, mientras México, Chile y Colombia lo hicieron a 2,7%, 3,3% y 3,7%, respectivamente. En resumen, Perú creció por encima de cualquiera de los tres países y debería esperarse un mayor dinamismo del turismo, pero, no ha ocurrido. Esto podría estar indicando algunas fallas por el lado de la oferta, pues, si el dinamismo del turismo internacional es creciente, un país en auge debería ser más atractivo para los viajeros del mundo, sea que ellos se movilicen por razones de ocio, negocios u otros.

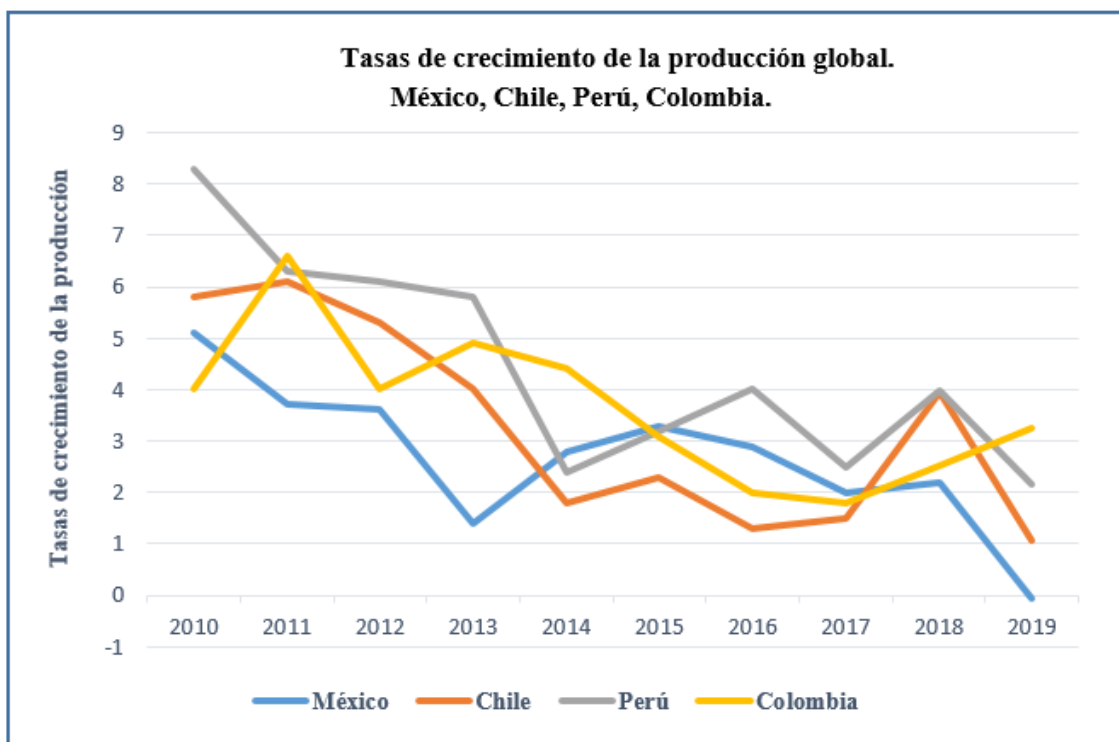


Figura 2.4 Comparativo de las tasas de crecimiento del producto bruto interno real de México, Chile, Perú y Colombia. 2010-2019.

Fuente: Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>

Efectivamente, según las cifras del Observatorio Turístico del Perú, la participación del PBI turístico ha evolucionado lentamente, entre 2010 y 2019 tal participación osciló entre 3,7 % y 3,8%, cifras solo superiores a la contribución del sector pesquero y del sector electricidad y agua.⁴⁹

En los últimos años el gobierno ha realizado importantes esfuerzos para mejorar su competitividad habiendo escalado posiciones en el ranking mundial; sin embargo, en los tres últimos Planes Estratégicos Nacionales de Turismo (2008, 2012 y 2016), los diagnósticos siguen señalando problemas por el lado de la oferta, especialmente aquellos relacionados a un incremento de la infraestructura, el desarrollo de una cultura turística, fortalecimiento de capacidades para la gestión, gobernanza y seguridad turística, todo esto en la búsqueda de un “turismo competitivo y sostenible” (PENTUR, 2016)

⁴⁹ Según el World Travel & Tourism Council (WTTC), esta cifra es mayor a la de Chile que osciló alrededor de 3.4% (citado por Canatur, 2017), pero bastante menor al de México que es 8,7%; en el caso de Colombia, la participación fue de 3.7%.

2.1.2 La historia del turismo en el Perú

Para entender el desarrollo actual del turismo peruano es necesario conocer su historia. Esta investigación define tres etapas en ese proceso: a) Desde principios del siglo XX hasta finales de la década del 20; b) Las décadas 30 a 50; y, c) Desde los años 60 hasta los primeros años de década de los 90. Desde aquí, la evolución del turismo peruano es historia reciente.

2.1.2.1 La iniciativa privada: 00s-20s

Alayza (1947) señala a exploradores como los jesuitas, Antonio Raymondi, Max Uhle, entre otros, como precursores del turismo en el Perú,⁵⁰ pero, también señala que el turismo moderno se inicia aquí, como en Inglaterra, con los deportistas, concretamente con los ciclistas limeños que ya en 1896 y 1897 se agrupaban en la Unión de Ciclistas y el Club de Ciclistas de Lima.

Durante el siglo XIX, luego de la Independencia, los diferentes intereses e ideologías de los gobernantes hicieron difícil la consolidación de la nueva nación. Sin embargo, hacia 1840 –y hasta el inicio del conflicto bélico con Chile- el descubrimiento de un producto de características peculiares, el guano de islas, facilitó las divisas que le permitieron ingresar a la modernidad.⁵¹ Al mismo tiempo atrajo a un sinnúmero de inmigrantes americanos y europeos, en 1848, uno de estos transformó la antigua Posada de Pedro Maury en el histórico Hotel Maury, Figura 2.5a) el primer hotel de lujo en el centro de la ciudad capital, el cual a principios del siglo pasado era considerado como uno de los mejores de Latinoamérica (Orrego, 2009).

Las dos primeras décadas del siglo XX, aunque de relativa paz social y política, transcurrieron en medio de una serie de problemas irresueltos como la cuestión indígena y las fronteras geográficas, los reclamos de la masa obrera, la emergencia de una clase media y la disputa entre librecambio y proteccionismo que enfrentaba a la pequeña clase

⁵⁰ Fueron los extranjeros los que, después del proceso de independencia, se interesaron por conocer y explorar el Perú. Estuardo Núñez (2014) menciona a Ephraim G. Squier quien viajó por todo el Perú en dos de los tres años que vivió aquí, que reprochaba a los limeños su desinterés por las ciudades interiores: “por un limeño que ha llegado al Cuzco, cien han llegado a París”. Núñez estima que Squier debió haber estado por el Cuzco hacia mediados de 1864 y que Hiram Bingham (quien dio a conocer la ciudadela de Machu Picchu en 1911) leyó sus escritos sobre el Cuzco.

⁵¹ Así, en 1851 se inauguró la primera línea férrea del país y de Sudamérica.

industrial y los agroexportadores, así como a sus representantes en el gobierno (Contreras y Cueto, 2004).

En medio de estos acontecimientos, en 1919 asumió como presidente por segunda vez A. Leguía bajo la idea de un gobierno demoliberal, en la que los capitales extranjeros, especialmente el norteamericano, permitieron “ampliar increíble y artificialmente los recursos fiscales” (Yepes, 1979) que financiaron la modernización del país, especialmente la capital. En este esplendor se inauguró un lujoso Hotel Bolívar en diciembre 1924 (Figura 2.5b) para conmemorar el centenario de la victoria de Ayacucho y se ubicó frente a la Plaza San Martín, esta se había culminado en 1921 para el centenario de la Declaración de la Independencia (García, 2014).⁵² El mismo año de 1924, se inauguró el Lima Golf Club en el distrito de San Isidro, cuyos miembros pertenecían principalmente a la colonia británica residente en Lima. Unos años después en el mismo distrito se construiría, al más puro estilo californiano, el Hotel Country Club que fue inaugurado en febrero de 1927 por el propio presidente Leguía (Figura 2.5 c y 2.5d) este hotel formó con otras instituciones como el mismo Lima Golf Club, el Jockey Club del Perú y el Club de la Unión, entre otras, un holding que representaba a las más exquisitas clases sociales del país.⁵³

⁵² Antes, en 1920, un inmigrante italiano había inaugurado el Hotel Bertolotto en el balneario de San Miguel. Bless (2014) menciona a Leguía como uno de sus clientes más asiduos; actualmente ya no existe.

⁵³ El Hotel Country Club Hotel continúa siendo uno de los hoteles más exclusivos de Lima, junto con el Hotel Bolívar han sido declarados Patrimonio Cultural de la Nación. El Hotel Bolívar llegó a ser comparado con hoteles europeos como el Excelsior, el Ritz y el Savoy, (García, 2014).



Figura 2.5 (a) Antigo Hotel Maury. (b) Hotel Bolívar. (c) Antigo Lima Country Club Hotel. (d) Moderno Lima Country Club Hotel.

Fuente: <http://unalimaquese fue.blogspot.com/2010/09/el-hotel-maury.html>

<https://redaccion.lamula.pe/2016/12/20/hotel-bolivar-sat/victorliza/#lg=1&slide=0>

https://es.wikipedia.org/wiki/Hotel_Country_Club_de_Lima

<https://es.lhw.com/hotel/country-club-lima-hotel-lima-peru>

Fueron en esos mismos años de paz y de esfuerzos por la modernización de las ciudades que se establece el Automóvil Club con los primeros automóviles y en 1924 se fundó el Touring Club Peruano (TCP) como “una entidad de servicios sin fines de lucro, cuya finalidad es el fomento y servicio al turismo, el automovilismo y actividades conexas para beneficio del país, de la colectividad y en particular de sus asociados” (TACP, s.f.), desde sus primeros años de actividad organizó raids y competiciones automovilísticas, ciclísticas y motociclísticas e iniciaron la publicación de guías turísticas departamentales.⁵⁴

En 1928, se inició el transporte aéreo de pasajeros⁵⁵ a cargo de Pan American Airways y la W.R. Grace & Co, primero internamente (Lima-Talara) y luego a EEUU, Argentina y

⁵⁴ Se debe destacar también el esfuerzo de algunos espíritus aventureros en el interior del país como el del explorador y pintor José Otero quien en 1917 llevó el primer automóvil a Tarma e inició un recorrido por senderos de trocha hacia la ceja de selva central describiendo sus experiencias en un conjunto de escritos y fotos. En 1928 realizará un periplo de 766 Km que anotó, graficó y publicó (Otero, 1929).

⁵⁵ En 1911 habían llegado los primeros aviones militares, precisamente durante el primer gobierno del Presidente Leguía.

Chile; casi inmediatamente se sumó la línea aérea Faucett. Hasta entonces la vía de acceso al Perú había sido por el servicio de vapores a través del Canal de Panamá (Velazco y García, 1937).

El Touring Club Peruano en 1929 publicó su primera guía turística nacional incentivando al turista nacional y especialmente al extranjero a conocer el país para contemplar los “hermosos paisajes como un hallazgo reparador del cansancio y de la monotonía de la vida urbana”. En este año, el país contaba con 4522 km de líneas férreas, 4 892,73 km de carreteras y 18 599,88 km en proyecto (Zapatel, 1929). En 1920 se registraron 8856 autos, en 1930 eran 14 211; el año anterior, el crecimiento del parque automotor había sido considerado como un problema de congestión de tráfico muy grave (Bardella, 1989).⁵⁶

En estas tres primeras décadas del nuevo siglo, la economía peruana continuó con el modelo primario exportador que caracterizó el siglo anterior. En general, los términos de intercambio fueron muy inestables para el país desde 1920 y el presidente Leguía había ejecutado sus obras en base a empréstitos. Con el inicio de la Gran Depresión en 1929, los flujos de capitales se cortaron y la crisis se hizo latente, la agitación social y política que la acompañó obligó al presidente a presentar su renuncia en agosto de 1930.

En resumen, en medio de una relativa estabilidad interna y de “los felices años veinte”, tal fue la naturaleza del turismo en el Perú en estas tres primeras décadas; pero, como en el mundo, reservada para una élite y sin ninguna política pública a no ser por las propicias condiciones que los gobiernos crearon para este grupo que estuvo muy vinculado al capital extranjero. Las tres décadas siguientes serían diferentes.

2.1.2.2 Los inicios del apoyo estatal: 30s -50s

Aunque en 1930 y 1931 la situación económica del país era realmente dramática, el gobierno de facto que se inició en plena crisis mundial decidió tomar en sus manos la cuestión turística, para ello emitió en 1932 la Ley 7663 autorizando al Ministerio de Fomento “para que a la brevedad posible y empleando los recursos y medios provisionales necesarios, atienda al establecimiento de la corriente turística al Perú y en especial a la

⁵⁶ Lima tenía 224 000 habitantes en 1920 según el censo realizado en la ciudad. Oleadas de inmigrantes de otras partes del país llegaron atraídos por el esplendor limeño (Bardella, 1989).

ciudad del Cusco y a los magníficos monumentos incaicos del departamento de ese nombre”. Asimismo, autorizaba al TCP a “hacer la propaganda turística conveniente” proveyéndolo de los fondos necesarios.

Entre 1933-1939, fue presidente del Perú el Gral. Benavides, este tenía una concepción clara del turismo como mecanismo de desarrollo, como “fuente de intercambio, de provechosa vinculación internacional e ingresos de divisas” (Benavides, 1981, p. 268) y convencido del potencial turístico del Perú, inició un plan de construcción hotelera, de restauración de lugares arqueológicos y se propuso integrar el país a través de infraestructura terrestre y aérea (Benavides, 1945).

Hacia 1937, Perú, como destino turístico, ya figuraba en prestigiosas agencias turísticas mundiales como la Wagon Lits que promocionaba sus viajes “todo incluido”. Se podía acceder al país por vía marítima, dos líneas aéreas internacionales, Panagra y Air France, y vías férreas que conectaban con la Paz y Arica (Velazco y García, 1937), además, la aerolínea nacional Faucett conectaba ciudades dentro del país (Figura 2.6 a y 2.6b). Ese año se publicaron dos guías turísticas, una para atraer al “público ilustrado del país y del extranjero” en la que se describía las vías de acceso al país por aire y mar, para la comunicación interna se señalaba tanto las rutas terrestres por auto y ferrocarril como aérea y fluvial; la otra guía tuvo el propósito de divulgar la riqueza artística, geográfica e histórica del Perú (Velazco y García, 1937). En 1938, la Ley 8708 dispuso la construcción de infraestructura hotelera y la vialidad requerida en los lugares de mayor afluencia turística, se concedió una serie de beneficios a los particulares que tuvieran la misma iniciativa y se dispuso la capacitación del personal necesario. Al término del mandato de Benavides se habían terminado o estaban en ejecución 14 hoteles a lo largo del país, política que continuó con el gobierno de Manuel Prado.



Figura 2.6 (a) Avión Fairchild FC-2 de Panagra. (b) Avión Stinson-Detritter N° 1 de Faucett.

Fuente: http://www.oocities.org/paa_clippers/hpanagra.htm

<http://www.incaland.com/MuseoFAP/ELMER.htm>

En 1939, se encargó al Touring y Automóvil Club del Perú (TACP, antes TCP) el fomento y la propaganda del turismo, se designó dos miembros ante su directorio y se creó un impuesto a la importación de llantas y autos para ese fin. En 1940 se creó la Escuela de Cicerones y en 1942 se creó la Compañía Hotelera del Perú (CHT) que operó inicialmente como empresa privada a la cual se encargó la administración de los hoteles construidos por el gobierno. En 1944, la tercera edición de *El Perú: Breve divulgación artística, geográfica e histórica* señalaba que hacia 1940 se contaba con 4449 km de ferrocarriles y 25 850 km de carreteras (Banco Popular del Perú, 1944), habían traficado 14 775 autos, 9411 camiones y 1509 buses y las aerolíneas habían movilizado 28 274 pasajeros. No obstante, aunque se reconocía el esfuerzo del estado para promover el turismo, se menciona también que la falta de medios de comunicación detuvo muchas veces “el noble deseo del viajero culto”.

En abril de 1946, el presidente Bustamante y Rivero, convencido de su responsabilidad en materia turística, creó la Corporación Nacional de Turismo (CNT)⁵⁷ “con el objeto de organizar y fomentar el turismo en la república”, para administrar y construir hoteles, supervigilar los hoteles privados, expropiar lugares y edificios históricos, supervisar junto con ministerio de fomento las vías, supervigilar lugares arqueológicos, hacer propaganda, establecer sanciones, poner tarifas y otras funciones; la CNT adquirió las acciones de la CHT (Figura 2.7a y 2.7b). Al año siguiente, inauguró el I Congreso Nacional de Turismo. Pero, el presidente Bustamante no pudo concluir su gobierno y, en octubre de 1950, el

⁵⁷ El TACP en 1945 alcanzó un documento a las autoridades exponiendo una serie de motivos por la cual no recomendaba la creación de la CNT como empresa pública (TACP, 1961).

gobierno de facto del Gral. Odría dispuso que la CHT retomara la administración de la cadena hotelera del estado, devolviéndole, junto al TACP, la función de promoción del turismo, para lo cual les otorgó subsidios.



Figura 2.7 (a) Emblema de la Compañía Hotelera del Perú. (b) Emblema de la Corporación Nacional de Turismo.
Fuente: Imágenes de Google.

La segunda postguerra resultó desastrosa para el país, pero, al iniciar la segunda mitad del siglo XX, la reconstrucción europea y la guerra de Corea elevaron los términos de intercambio de la economía muy por encima de la media de todos los años anteriores, lo cual favoreció el volumen de exportaciones y el ingreso de divisas que convirtieron el primer quinquenio de los años 50 en inmejorables para la vida económica del país hasta ese entonces. Aunque el gobierno del presidente Manuel Odría (1948-1956) aplicó una política de control de precios sobre los productos básicos como parte de su política populista, éste fue un periodo de liberalización económica, la promoción del turismo dejó de ser preocupación del gobierno, este se orientó a la construcción de infraestructura vial, educativa, urbana; aunque, amplió el número de hoteles de turistas.⁵⁸

En suma, durante estas tres décadas, en medio de todas las limitaciones fiscales y los problemas sociales, económicos y políticos que se debieron enfrentar en el nivel interno, y en el externo –la I Guerra Mundial y la Gran Depresión-, a la iniciativa privada se sumó el esfuerzo estatal en el fomento del turismo,⁵⁹ reconociéndose, así, que “ningún otro país

⁵⁸ La vida y obras del presidente Odría ha sido motivo de varios estudios y críticas, en ellos se destaca tanto el grueso de obras públicas que realizó como su enriquecimiento y el de sus allegados por una sistemática política de corrupción. Fue un gobierno de carácter dictatorial en el cual, a pesar de la excelente coyuntura externa, al concluir en 1956 se había acumulado un enorme déficit fiscal.

⁵⁹ En esta parte discrepamos con Fuller (2008) quien afirma que, durante la primera mitad del siglo XX, el turismo no formó parte de las políticas públicas porque no era considerado como un sector que generase divisas o trabajo, llama a esta etapa de “expansión de transporte e infraestructura” y considera a “el estado

de América tiene como el nuestro un acervo inagotable de riquezas arqueológicas y coloniales, la esplendidez majestuosa de sus paisajes serranos y selváticos, la multiplicidad de nuestras costumbres típicas y la veta aún inexplorada de nuestro folklore” (Benavides, 1939, p.123). Pero, la demanda turística siguió estando limitada a un grupo de élite, tanto nacional como extranjero, así lo reconoce Caciano (1956) quien afirmó: “el turista es generalmente una persona culta poseedora de amplios conocimientos sociogeográficos. Encuentra sus motivos, tanto en las urbes civilizadas, como en las regiones inexploradas, son espíritus selectos” (Caciano, 1956, p.3); aunque este autor y el TACP (1961) criticaron el exceso de requisitos que desincentivaron la llegada del turista extranjero en esos años.

2.1.2.3 La intervención estatal: 60s – 80s

Dos características fundamentales distinguirán este periodo; por un lado, las elevadas tasas del turismo receptivo durante los años 60 y 70 y su dramática caída a lo largo de los años 80; por otro, el marcado intervencionismo estatal que caracterizó la mayor parte de esos treinta años.

Hasta 1962, el Perú disfrutó de relativa estabilidad económica, aunque inestabilidad política.⁶⁰ En 1963, un joven gobernante entró decidido a enrumbar al país reorientando todas las actividades económicas entre ellas el turismo. Ese año se encargó al TACP y a la Asociación de Hoteles la creación de un centro de capacitación para los trabajadores del turismo, así en 1965 se creó la Escuela Nacional de Turismo. En 1964, se emitió la Ley 14947 “declarando de necesidad y utilidad públicas la promoción estatal del turismo y las industrias conexas a éste”; se creó la Corporación de Turismo del Perú (COTURPERU), la cual, junto con el Instituto Nacional de Planificación, elaboraron el Plan de Turismo en el que se dio especial importancia al turismo interno bajo el eslogan “Conozca el Perú primero” y amplió el sistema vial hacia la selva para integrarla al país

inversor” desde la década de los 60. Pero, además de los señalado arriba, con el auspicio gubernamental, el país participó en los tres Congresos Interamericanos de Turismo (San Francisco en 1939, México en 1945 y el de Bariloche en 1949), organizados por la Unión Internacional de Repúblicas Americanas (actual Organización de Estados Americanos).

⁶⁰ La coyuntura externa desde finales de los años 50 se presentó con una drástica caída de los términos de intercambio y la consiguiente crisis económica que implicaba la escasez de divisas, lo cual sumado a otros problemas provocó que el presidente en funciones, Manuel Prado, sufriera un golpe de estado en 1962, poco antes de concluirlo.

y a los circuitos turísticos (Fuller, 2008). En 1960 entró en operación un nuevo aeropuerto para apoyar al antiguo que resultaba insuficiente, pero, la creciente demanda de vuelos en estos años llevó a su ampliación y modernización inaugurándose formalmente el actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al final de 1965 (Figura 2.8a y 2.8b).



Figura 2.8 (a) Antiguo Aeropuerto de Limatambo. (b) Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en su inauguración.

Fuente: Imágenes de Google.

COTURPERU contrató los servicios de una consultora americana para hacer un diagnóstico de la situación turística, Checchi and Company (1965) señalaron como impedimentos para el desarrollo turístico: el alto costo de viajar al Perú, existencia de abundantes recursos turísticos pero no de productos turísticos, insuficiente e inadecuada infraestructura hotelera, falta de financiamiento para nueva infraestructura hotelera, falta de promoción turística, inadecuada gestión de los 28 hoteles bajo responsabilidad de Coturperú con la consiguiente baja rentabilidad y la falta de capacitación de su personal en materia turística.⁶¹

Desde 1968, un nuevo gobierno *de facto* se hizo cargo de la conducción del país,⁶² daría impulso a la producción interna como motor de crecimiento. Ese mismo año creó el

⁶¹ Estos problemas del turismo no solo ocurrían en Perú, en un informe del Banco Mundial sobre el sector en 1972, se aludía a los factores que afectaban a la demanda turística, pero, también a los del lado de la oferta, especialmente a la inversión en alojamiento y señalaba la renuencia a invertir por lo elevado de los montos en activos fijos y por la inestabilidad y estacionalidad de la demanda, señalaba los incentivos que los gobiernos estaban otorgando a la inversión y reconoció la necesidad de la planificación y de adecuadas estructuras institucionales gubernamentales y semigubernamentales, así como del apoyo en estas materias que los gobiernos deberían recibir por parte de organismos internacionales como el PNUD y el propio Banco Mundial.

⁶² El gobierno militar que se instauró en octubre de 1968 inició un conjunto de reformas estructurales en todos los ámbitos de la vida social y económica del país, se caracterizaron por un profundo intervencionismo estatal.

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

Ministerio de Industria y Comercio al que correspondió dirigir, promover y regular, además, la actividad turística. También, en 1969, en el marco de la cooperación internacional con la UNESCO, se creó el Plan COPESCO, que aún permanece, como proyecto especial regional para “poner en valor los monumentos históricos, dotar de equipamiento turístico, infraestructura vial, acondicionamiento urbano, planificación turística y otros para promover el desarrollo del turismo regional y nacional en zonas deprimidas” (COPESCO, 1972). Este mismo año se creó la Empresa Nacional de Turismo (ENTURPERÚ) como organismo público descentralizado para “proponer los planes del sector, promover el turismo interno y receptivo, proponer programas y asesorar a gobiernos locales, esta entidad reemplazó a la Corporación Nacional de Turismo.”. En 1971 fue promulgada la norma que otorgaba una serie de incentivos tributarios, crediticios y administrativos a las empresas vinculadas al turismo.

A finales de 1973 se separaron las funciones de industria y comercio en dos ministerios: Ministerio de Comercio y el Ministerio de Industria y Turismo en el que se creó la Dirección General de Turismo para diseñar y aplicar la política turística; se crearon, también, las direcciones regionales del sector a lo largo del país. En 1977 se crearon el Centro de Formación en Turismo (CENFOTUR) y el Fondo de Promoción Turística (FOPTUR) para “proveer los recursos necesarios para la promoción oficial del turismo receptivo e interno”,⁶³ y se estableció un nuevo régimen de incentivos tributarios y financieros a la actividad turística. FOPTUR y ENTUR en los años 80 tuvieron la difícil misión de atraer el turismo receptivo (Figura 2.9a y 2.9b).

⁶³ En 1996, FOPTUR se convirtió en PROMPERÚ que es la entidad oficial de promoción del turismo actualmente.



Figura 2.9 (a) Emblema de ENTURPERÚ. (b) Emblema de FOPTUR.
Fuente: Imágenes de Google.

Por el lado del sector privado, en 1971 se fundó la Cámara Nacional de Turismo (CANATUR), aunque ya en 1944 se había fundado la Asociación Peruana de Hoteles, Restaurantes y Afines (AHORA) y en 1947 la Asociación Peruana de Agencias de Viajes y Turismo (APAVIT), las cuales operan actualmente y están asociadas a CANATUR.

En suma, las décadas 60 y 70 fueron de gran dinamismo para el sector turístico peruano, en este dinamismo deben haberse conjugado la política turística (con todas las deficiencias que pudo haber tenido su aplicación), que fue facilitada por una coyuntura externa de elevados términos de intercambio, y, además, el dinamismo de toda la economía latinoamericana y estadounidense, principales países de origen del turismo receptivo peruano. En consecuencia, podemos decir que el país ingresó con buen pie a la nueva era de la revolución del turismo mundial: la era del turismo de masas.

Sin embargo, la siguiente década, la de los años 80, fue la llamada “década perdida para América Latina”, la mayoría de sus países sufrieron severos retrocesos de su economía debido fundamentalmente a la drástica subida de las tasas de interés internacionales que agravaron sus problemas de deuda externa y déficits fiscales. El Perú, además, debió

enfrentar una serie de problemas internos: durante varios años el fenómeno de El Niño,⁶⁴ la desestabilización política ocasionada por la aparición del grupo guerrillero Sendero Luminoso y la política económica emprendida desde la segunda mitad de la década que llevaron a la economía a hiperinflación y recesión en los últimos años de la década. El producto bruto interno (PBI) real registró una tasa de crecimiento promedio de -0.47% entre 1981 y 1991; los resultados para el turismo fueron elocuentes en el número de arribos internacionales, -3.88% anual, lo cual desincentivó cualquier incremento de inversión en infraestructura y capital humano en el sector. Esto ocurrió a pesar de los esfuerzos por continuar con una política de estímulo del turismo que se plasmó en 1984 con la promulgación de la primera Ley General de Turismo y la creación del Consejo Nacional de Turismo que se encargaría de la elaboración de los planes anuales del sector.

En resumen, *boom* y crisis las características de este periodo marcado por una profunda intervención estatal, tanto para la actividad turística como para la economía peruana en su conjunto, lo que indica la estrecha relación entre ambas.

Los años 90 tendrán un cariz diferente para el turismo peruano, el nuevo gobierno tuvo un carácter liberal y dictó un conjunto de reformas que redujo sustancialmente la propiedad estatal y fomentó fuertemente la inversión privada. El turismo receptivo creció a una tasa promedio de $19,7\%$ en el periodo 1993-2000⁶⁵ y $7,5\%$ entre 2001 y 2019, aunque este menor dinamismo externo en el actual siglo ha sido largamente compensado por el turismo interno debido a la expansión económica del país que ha sido del $4,5\%$ promedio anual en este último período. El Anexo 3 presenta las cifras para el turismo receptor desde 1960 a la actualidad, es claramente notorio el cambio que experimentó desde 1993.

Como conclusión final del capítulo, podemos afirmar que el Perú como destino turístico ha alcanzado, por lo menos, tres de las etapas señaladas por Butler (1980): a)

⁶⁴ El fenómeno de El Niño del año 82-83 fue calificado como un meganiño, tanto por su duración como por su alcance a nivel mundial. El Perú, además de sufrir las inundaciones en el norte del país tuvo que enfrentar las fuertes sequías del sur (Rocha, 2007).

⁶⁵ Si no contamos el año 2000 en el que el turismo receptivo descendió $9,7\%$, la tasa de crecimiento 1993-1999 fue de $23,9\%$. Aquel año se agudizó la crisis política que concluyó con la renuncia del presidente de la república. Este resultado confirma el hecho que el turismo es muy susceptible a los eventos políticos.

exploración,⁶⁶ caracterizada por los esfuerzos de la iniciativa privada; b) involucramiento, en el que se destaca la participación del gobierno en la creación de una oferta turística; c) desarrollo, en el que la demanda turística respondió activamente a los esfuerzos de los sectores público y privado. Pero, todo este proceso tuvo como contexto dos escenarios: 1) el turismo mundial, elitista hasta la segunda posguerra y masivo después; y 2) la vida socioeconómica del país con sus vicisitudes que la llevaron a diferentes formas de intervención estatal con sus efectos sobre el crecimiento económico global y el crecimiento turístico.

2.2 El desarrollo turístico en Paracas

Paracas es uno de los ocho distritos de la provincia de Pisco,⁶⁷ departamento de Ica,⁶⁸ está situado en la parte central de la desértica costa peruana (Figura 2.10), 250 km al sur de Lima, capital del Perú. Ocupa un área de 1440.68 km², es el más grande de la provincia. Fue creado el 8 de marzo de 1951, antes había formado parte del distrito de San Andrés.

2.2.1 Características físicas y recursos

El clima de Paracas corresponde al de desierto árido subtropical, con una media de 18,7 °C, mínimas de 14° C en invierno y máximas de 32°C en verano, y una humedad relativa del 82%. La velocidad media del viento es de 15 km/h, sin embargo, en los meses de julio a septiembre soplan los vientos “paracas” que pueden alcanzar hasta los 65 km/h. El promedio anual de precipitaciones es de 1,83 mm, como en casi toda la costa peruana; la casi ausencia de lluvias es causada por la fría Corriente de Humboldt que corre de sur a norte. El relieve de Paracas es plano, aunque presenta algunas elevaciones hacia el lado oeste y también algunas depresiones.

⁶⁶ O'Hare y Barret (1997) consideran que la etapa de exploración se inicia a finales del siglo XIX y la extienden hasta finales de los años 30, pero, en esta última década ya el gobierno se había implicado en el turismo.

⁶⁷ La ocupación española del valle de Pisco ocurrió en 1534, antes de la fundación de Lima -que ocurrió en enero de 1535-, parece que inicialmente se hizo una demarcación por la cual la zona que hoy es Pisco correspondería a Francisco Pizarro y Paracas a Diego de Almagro. Ocho españoles recibieron encomiendas y repartimientos, los que siguieron desigual suerte por los conflictos entre los dos conquistadores; hacia finales del siglo, las propiedades se habían convertido en heredades legítimas (Castillo, 1947).

⁶⁸ El departamento de Ica tiene cinco provincias, de norte a sur: Chincha, Pisco, Ica, Palpa y Nazca.



Figura 2.10 Ubicación geográfica de Paracas, distrito y Provincia de Pisco, departamento de Ica.

El territorio de Paracas, hacia la norte forma la Península y la Bahía de Paracas, hacia el sur, forma la extensa Bahía de la Independencia. Su litoral incluye tres islas: Sangallán, Independencia (La Vieja) y Santa Rosa; además, varias puntas, ensenadas, altos acantilados y playas conforman su territorio (Figura 2.11).



Figura 2.11 Litoral de Paracas, principales playas, islas y puntas. — Límites de la Reserva Nacional de Paracas.
Fuente: Municipalidad Distrital de paracas. Plan de Desarrollo Concertado (2009).

La mayor parte del distrito (65%) constituye un área protegida que fue creada en 1975 para proteger la fauna y flora y los vestigios de una cultura que se desarrolló hace 9 mil años. La Reserva Nacional de Paracas (RNP) tiene una extensión total de 335 000 has e incluye el ecosistema marino adyacente el cual ocupa casi sus dos terceras partes (Figura 2.11); la ley menciona la posibilidad de desarrollar el turismo de vista. El Plan Maestro de la RNP del año 2002 realiza una descripción de detallada de los recursos bióticos y abióticos del área.

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

La flora incluye dos grupos, terrestre y marina, en el primer caso es poco variada debido al tipo de suelo y la falta de humedad,⁶⁹ la flora marina está dada por diversos tipos de algas que se aprovechan para la alimentación y la industria cosmética.

La fauna, igualmente, se distingue por la terrestre y la marina. En el primer caso están algunos mamíferos (zorros, murciélagos), reptiles (lagartijas y culebras) y las aves, las guaneras que son típicas del lugar y las migratorias que llegan desde las cordilleras andinas y el hemisferio norte. La fauna marina está dada por especies de aguas poco profundas y pelágicas, el mar de Paracas es uno de los más ricos de la costa peruana (peces y mariscos); además, están los gatos y lobos marinos, delfines y las ballenas que se avistan durante su viaje migratorio.

Algunos minerales (metálicos y no metálicos) se encuentran en el suelo de Paracas, pero, son importantes las salinas de Otuma. El suelo de la península está compuesto por grauvacas y esquistos carboníferos, constituyen los depósitos más antiguos de Paracas donde no hay presencia de aguas subterráneas (Anexo 4), las fuentes de agua se ubican hacia el norte y hacia el este, pero están sometidos a una intensa explotación.

El turismo no es la única actividad económica que se realiza en Paracas, en su litoral se desarrollan las pesquerías artesanales e industriales, la explotación de sal, el fraccionamiento y exportación de gas natural y en la última década está desarrollándose el sector inmobiliario; en la zona interior del distrito concurren una incipiente agricultura junto con empresas metalúrgicas (Figura 2.12).

⁶⁹ Sin embargo, en la zona de amortiguamiento, hacia el Este, se extienden los bosques de sofaique y otras especies terrestres.



Figura 2.12 Ubicación de las actividades económicas en Paracas.
Fuente: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
Plan Turístico de la RNP 2011-2015. Google Earth.

2.2.2 Características sociodemográficas

Al momento de su creación, Paracas era un vasto territorio apenas habitado. La tabla 2.1 muestra la evolución de la población según los censos realizados en el país. Las circunstancias que influyeron en esta performance se detallan más adelante. Sin embargo, debemos llamar la atención sobre las cifras de los dos últimos censos.

El censo del año 2007 registró 4146 habitantes lo cual representó una tasa de crecimiento intercensal (1993-2007) de 9,3%, mientras el promedio nacional fue 1,6%. Esta población estaba distribuida entre el balneario de Paracas (1560 habitantes), el centro poblado Santa Cruz (1999 habitantes) y una población dispersa de 587 personas. En el año 2017 la población ascendió a 7147 habitantes, lo cual representa una tasa media de crecimiento de 5,6%; aunque el ritmo de crecimiento poblacional se ha reducido aún es muy alta,

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

máxime si consideramos que la media nacional se redujo a 1%. La tabla destaca, además, que el porcentaje de mujeres y el de la población ubicada en las zonas urbanas se ha elevado; la población rural alcanza a 10,5%.

Censo	Total		Hombre		Mujer		Censo	Total		Urbana		Rural	
	Valor	Tasa inter-censal	Valor	%	Valor	%		Valor	Tasa inter-censal	Valor	%	Valor	%
1940	62	---	s.i.	---	s.i.	---	1940	62	---	0	0	62	100,0
1961	727	12,5	447	61,5	280	38,5	1961	727	12,5	184	25,3	543	74,7
1972	1209	4,8	875	72,4	334	27,6	1972	1209	4,8	189	15,6	1020	84,4
1981	1338	1,1	876	65,5	462	34,5	1981	1338	1,1	423	31,6	915	68,4
1993	1196	-0,1	654	54,7	542	45,3	1993	1196	-0,1	958	80,1	238	19,9
2007	4146	9,3	2264	54,6	1882	45,4	2007	4146	9,3	3559	85,8	587	14,2
2017	7147	5,6	3689	51,6	3458	48,4	2017	7147	5,6	6396	89,5	751	10,5

Tabla 2.1 Crecimiento poblacional por sexo y ubicación rural y urbana.
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda, años señalados.

En cuanto a la composición poblacional por edades, la tabla 2.2 señala que la proporción de menores (0 a 14 años) se ha elevado ligeramente, igual ocurre con la población de mayor edad (65 a más años); mientras, la población entre los 15 a 64 años (población económicamente activa) se ha reducido ligeramente.

Edad en años	2007		2017	
	Valor	%	Valor	%
De 0 a 4 años	452	10,9	688	9,6
De 5 a 14 años	718	17,3	1358	19,0
De 15 a 24 años	954	23,1	1241	17,4
De 25 a 64 años	1900	45,8	3590	50,2
De 65 a 99 años	122	2,9	270	3,8
Total	4146	100	7147	100,0

Tabla 2.2 Composición de la población en grupos quinquenales de edad.
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda, varios años.

La tabla 2.3 compara la información del último nivel alcanzado de estudios en 2007 y 2017 para la población total. Nos interesa particularmente el grado de instrucción de la población en edad de trabajar (15 años a más). El cruce de variables edad-último año de estudios aprobados señala que de los 4934 pobladores comprendidos entre los grupos de edad 15-19 a 60-69, el 1,4% no alcanzó ningún nivel; el 14,6% alcanzó el nivel primario y el 47,2% el nivel secundario. Entonces, solo el 36,8% de la fuerza laboral tiene algún grado de formación superior, aunque esta cifra representa un avance respecto del año 2007 (que fue solo el 30,7%).

Último nivel de estudios aprobado	2007		2017	
	Valor	%	Valor	%
Sin nivel	293	7,6	220	3,3
Educación inicial	104	2,7	421	6,2
Primaria	1,029	26,5	1613	24,0
Secundaria	1,577	40,7	2634	39,1
Superior no univ. incompl.	197	5,1	292	4,3
Superior no univ. completa	229	5,9	483	7,2
Superior univ. incompleta	121	3,1	335	5,0
Superior univ. completa	328	8,4	641	9,5
Maestría, doctorado	---	---	95	1,4
Total	3,878	100	6734	100
No aplica	268	---	413	---

Tabla 2.3 Composición de la población según grado de estudios.
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda (varios años).

2.2.3 El turismo paraqueño en el contexto turístico nacional

Como explicaremos en el acápite siguiente, el turismo en Paracas se remonta a varias décadas atrás, pero, su historia reciente puede ser rastreada hacia finales del siglo pasado, momento desde el cual la actividad empezó a desarrollarse rápidamente y ha devenido en el segundo destino preferido por turistas nacionales y extranjeros.⁷⁰

Los atractivos turísticos de Paracas son dos y ambos son áreas protegidas por el estado peruano: la Reserva Nacional de Paracas (RNP) y las Islas Ballestas (IB), estas últimas forman parte de la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras creada en diciembre del año 2009. La RNP es mayormente visitada por turistas nacionales que la han convertido en destino de sol y playa (Figura 2.13), mientras las IB atraen principalmente a turistas extranjeros orientados al turismo de naturaleza (Figura 2.14).

⁷⁰ Aunque las cifras de los visitantes a Paracas aún distan mucho de Machu Picchu, este recibió 1 505 434 visitantes en 2019 y es el primer atractivo turístico nacional.



Figura 2.13 Reserva Nacional de Paracas: (a) Playa Xequión. (b) Humedales de Yumaque. (c) Playa La Mina. (d) Playa Roja.

Fuente: Imágenes propias. Imágenes de Google.



Figura 2.14 Islas Ballestas: poblaciones de lobos y aves marinas.

Fuente: Imágenes propias.

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

La figura 2.15 muestra la evolución de la llegada de visitantes a los principales atractivos turísticos del Perú en el periodo 2008-2019. Tales atractivos son:

- Museo de Tumbas Reales del Señor de Sipán
- Complejo Arqueológico Huaca del Sol y de la Luna
- Parque Nacional Huascarán
- Líneas de Nazca
- Reserva Nacional del Titicaca
- Reserva Nacional, Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras: Islas Ballestas
- Reserva Nacional de Paracas
- Ciudad Inka de Machu Picchu

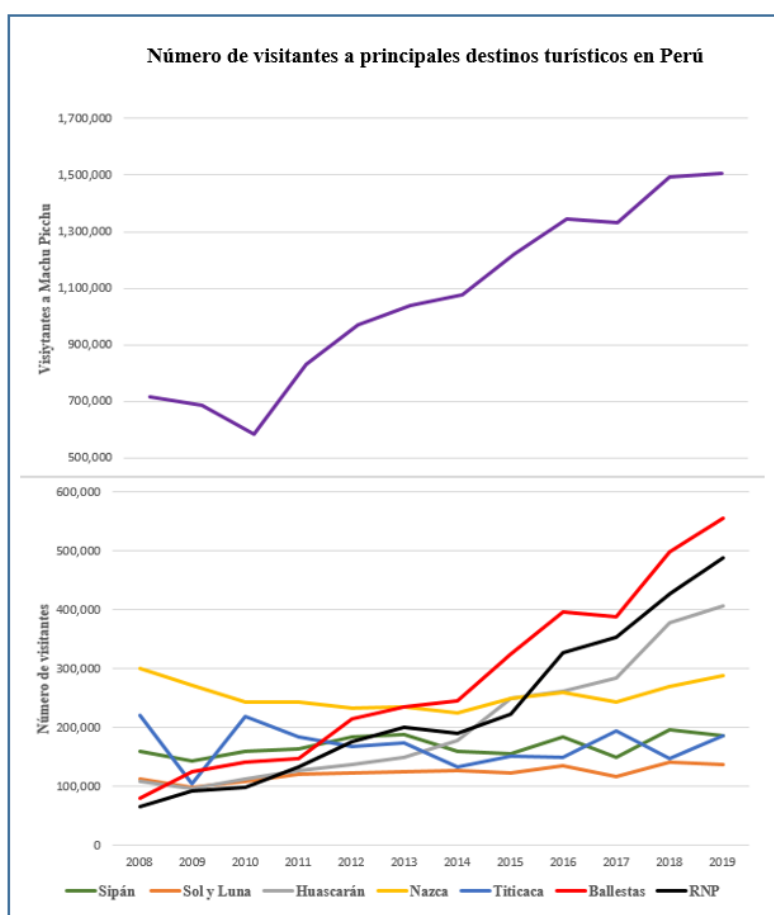


Figura 2.15 Comparativo del número de visitantes a los principales atractivos turísticos del Perú.

Fuente: MINCETUR. Estadísticas de Turismo

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

La figura anterior muestra dos tendencias marcadas; por un lado, aquellos atractivos turísticos cuya performance ha sido de relativa estabilidad, tal es el caso de las Tumbas Reales de Sipán, Las Líneas de Nazca, las Huacas del Sol y la Luna y la Reserva del Titicaca; por otro lado, están aquellos atractivos que denotan una creciente demanda, la Reserva Nacional de Huascarán, las Islas Ballestas, la Reserva Nacional de Paracas y Machu Picchu. El Anexo 4 muestra las cifras de visitantes para cada uno de los atractivos, pero, estas revelan algo más, aunque la ciudadela inca de Machu Picchu es el atractivo estrella del Perú -desde siempre, sobre todo después de haber sido declarado como una de las 7 maravillas del mundo moderno- y sus visitantes triplican y quintuplican a los otros tres atractivos de mayor crecimiento, su tasa de crecimiento promedio ha sido la más baja de los cuatro en el periodo observado (7,8%), de la misma manera el crecimiento acumulativo es el más bajo (110%); en cambio, tanto la RNP como las IB registraron una tasa de crecimiento de más de 20% cada una y el crecimiento acumulado fue de 640% y 593%, respectivamente.

Este dinamismo de Paracas como destino turístico obedece a tres ventajas comparativas: primero, estar ubicado cerca de Lima, el principal foco emisor de turismo interno; segundo, ser lugar de tránsito hacia Cuzco y Machu Picchu; finalmente, los cambios en la tendencia mundial del turismo, desde un turismo masivo con sus efectos nocivos sobre el ambiente hacia un turismo que busca el disfrute de la naturaleza y su conservación.

Estas circunstancias favorables han sido señaladas en el Plan Turístico de la RNP (2011) y han sido tomadas en cuenta en el actual Plan Maestro de la RNP (2016) que ha establecido una nueva zonificación y ha identificado cinco ecosistemas⁷¹ al interior de la RNP, a los que se agregan los ecosistemas urbanos que se encuentran en su zona de amortiguamiento (ZA). Sin embargo, la mayor parte del territorio paraqueño constituye un área protegida y las diversas actividades que se desarrollan en la ZA están provocando una excesiva presión sobre sus recursos y algunos conflictos serios han ocurrido, como se explicarán más adelante en esta investigación.

⁷¹ Uno de estos ecosistemas son los humedales que desde 1992 se encuentran incluidos como sitio RAMSAR. Según el Plan Maestro 2016 el 60% de ellos está amenazado por la contaminación ambiental.

2.2.4 Reseña histórica del turismo en Paracas

La belleza de un paisaje es subjetiva y está influenciada por nuestra cultura. En muchos casos la juzgamos por el valor que le dieron los grandes maestros de la pintura, que vivieron en Europa, donde la vegetación es abundante. Un bello paisaje, por lo tanto, casi siempre incluye por lo menos un árbol y un arroyo en primer plano, y una buena extensión de verde bajo el azul del cielo. Es difícil encontrar una pintura clásica que tenga como tema el desierto. No es de extrañar, pues la mayoría de los grandes pintores no lo conocieron. Pero el desierto puede ser igualmente hermoso. (Woodman, 2004, p. 37)

Para entender cómo el turismo paraqueño ha logrado alcanzar su nivel actual es necesario establecer las circunstancias que le dieron origen. Esta parte de la investigación tuvo dos fuentes: textos y artículos periodísticos y de revistas por un lado y, por el otro, las historias de vida de los residentes más antiguos de Paracas.⁷²

2.2.4.1 La ocupación del territorio.

No es posible entender cómo el turismo fue desarrollándose en Paracas sin referirnos a cómo fue ocurriendo la ocupación de su territorio, que se caracteriza por sus particularidades naturales y culturales.

Los vestigios de la ocupación temprana de Paracas datan desde 6800 a. C., pero, entre 700 a. C. a 200 d. C. se desarrolló la cultura Paracas, la cual es famosa por sus textiles; el fin de esta cultura ocurrió de golpe y aún se ignora por qué (Engel, 1966). Desde el norte de El Chaco y hasta la Playa Barlovento (Figura 2.11) se han registrado 104 sitios arqueológicos. “En ellos se muestra la modestia de sus habitantes y la interacción del hombre con el mar, con la pesca y la recolección de mariscos como actividades” (Zavala, 2009, p.307)

La ocupación posterior de Paracas, al parecer, se inicia en la Bahía de la Independencia. Se remonta a finales del siglo XVII y principios del XVIII cuando los pescadores del pueblo de Comatrana, Ica, se abrieron paso hasta las actuales localidades de Tunga y

⁷² Ellos fueron: L. Baca, C. Calderón, F. Guerra, H. Jiménez, E. Mantarí, G. Núñez, T. Núñez, A. Pacheco, M. Pacheco, D. Palomino, E. Quispe, J. Quispe, M. de Ramos, V. Ramos, G. Salazar, E. Solari, P. Torres, A. Velarde (Anexo 8).

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

Carhuas (Rostorowski, citado por García, 1997), los fuertes vientos los llevarían a buscar una zona más protegida y se dirigieron hacia el norte, donde establecieron la caleta de Laguna Grande. Con el paso del tiempo, algunos continuarían su trayectoria más al norte y a fines del siglo XIX habían establecido la caleta de Lagunilla. Hacia principios del siglo XX, no obstante, los pescadores de San Andrés y Pisco (que desde el norte se movilizaron hacia el sur) se habían sumado a los iqueños en Lagunilla y Laguna Grande, sus embarcaciones eran a vela y remos y la producción se destinaba a los mercados locales y regionales. La figura 2.16 señala la ruta seguida por estos pescadores. Sin embargo, no fue sino hasta que llegó el transporte motorizado que los asentamientos dejaron su carácter temporal para convertirse en permanentes. Entre 1930-1940, los pisqueños iniciarían la marisquería de conchas de abanico, almejas y choros (García, 1997; Schweigger 1943, citado por Gonzales, 2010).

La ocupación de la Bahía de Paracas parece ser más reciente y estuvo relacionada a la actividad de la Compañía Administradora del Guano (CAG) que se instaló allí a principios del siglo XX. Sin embargo, Engel (1966) menciona que los mapas franceses del XVII señalan la Bahía y una aldea en las orillas; de la misma manera, Tello y Mejía (1979) citan la crónica del marino Francis Frazier de 1709 quien en su trayecto de norte a sur describe la Bahía de Paracas como un lugar tranquilo donde los buques podían anclar con más tranquilidad que en el mismo puerto de Pisco;⁷³ también, Castillo (1947) señala la presencia de pescadores y agrega la presencia de navíos franceses que anclaban en las ensenadas para descargar clandestinamente sus mercancías.

⁷³ El Puerto de Pisco fue muy importante durante la Colonia (siglos XVI hasta principios del siglo XIX), desde allí se embarcaba, fundamentalmente, el azogue que se extraía de Huancavelica y se trasladaba por mar hasta Arica para llevarlo a su destino final en las minas argentíferas de Potosí en Bolivia. Durante el primer siglo de la República, fue la vía de salida de los productos de los valles de Pisco e Ica como algodón, vino, aguardiente de uva (el pisco) y otros, con destino a otros puertos del país y EEUU y Europa.



Figura 2.16 Ocupación del territorio de Paracas: Finales del siglo XVII al siglo XIX.

Fuente: Imagen Google Earth.

La CAG⁷⁴ al inicio de sus operaciones instaló el astillero La Puntilla (Figura 2.17) y perforó pozos para abastecer de agua dulce a los cientos de trabajadores de las islas y para el regadío de cultivos y pastos que se desarrollaron con el mismo propósito de aprovisionar a los trabajadores de las islas. Uno de los trabajadores de la isla aprendería el trabajo de la reparación y construcción de botes y se asentaría cerca del astillero, era el año de 1934 cuando bautizó a este lugar como El Chaco⁷⁵ (Figuras 2.11 y 2.17).

⁷⁴ En la historia republicana del Perú se conoce como “auge del guano” al periodo 1840-1880, cuya explotación el gobierno cedió en consignación a inversionistas privados. La CAG fue creada en 1909, el gobierno le asignó la tarea de reactivar la actividad que se hallaba en declive por el agotamiento del producto y por la competencia del salitre de los territorios de Tarapacá y Antofagasta otrora pertenecientes a Perú y Bolivia. Durante casi 50 años la CAG investigó toda la cadena productiva; la oceanografía peruana se inició con los estudios científicos fomentados por la compañía. Esta se opuso tenazmente al desarrollo incontrolado de la industria de harina de pescado en los años 60 por comprometer la anchoveta, base alimenticia de las aves guaneras, pero el auge de este producto en el mercado mundial venció los esfuerzos desarrollados por la CAG (Stucchi, s.f.). Aunque, el mar de Paracas no solo rebozaba de anchoveta sino de múltiples especies de peces, tortugas y crustáceos (incluso langostas), que fueron gradualmente desapareciendo con la pesca excesiva; de ello han dado cuenta los boletines de la CAG y los propios entrevistados.

⁷⁵ Cuenta el hijo de don Pablo Torres que el nombre le vino a este porque en esos años se libraba la Guerra del Chaco (1932-1935) entre los países sudamericanos de Bolivia y Paraguay; asimismo, cuenta que otro



Figura 2.17 El astillero La Puntilla en primer plano, a la izquierda la zona de El Chaco. El Hotel Paracas en segundo plano.
Fotografía cortesía de Felipe Llona (octubre, 1945).

Desde la década de los 40 ocurrirán dos eventos que han marcado el carácter actual del lugar. Primero, un inmigrante inglés que se había asentado en San Andrés en los años de la Segunda Guerra Mundial, se asociaría con otros tres inversionistas y empezaron el proyecto de construir un hotel y sus propias viviendas en la Bahía de Paracas. Segundo, El Chaco empieza a ser utilizado por los marisqueros de Pisco y San Andrés como zona de embarque por ser más adecuado que la zona ventosa al norte de La Puntilla, lo que atrajo a las primeras familias que se asentarían definitivamente en el lugar, ellas provenían de las serranías de Ayacucho, Ica y Huancavelica (García, 1997; Flores, 2009).

Otros dos eventos más explicarían el movimiento poblacional en la Bahía en esas décadas. En 1951, la instalación de la Compañía Ballenera Paracas –esta, en 1953 fue reemplazada por el Consorcio Ballenero-, cuya actividad llegaría a su fin hacia mediados de los años

colono, un tal Boada, quiso cambiar el nombre a Bellavista, pero quedó tal y como es llamado hoy: El Chaco.

60.⁷⁶ Luego, en 1962 se instaló la primera planta de harina de pescado⁷⁷ en la misma zona donde aún funcionaba el Consorcio Ballenero. El boom de la industria harinera supuso un extraordinario movimiento económico y poblacional, además, por la presencia de las bolicheras que recalaban en La Puntilla. Este ciclo cesó en los primeros años de los 70,⁷⁸ siendo la propiedad de estas empresas de inversionistas no locales ni regionales, y sin otra actividad de envergadura que la sustituyera, la población creció muy lentamente entre 1972 y 1993.⁷⁹

El Chaco, por estos años, se había convertido en el centro de comercialización de toda la producción marisquera de Laguna Grande, Lagunilla y de la propia caleta, hasta aquí llegaban los camiones que transportaban los sacos de mariscos que luego eran trasladados hasta los mercados mayoristas de Lima. Esta situación cambió drásticamente en el breve período del llamado “boom de las conchas de abanico” entre 1983 y 1986,⁸⁰ que trasladó el centro de operaciones a Laguna Grande. El boom dio lugar a una serie de conflictos sociales, incrementó la contaminación ambiental y originó la maricultura legal e ilegal,

⁷⁶ Los primeros barcos balleneros en las costas del Pacífico Sudeste fueron los ingleses hacia fines del siglo XVIII, pero, en el siglo XIX los americanos ya lideraban la actividad. En Perú, los primeros balleneros en operar se instalaron frente a las costas de Paracas entre 1925 y 1927 (Saetersdal, Mejía y Ramírez, 1963). En el periodo 1951-1961, las estaciones terrestres instaladas en el Perú reportaron la caza de 21 907 cachalotes, de las cuales 12 798 se registraron en Paracas; en 1951 no obstante, la caza pelágica fue 6365 ejemplares y en 1954 fue de 1677. En el reporte de Iremar en 1963, se concluyó que el descenso ocurrido se debía a la sobrecaza de la especie (Saetersdal, Mejía y Ramírez, 1963).

⁷⁷ La industria pesquera se inicia en el Perú con la producción en pequeña escala de conservas de pescado y pescado congelado en 1923, tuvo un breve auge durante la Segunda Guerra Mundial, pero, luego decayó (Puertas y Maldonado, 2011; Bardella, 1989).

⁷⁸ La pesca y transformación de la anchoveta en harina, el preciado alimento de las aves guaneras, se inicia casi después de ese declive, pero, en pequeña escala, el despegue de la industria se inicia a mediados de los años 50 de tal manera que desde 1960 el país se convirtió en el primer productor mundial de harina de pescado. En 1956 había 26 fábricas harineras en el litoral peruano, en 1960 eran 89 y en 1962 había aumentado hasta 112 (Tilic, 1962) en su pico más alto se llegó a las 154 plantas. El sistema de cuotas mundiales contuvo el crecimiento, aun así, la sobrepesca, no solo dañó la actividad guanera sino provocó la depredación de la especie y el fin del ciclo pesquero en 1972.

⁷⁹ En el año 1940 se realizó el primer censo nacional del siglo XX en el país, Paracas era un vasto territorio apenas habitado en torno a las actividades específicas que allí se realizaban, no era distrito, pero las cifras por centros poblados indican 62 habitantes distribuidos en cuatro asentamientos dentro de su actual territorio: Hacienda Santa Cruz, Pozo Santo, Lobería y La Puntilla con 23, 8, 18 y 13 habitantes, respectivamente. En 1961 (ya distrito) la población había alcanzado la cifra de 727 habitantes, una tasa de crecimiento aproximada de 12,4% anual; entre 1961-1972 la tasa de crecimiento fue 4,7% anual; entre 1972-1981 fue 1,1%; entre 1981-1993 fue -0,9%.

⁸⁰ La Bahía de la Independencia y Sechura y Paita en Piura son los bancos naturales de las conchas de abanico (*Argopecten Purpuratus*). El meganiño de los años 82-83 ocurrió cuando las aguas cálidas provenientes de la Corriente de El Niño llegaron hasta las costas de Paracas multiplicando varios cientos de veces la producción de las conchas (Rocha, 2007). En 1982, en la Bahía de la Independencia operaban 40 embarcaciones, en 1983 habían aumentado a 1200 por la llegada de embarcaciones desde toda la costa del país.

problemas que las autoridades no pudieron manejar. Sin embargo, la mayor parte de la producción de las conchas de abanico fue destinada a la exportación, por lo cual su explotación contribuyó al ingreso de divisas. A nivel local, El Chaco no centralizaría más la comercialización de mariscos, pero, permitió a sus antiguos pobladores formar un capital que luego dirigirían a otra actividad de carácter menos efímero, y además, los impulsaría a formalizar la posesión de sus precarias viviendas.

En resumen, la dinámica de la ocupación del territorio paraqueño ha sido condicionada y a la vez ha condicionado el desarrollo de las actividades económicas emprendidas. Todo ese proceso dio lugar a un conjunto de interrelaciones cuya dirección e intensidad fue cambiando a medida que cada una de aquellas surgió y fue posicionándose en el territorio.⁸¹

2.2.4.2 El desarrollo del turismo vacacional.

Los inicios remotos del turismo en Paracas pueden ser hallados a principios del siglo XX, cuando el ventoso desierto de Paracas puso al descubierto los restos de un antiguo asentamiento.

En 1911, estando en EEUU, el arqueólogo peruano Julio C. Tello leía la publicación de Max Uhle sobre la cerámica Nazca, le llamaron la atención dos figuras de tejidos; a su retorno, en 1913, indagó sobre su procedencia y de esa manera dio con su origen en Paracas, continuando sus pesquisas sobre otras piezas, las que halló en Pisco, encontró que eran tan numerosas que se abocó a conseguir los medios para realizar las excavaciones en la zona de Cerro Colorado (Mejía, 1950),⁸² (Figura 2.11). En 1925 realizó los primeros descubrimientos y los dio a conocer al año siguiente en el XXII Congreso Internacional de Americanistas realizado en Roma (Castillo, 1947). De singular importancia histórica, pero, aún sin valor turístico no será mencionado el hallazgo en la guía turística de 1929, la cual al referirse a Pisco e Ica menciona solo los hermosos

⁸¹ Saarinen (2004) se refiere a ese proceso social-espacial como un proceso dialéctico en el cual ocurre una socialización del espacio y una espacialización social.

⁸² Mejía (1950) narra cómo se produjo el primer hallazgo y lo ubica en 1906. Cerro Colorado era el paso obligado desde Pisco hacia Lagunilla, donde, además, se explotaba la mina de carbón. Un comerciante de abarrotes, un tal Miranda, vio hundir su asno entre el cerro y la playa Arena Blanca y así empezó todo. Mejía estima que entre 1906 y 1925, la cantidad de tejidos extraída y otras piezas, no solo fueron numerosas sino las más importantes, las que pasaron a formar parte de museos nacionales y extranjeros y colecciones privadas.

paisajes de estos lugares expresados en sus extensos valles agrícolas.⁸³ Por primera vez se mencionaron los vestigios de la cultura Paracas en la Guía Turística de 1937 (Velazco, 1937); pero, acceder hasta allí era casi imposible, tanto la carretera como el ferrocarril comunicaban directamente Pisco e Ica, y una trocha comunicaba Pisco y San Andrés, no más.

Por otro lado, a finales del auge del guano (1840-1880), varios extranjeros se asentaron tanto en el puerto de Pisco como en la villa de San Andrés, este abrigaba a familias de pescadores, pero, además era un balneario a donde acudían las familias de las haciendas aledañas. Griegos, rusos, ingleses, suizos, italianos, turcos, americanos, entre otros, se asentaron a lo largo de los años en ambos lugares, especialmente en San Andrés, de tal modo que, en 1921, durante el gobierno de Leguía, se creó el distrito de ese nombre y su extensión incluía a Paracas (Figura 2.10).

A principios de los años 40, José Álvarez Calderón –quien había estado vinculado al ferrocarril de Pisco- (Castillo, 1947), fue el primero en construir su vivienda en la Bahía de Paracas y deben haberle seguido Bert Balshaw -quien fuera alcalde de San Andrés en 1941-1942-, Richard Custer y Carlos Suter,⁸⁴ lo cierto es que poco después planearon construir un hotel para atender la demanda de un espacio de tranquilidad de la clase pudiente de Lima e Ica y de los investigadores y visitantes interesados en las excavaciones de Paracas. Así, en 1942 se inició la construcción del Hotel Paracas, este fue concluido en 1945, contaba con 30 habitaciones. A principios del año siguiente, en el diario El Comercio de Lima, se publicitaba como el mejor hotel de recreo del Perú (Figura 2.18).

⁸³ Sin embargo, esta guía sí menciona las cerámicas de Nazca que fueron descubiertas y dadas a conocer por el arqueólogo Max Uhle entre 1900 y 1901. Desde entonces, junto con las Líneas de Nazca, constituyeron el atractivo turístico de esa zona que actualmente forma parte del Circuito Turístico del Sur: Paracas- Nazca - Arequipa - Abancay - Cuzco - Puno - Madre de Dios.

⁸⁴ Estas casas de alrededor de media Ha de extensión eran huertas donde se cultivaba y criaban animales. Toda esta parte descansa sobre el acuífero de Lanchas por lo que no debe haber habido problema para el cultivo en esa época. Engel (1966) dice que los cronistas antiguos mencionaron que se sembraba en toda esta zona, pero no en la península por ser rocosa.



Figura 2.18 Publicidad del Hotel Paracas.
Fuente: Diario El Comercio (26.01.1946). Lima.

Para entonces, la Carretera Panamericana que recorre la costa peruana ya había sido asfaltada hasta Ica, por lo que el acceso hasta Pisco era sencillo, antes de ella el viaje Lima-Pisco tomaba un día (Bardella, 1989), la pista continuaba hasta San Andrés y luego por un camino adoquinado se llegaba hasta el hotel. Además, se había construido un aeropuerto en San Andrés que recibía aviones de Panagra y otras líneas aéreas⁸⁵ (Flores, 2009).

Estas perspectivas, y los cambios en el contexto nacional y mundial, debieron haber alentado a aquéllos inversionistas, de modo que, en 1950, a instancias de sus residentes, el parlamentario A. Gourvil presentó el proyecto de ley para la creación del distrito de Paracas, aun cuando no había condiciones para ello. La influencia económica y política determinó que el proyecto se aprobara (Flores, 2009) y el presidente Odría, asiduo visitante del hotel, firmó la ley de creación en marzo del año siguiente.⁸⁶

⁸⁵ En septiembre de 2012 se iniciaron las obras de transformación del modesto aeropuerto en un moderno aeropuerto internacional que auxiliará al rebasado aeropuerto de Lima. La inauguración se produjo el 31 de marzo de 2016, pero, no ha logrado el tráfico de pasajeros y de carga que se había previsto.

⁸⁶ Según los entrevistados, esto le valió para que le obsequiaran una casa en la zona. “El Capricho” fue la residencia de Manuel Odría y su familia hasta poco después de su muerte en 1974 en que fue vendida al

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

Los originarios accionistas del hotel y otros nuevos, en aquel año, ya habían constituido la Cía. Inmobiliaria de Paracas y planearon desarrollar un balneario turístico, el proyecto incluía también una zona comercial, otra de servicios y una de viviendas para los pescadores y comerciantes (Walker, 1952),⁸⁷ aunque esta visión, quizá de convertir a Paracas en balneario turístico alternativo al Ancón -al norte de Lima-, no se vería realizada sino hasta principios de este siglo en que diversas circunstancias convergieron para provocar el despegue turístico de la zona. Así, el Hotel y quiénes lo concibieron, constituyen el primer hito significativo en el desarrollo del turismo en Paracas (Figura 2.19). Pero, fue un turismo reservado para una élite, su carácter exclusivo lo llevó a ser la sede de las dos primeras Conferencias Anuales de Ejecutivos (CADE, 1961 y 1962), y ha continuado siéndolo en varias ocasiones hasta ahora.



Figura 2.19 El Hotel Paracas y las primeras casas de veraneo en primer plano. Al fondo, las viviendas de los pioneros (septiembre de 1953).
Fuente: Servicio Aerofotográfico Nacional.

Hotel Paracas. Odría fue famoso, no solo por sus obras, sino también por ser muy afecto a este tipo de regalos.

⁸⁷ Walker publicó en el número de agosto de la revista *Peruvian Times* un largo y halagador artículo sobre el proyecto.

La continuación de la carretera desde San Andrés y Paracas hasta la caleta de Lagunilla hacia mediados de los 50,⁸⁸ permitió el transporte motorizado que le dio un nuevo impulso a esta zona, atrayendo a esporádicos veraneantes atraídos por la belleza de la ensenada lo cual influyó para que algunas de las familias de los pescadores se vieran motivadas a instalarse de manera permanente (García, 1997). Casi paralelamente, en El Chaco (Figura 2.11), la pista también facilitó el acceso de los marisqueros incrementándose el número de embarcaciones en esta zona, esta mayor presencia estimuló a las esposas y familiares de los trabajadores del hotel y de las residencias aledañas, a instalar en El Chaco unas precarias viviendas conocidas como “ranchos”, incluso unos pocos marisqueros se instalaron aquí. De esta manera, se produjo una estrecha relación entre el Hotel Paracas, los marisqueros y las familias de los trabajadores, estas atendían las demandas de alimentos de los marisqueros, a su vez estos les proveían a ellos y al hotel los frescos productos de su trabajo.

En la misma década de los 50, casi desde su llegada al Perú en 1954, el arqueólogo suizo Frederic Engel se abocó a estudiar las culturas pre-incas de la costa peruana, pero centró su atención en Paracas donde estableció su residencia, en 1964 propició la creación del Museo de Sitio que fue destruido por el sismo del 2007 y ha sido modernamente reconstruido. La presencia de Engel y otros científicos nacionales y extranjeros anticiparon la necesidad de preservar y proteger el área motivando que en 1960 se estableciera el Parque Prehistórico Nacional de Paracas.

En 1975, considerando, entre otras razones, que “la Península de Paracas constituye el hábitat de natural de varias especies en peligro de extinción y otras que constituyen un atractivo para el turismo de vista”, el gobierno creó la Reserva Nacional de Paracas (RNP). La necesidad de gestionarla adecuadamente llevó a que, en 1980, 1996 y 2002, se aprobaran los planes maestros (planes de mediano plazo) para su gestión. En el año 2003 se creó la Comisión para el Desarrollo Sostenible de la Bahía que al final del año siguiente presentó el Plan de Rehabilitación y Manejo de Riesgos para la bahía. En el año 2008 se elaboró el Plan de Desarrollo Concertado, en el 2010 se presentó el Plan Turístico de la RNP y su Zona de Amortiguamiento 2011-2015, finalmente en enero del 2016 se aprobó

⁸⁸ El transporte motorizado llegó a Laguna Grande algunos años antes que a Lagunilla, pero, venía desde Comatrana en Ica. A Lagunilla llegaba desde Pisco (García, 1997).

el último plan maestro. El Plan 2003 señalaba una serie de problemas de tipo económico, social y ambiental y auguraba su agudización, lo cual, efectivamente, ha venido ocurriendo.

Paracas empezó a ser promovido y conocido como atractivo cultural desde finales de los años 30, en los 40 y 50 se añadió sus bondades como balneario, pero desde mediados de la década de los 60 algunos empiezan a ver a Paracas de otra manera, Barrionuevo (1965) destacó los nuevos hallazgos arqueológicos en Paracas pero también invitó a pasear por el desierto, a apreciar las bandadas de flamencos en sus ensenadas, a visitar las islas Ballestas pobladas de lobos e informó al visitante curioso toda la información necesaria para llegar hasta allí. El pintor alemán Pohl en 1969 presentó una muestra del desierto y los diseños de los antiguos habitantes paracas (Figura 2.20). J. Llosa (1974) comparó el escenario paraqueño a las playas griegas. Barrios (1976) aludió a las “prehistóricas islas pobladas de leones marinos, pingüinos y pájaros”. En suma, se empieza a mirar Paracas con la sensibilidad de quien aprecia una obra de arte o como dirían los geógrafos a percibir el paisaje. En los años 70, otros tantos llamarán la atención sobre el vandalismo (Benavides, 1971; Llosa, 1974;) al que fue sometido su territorio ante la búsqueda de la máxima ganancia o la diversión malsana.



Figura 2.20 Textiles Paracas, son famosos por su diseños, colores y tejidos.
Fuente: Imágenes de Google.

Sobre los inicios del tour a las Islas Ballestas, se recibieron dos versiones. Por un lado, se señala a J. Balshaw (hijo de B. Balshaw); y, por otro, A. Pacheco nos manifestó que fue él quien hace 45 años empezó con su bote de pescador. La fecha del artículo de Barrionuevo nos lleva a pensar que, efectivamente, fue J. Balshaw el pionero, quien era muy aficionado a la pesca deportiva; además, en esos años los turistas eran principalmente

extranjeros y tanto ellos como los nacionales eran de clase alta y el hotel era el único hospedaje disponible.⁸⁹ Sin embargo, podemos atribuir al Sr. Pacheco haber impulsado las visitas de los nacionales a las islas desde mediados de los años 80.

A pesar de todo lo señalado, en el diagnóstico realizado por el Ministerio de Industria Turismo e Integración (MITI, 1980), se afirma que el impacto turístico en la región no iría a ser significativo en el corto y mediano plazo.⁹⁰ Efectivamente, esto no pudo ser en la década de los 80 que fue desastrosa para el turismo peruano. Pero, además, aunque desde principios de los años 70, Lagunilla y El Chaco fueron convirtiéndose cada vez más en las playas preferidas de los pisqueños e iqueños,⁹¹ ellos no requerían pernoctar; eventualmente, los limeños fueron atraídos por las playas y el paisaje del desierto pernoctando en la vecina localidad de Pisco. En estas condiciones, era muy difícil avizorar un futuro promisorio para el turismo. Sin embargo, el Hotel Paracas siguió recibiendo a una fidelizada élite de turistas nacionales y extranjeros, los limeños se orientarían más al descanso y playa, mientras los extranjeros mantendrían su interés cultural.⁹² Para que el turismo tuviera impacto económico era necesario que Paracas atrajera un número considerable de visitantes más allá de sus fronteras regionales; las condiciones para ello ocurrirían muchos años después.

Al inicio de la misma década de los 80, las familias de El Chaco empezaron los intentos por formalizar el asentamiento urbano y sus posesiones, no lo lograron, aunque se habían sumado otras familias más, su número resultó insuficiente para la formalización. Pero,

⁸⁹ Aunque en 1970 se estableció un nuevo hospedaje: la Hostería Bahía, cómodo, pero, sin el exquisito confort del Hotel Paracas.

⁹⁰ Este estudio señalaba que el Hotel Paracas contaba con 165 habitaciones y 165 plazas, mientras la Hostería Bahía ofrecía 12 habitaciones y 22 plazas. El documento destaca el turismo receptivo en los meses de julio y agosto realizado por europeos, americanos y latinoamericanos, aunque Paracas no era el objetivo central del circuito sino Nazca. Se mencionan sus playas como atractivo fundamental, el museo y los paseos en lancha bordeando el litoral, pero no se menciona a las Islas Ballestas. Se señala que en 1973 el Museo de Sitio había recibido 431 visitantes extranjeros y 1150 nacionales, mientras que en 1979 las cifras eran 1,487 para extranjeros y 5,119 nacionales, esta última cifra debe contener un alto porcentaje de estudiantes locales y regionales.

⁹¹ En los años 70 no había transporte público a El Chaco ni Lagunilla, los escasos veraneantes iban con su propia movilidad. El transporte público desde Pisco hacia El Chaco se inició desde mediados de los 80, primero dominicalmente y luego se extendió a toda la temporada cuando el flujo de bañistas aumentó. A Lagunilla el transporte público aún hoy está limitado a los fines de semana del verano.

⁹² En el año 2007, el sismo que afectó a Paracas destruyó el antiguo Hotel Paracas, poco después fue vendido al Grupo Breca, mantiene su antiguo nombre. Este mismo año se inauguró el Hilton Hotel, desde entonces se sumaron tres hoteles más, de cuatro y cinco estrellas.

hacia 1986 un contexto legislativo favorable les permitió el reconocimiento legal de sus tenencias. Ya en el siglo actual, algunas de las familias optaron por vender sus derechos, pero la mayoría se quedó y hoy son los propietarios de los hoteles, restaurantes y otras empresas vinculadas a la actividad turística. En Lagunilla, la otra caleta que también empezaba a atraer a numerosos visitantes, los antiguos pobladores no pudieron seguir los mismos pasos por hallarse su territorio dentro de la RNP.

Finalmente, desde mediados de la década de los 90, en medio del crecimiento económico del país, Paracas empieza a ser reconocida a nivel nacional como destino de sol y playa (Figura 2.21) y los promotores turísticos internacionales empezaron a incluirla como destino de naturaleza.



Figura 2.21 El balneario El Chaco concentra la infraestructura turística.
Fuente: Municipalidad Distrital de Paracas (2018)

Todo el proceso histórico descrito puede ser enmarcado, por un lado, en la hipótesis del Ciclo de Vida de las Áreas Turísticas propuesto por R. Butler (1980), y también en el enfoque constructivista aplicado por J. Saarinen a los destinos turísticos según el cual estos son realidades espaciales modeladas por las prácticas sociales.

Butler menciona específicamente que el periodo de exploración puede ser prolongado si el desarrollo de las instalaciones turísticas y la accesibilidad se retrasan, y, entre otras

razones, señala que esta situación pudiera deberse a una falta de interés externo que en Paracas bien pudo haber ocurrido. Al principio, desde la década de los 30, los vestigios culturales y sus paisajes solo podían haber atraído a un grupo pequeño de visitantes: “académicos y espíritus cultos”, así, pasarían varios años antes de que el esfuerzo pionero de Balshaw y sus socios se plasmara en un hotel; pero, la población capitalina de Lima era aún lo bastante pequeña como para demandar destinos de sol y playa más allá de sus propias fronteras.⁹³ Por mucho tiempo el hotel solo atrajo a una clase selecta de investigadores, empresarios, políticos, y sus familias. Aunque en estos años el gobierno nacional ya estaba comprometido en desarrollar la actividad turística en el país, esta política no alcanzó específicamente a Paracas, sino que se dirigió a otros destinos por lo que el turismo aquí mantuvo su carácter elitista por varias décadas.

En estos años exploratorios serán actividades no turísticas las que atraerían el interés de grandes inversionistas extrarregionales, a principios de la década de los 50 fue la industria ballenera y a principios de los 60 la industria de la harina de pescado, ambas orientadas hacia la exportación. Pero, ambas actividades tuvieron, en realidad, un carácter de enclave económico, que solo permitió movilizar una mano de obra no calificada que mayormente provenía de las localidades vecinas. La situación cambió en los 80 con el boom de las conchas de abanico y esta actividad sí tuvo un efecto económico multiplicador positivo para la población de la pequeña localidad paraqueña que se orientó hacia el turismo al final del boom, aunque sus esfuerzos se toparon con los difíciles años de esa década, por lo cual, ni la urbanización, ni el turismo serán importantes, aunque empezó a atraer a visitantes locales y regionales. Será a partir de mediados de la década siguiente que la actividad inició su expansión en medio de la recuperación económica del país y del crecimiento del turismo en general.

De este modo, en estos años exploratorios, el turismo pasa a formar parte de otro proceso social más amplio y complejo que ha ido definiendo tanto las relaciones sociales como los caracteres físicos de Paracas, así como las prácticas que han tenido y tienen lugar (Saarinen, 2004). Espacio social y espacio físico se funden en uno solo, este último es el

⁹³ Lima es una ciudad costera, según el censo de 1940, la metrópoli contaba con 661 508 habitantes, varias playas de su litoral fueron convertidos en balnearios; entre ellos, Miraflores, Barranco, Chorrillos, La Punta y Ancón fueron los preferidos de los limeños de las diferentes clases sociales. Según el último censo 2017, la población de Lima Metropolitana fue de 10 209 300 habitantes.

medio donde se construyen estructuras sociales y aquel se define a partir de cómo se va produciendo y reproduciendo este espacio a medida que el destino evoluciona. En palabras de Shield (1991) y Passi (1996), lo social se fue espacializando y el espacio se fue socializando (citados por Saarinen, 2004).

2.3 Medio ambiente, manejo integrado de zonas costeras y turismo en el Perú.

El Perú cuenta con tres regiones geográficas muy diferenciadas: Costa, Sierra y Selva. La Costa es una franja estrecha de aproximadamente 3080 km de longitud bañada por el océano Pacífico, la ocupación humana de esta zona data desde hace 11 mil años a.c. por pueblos que se dispersaron a lo largo del litoral, debieron ser pescadores que con el correr del tiempo establecieron intercambio con los pueblos de la zona andina.

El censo de población y vivienda de 1940 informaba que el 65% del total de habitantes residía en la Sierra, el 28,3% en la Costa, y el 6,7% en la Selva. El último censo aplicado (octubre de 2017) informó que la costa peruana alberga al 58% de la población del país (17,3 millones de habitantes). La migración masiva hacia la costa ocurrió particularmente desde la década de los 50⁹⁴ por el crecimiento económico de las ciudades costeras;

2.3.1 Antecedentes.

El acelerado crecimiento poblacional de la costa peruana ha ocurrido a la par del surgimiento de toda una gama de actividades económicas que, sin embargo, no ha ido aparejado a una ocupación ordenada del espacio físico; al igual que en otras ciudades del mundo, el resultado ha sido un conjunto de desequilibrios sociales, económicos y ecológicos, que se han acrecentado en el transcurso de las décadas.

A nivel latinoamericano, situaciones similares a las que atravesaba el Perú se presentaron en otros países que hicieron que la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y el Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social cobraran influencia y que el gobierno peruano creara en 1961 la Oficina Central de Estudios y Programas y

⁹⁴ Estos procesos de migración masiva entre los años 50 y 60 han sido profusamente estudiados, uno de los pioneros fue el trabajo de H. Martínez en 1970 “Las migraciones internas en el Perú”. Otro de los más leídos fue precisamente el texto de José Matos Mar “Desborde popular y crisis del estado” (1984), en el cual el autor sostiene que el estado peruano no estaba listo para hacer frente a este nuevo grupo social que rompía todos los esquemas de sociedad anteriores.

en 1962 el Sistema Nacional de Planificación de Desarrollo Económico y Social del Perú. Este fue el primer intento de hacer un ordenamiento territorial, económico y social, aunque sus resultados fueron muy magros (Malpica, Cardó, Díaz y Vargas, 1989).⁹⁵

Sin embargo, el antecedente más lejano para un manejo integrado de las zonas marino costeras (MIZMC) en el Perú podemos ubicarlo en el año 1947 cuando el gobierno peruano a través de un decreto proclamó su dominio marítimo hasta las 200 millas desde su línea de costa.⁹⁶ En el año 1952, Perú, Chile y Ecuador constituyeron la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) suscribiendo la Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago en la cual reafirmaron dichas proclamas al considerar que “ tienen la obligación de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia y de procurarles los medios para su desarrollo económico ..., es su deber cuidar de la conservación y protección de sus recursos naturales ... y reglamentar el aprovechamiento de ellos, a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países” (Declaración de Santiago, 1952). En 1981 se habían sumado Colombia y Panamá firmando la Convención de Lima y, auspiciados por el Programa de la Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), elaboraron el Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y las Áreas Costeras del Pacífico, en este documento se reafirma la soberanía y jurisdicción de cada país sobre sus 200 millas marinas y señalan como una de sus obligaciones el utilizar los medios necesarios para “prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino y zona costera del Pacífico Sudeste y para una adecuada gestión ambiental de los recursos naturales”. Los países conformantes de la CPPS, y otros de toda América Latina y El Caribe, recibieron el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para proyectos de desarrollo, especialmente en la década de los 60 y 70, aunque el primer préstamo para el manejo integrado de costas fue otorgado recién en 1993 a Ecuador. Desde 1995, el BID ha conducido estudios y elaborado programas sobre

⁹⁵ La propuesta de creación del sistema dio lugar a una discusión acalorada entre quienes creían que la planificación sería un camino al desarrollo y quienes veían en él una política comunista. El Instituto Nacional de Planificación, eje clave del Sistema, fue desactivado en el año 1991, como parte de una política de vuelta al modelo de libre mercado. En el año 2005 se retomó la idea de la planificación y se creó el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico y el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico Descentralizado, pero, con una función más de coordinación entre los distintos sectores económicos y el sector público y privado que la de diseñar y conducir un proceso de ordenamiento territorial.

⁹⁶ Antes que Perú, lo hizo Chile ese mismo año.

MIZMC (Lemay, 1998),⁹⁷ como también lo han hecho la CEPAL, la Agencia para el Desarrollo Internacional de los EEUU y el PNUMA.

2.3.2 Ordenamiento territorial y MIZMC

La Constitución Política de 1979 recogió la tesis de las 200 millas y la incorporó en el artículo 98 de su capítulo sobre el territorio. Asimismo, introdujo todo un capítulo sobre los recursos naturales:

Artículo 119. El Estado evalúa y preserva los recursos naturales. Asimismo, fomenta su racional aprovechamiento. Promueve su industrialización para impulsar el desarrollo económico.

Artículo 123. Todos tienen el derecho de habitar en ambiente saludable, ecológicamente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida y la preservación del paisaje y la naturaleza. Todos tienen el deber de conservar dicho ambiente. Es obligación del Estado prevenir y controlar la contaminación ambiental. (Título III, capítulo II. Constitución Política del Perú, 1979)

En el año 1990 se aprobó el Código del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales. Sus dos primeros títulos preliminares recogieron casi textualmente los Art. 119 y 123 señalados arriba. En su texto, al inicio, se refirió por primera vez a la política ambiental teniendo como objetivo “la protección y conservación del medio ambiente y de los recursos naturales a fin de hacer posible el desarrollo integral de la persona humana” (artículo 1). Concibió la planificación ambiental como el “ordenamiento del territorio, de los asentamientos humanos y de los recursos para permitir una utilización adecuada del medio ambiente a fin de promover el desarrollo económico sostenido” (artículo 5). Estableció los criterios para el ordenamiento ambiental, declaró fundamental la participación de toda la sociedad (individuos e instituciones) en ese proceso y declaró la obligatoriedad de un estudio de impacto ambiental (EIA) para todo proyecto público o privado que pudiera provocar daños no tolerables al ambiente, el cual debía ser aprobado

⁹⁷ En el marco de cooperación del BID, a finales del año 2003, el país asumió el compromiso de crear un Sistema Permanente de Planeamiento Estratégico, Participativo y Multidisciplinario que dio como resultado el Plan Estratégico para la Rehabilitación y Manejo de Riesgos del Ámbito de la Bahía de Paracas y Áreas Circundantes elaborado por la Comisión para el Desarrollo Sostenible de la Bahía de Paracas.

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

por la autoridad pertinente. El Código se refería también a la educación ambiental y el rol principal del estado en ello, se refirió a las áreas naturales protegidas, población, recursos naturales, prevención de desastres, a la salubridad pública, medidas de seguridad y mecanismos de evaluación y control, sanciones, entre otros. En suma, el Código no solo fue la primera normativa sobre el medio ambiente en el Perú, sino que recogió todos los aspectos de las preocupaciones ambientales en línea con los principios declarados en Estocolmo y las conclusiones del Informe Brundtland que había sido publicado en 1987.

En línea con el Código del Medio Ambiente, en el año 1994 se creó el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) como responsable de la política ambiental para “promover la conservación del medio ambiente en equilibrio con los objetivos de desarrollo socioeconómico y con el uso sostenible de los recursos”. Además, se le asignó las funciones de coordinación intersectorial, fomento de la investigación y educación ambiental, cooperación internacional, entre otras. En 1999, el CONAM elaboró los “Lineamientos para la formulación y ejecución del programa nacional y los planes regionales de manejo integrado de zonas marino costeras” (MIZMC). Aquí se declaró que:

El manejo integrado de la zona costera representa un instrumento de gestión que permite balancear las demandas de distintos usuarios por los mismos recursos y espacios, junto con el manejo responsable de los mismos a fin de optimizar sus beneficios sobre una base sostenible y consistente con los grandes objetivos nacionales. (CONAM, 1999, p.3)

Entre 1993 y 2000 se dieron una serie de leyes y normas que derogaron, modificaron o sustituyeron varias de las normas establecidas en el Código. Sin embargo, a partir del año 2001, en el marco de un nuevo gobierno y una nueva concepción en materia ambiental, se dictaron un conjunto de leyes que no solo recogieron el espíritu del Código, sino que extendieron sus alcances a los nuevos aspectos de la política, ordenamiento y gestión. Caben ser citadas:

- La Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (2001),
- La Política de Estado N° 19 - Desarrollo Sostenible y Gestión Ambiental (2002),
- Ley de Demarcación y Organización Territorial (2002)

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

- La Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión ambiental (2004) y su reglamento.
- El Reglamento de Zonificación Ecológica y Económica (2004)
- La Ley General del Ambiente (2005).

El Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Gestión Ambiental define la planificación territorial como “un proceso de anticipación y toma de decisiones relacionadas con las acciones futuras en el territorio, el cual incluye los instrumentos, criterios y aspectos para su ordenamiento ambiental”. Este último es definido como el “instrumento que forma parte de la política de ordenamiento territorial. Es un proceso técnico-político orientado a la definición de criterios e indicadores ambientales para la asignación de usos territoriales y la ocupación ordenada del territorio.” (Artículo 53 del Reglamento)

La Ley General del Ambiente constituye el marco normativo actual y reafirma la protección del medio ambiente como deber y derecho fundamental.⁹⁸ En este contexto, en el año 2008 se creó el Ministerio del Ambiente (MINAM), del cual el CONAM pasó a formar parte, asimismo absorbió al Servicio Nacional de Áreas Protegidas que formaba parte del Ministerio de Agricultura. El MINAM es la actual autoridad en materia ambiental. El mismo texto de la Ley creó el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental para la supervisión, control y sanción en materia ambiental.⁹⁹

No obstante, en un estudio del año 2005, Barragán, refiriéndose a grupos de países latinoamericanos sobre sus avances en materia de MIZMC, los clasificó en países en etapa de transición, etapa inicial y etapa preinicial, en estos últimos consideró que aún no se daban las condiciones básicas para la implementación e incluyó a Perú en este grupo. Este mismo año un boletín del Proyecto Coastman¹⁰⁰ hace referencia al carácter sectorial

⁹⁸ La Ley General del Ambiente consta de un Título Preliminar, 154 artículos y sus disposiciones transitorias, complementarias y finales. En el Anexo 7 se presenta el contenido de la Ley y el organigrama del MINAM.

⁹⁹ Al año siguiente (2009) se emitieron el Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales; la Política Nacional del Ambiente y la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

¹⁰⁰ Coastman Latinoamérica es un proyecto auspiciado por Alemania con propósito de asesoramiento, investigación y transferencia de conocimientos en materia de MIZMC. Participan, además de Perú, Ecuador, Chile, Colombia y México.

y centralista de la gestión pública peruana, sin una posición definida sobre la gestión costera, ni normas legales que la orientasen, aunque destaca algunos esfuerzos regionales como los de Piura en la costa norte. Ambas opiniones conducen a pensar que el documento de 1999 elaborado por CONAM proponiendo lineamientos para la MIZMC fue dejado de lado, pero, sí existió por lo menos, desde algún lado del sector público, un interés por el ordenamiento de la zona costera. Al parecer, el énfasis se desvió hacia la Zonificación Económica Ecológica de la cual la MIZMC es considerada un caso particular (CPPS, 2008).

En los últimos años parece haber una reorientación hacia la gestión de la zona costera, así, en el año 2015, el MINAM aprobó los “Lineamientos para el Manejo Integrado de las Zonas Marino Costeras” y declaraba que:

El MIZMC se debe constituir en un proceso dinámico de articulación y coordinación conjunta de los tres niveles de gobierno y los sectores públicos y privados, así como de los diversos actores que interactúan en las zonas marino costeras, con la finalidad de lograr una adecuada gestión de los ecosistemas, recursos naturales y de las actividades socioeconómicas propias de dicha zona, garantizando así su aprovechamiento y desarrollo sostenible. (MINAM, 2016, p. 8)

De esta manera, la MIZMC forma parte de la política ambiental en el país y es competencia directa del MINAM. En el año 2019 se aprobó la Guía Metodológica para la Formulación del Plan de MIZMC.

En suma, la legislación ambiental peruana actual es una moderna y completa compilación de normas que involucran a todos los sectores, instituciones y la ciudadanía. Sin embargo, en la práctica, por diversas razones (técnico-financieras, institucionales o conductas poco éticas) la tarea del ordenamiento territorial y el MIZMC aún sigue teniendo tropiezos y retrasos.

2.3.3 Turismo y MIZMC

El turismo es una de las actividades de mayor dinamismo a nivel mundial y aquel que se practica en zonas costeras a nivel mundial son las de mayor crecimiento, incluso en algunas regiones e islas estado el turismo es la actividad económica dominante, tal es el

Capítulo 2. Evolución del turismo y contexto actual

caso de las Maldivas donde el 95% de su economía depende de ella (Creel, 2003). Así, el turismo se ha convertido en un elemento clave para el crecimiento de las localidades y regiones en las cuales tiene lugar por su efecto multiplicador sobre otras actividades económicas, pero, al mismo se ha convertido en una seria amenaza para el medio ambiente (natural, social, económico).

Las declaraciones sobre el turismo sostenible están en relación con el MIZMC, esta puede ser la herramienta para mitigar los impactos negativos del turismo manteniendo el flujo turístico dentro de la capacidad de carga de los destinos.

La Costa peruana incluye 10 regiones litorales y en todas ellas se desarrolla el turismo; sin embargo, como se explicó en el acápite anterior, a pesar de la legislación exhaustiva y del tiempo transcurrido desde que se ha venido hablando sobre las potencialidades de la MIZMC en el país, a marzo de 2021 solo tres de las diez regiones vieron sus planes aprobados, no está entre ellos el de la región Ica a donde pertenece Paracas.

En septiembre de 2017 se reunieron en Paracas los representantes de las distintas regiones, municipalidades e instituciones de la costa peruana y suscribieron la Declaración de Paracas 2017 por la cual se comprometían a la recuperación de los ecosistemas marino-costeros, fomentar la inversión pública y privada, acciones articuladas de los sectores, elaborar un plan de capacitación, entre otros.

Pero, un año después, en agosto de 2018, el MINAM presentó un informe que sintetizó el problema de las zonas costeras en el Perú a través del siguiente esquema:

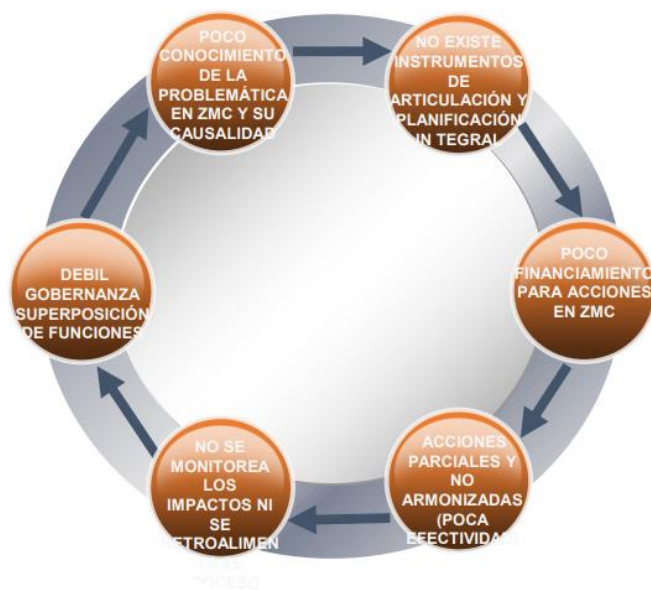


Figura 2.22 El círculo vicioso del problema de la gestión costera. Tomado de: Manejo integrado de zonas marino costeras en el Perú. Contexto actual y avances. Otárola (2018)

El último Plan Estratégico Nacional de Turismo fue elaborado en 2016 con perspectiva hacia el 2025 y el Plan Turístico de la Reserva Nacional de Paracas fue presentado en 2011 con perspectiva al 2015, aunque ambos proponen como objetivo principal el logro de un turismo sostenible, ninguno de ellos alude a la promoción y gestión del turismo dentro de un marco MIZMC, de hacerlo así, se podría romper el círculo pernicioso señalado en la Figura 2.22. En cambio, el Plan Maestro de la Reserva Nacional de Paracas 2016-2020 presenta un modelo en el cual se promueve que las distintas actividades llevadas a cabo en Paracas se integren hacia el objetivo de preservarla para las generaciones futuras, aunque para lograrlo parece que requiere un horizonte de tiempo que va más allá del periodo propuesto.



Figura 2.23 Documentos que orientan el desarrollo turístico de Paracas.
Fuente: Los respectivos documentos en la web.



**CAPÍTULO 3. CAPACIDAD DE CARGA
SOCIAL DE LOS RESIDENTES**

Desde principios de los años 70, no ha habido un aspecto del desarrollo del turismo que haya recibido tanta atención como los impactos que la actividad provoca sobre el destino turístico y sus residentes (Getz, 1983).

Los residentes de un destino turístico (DT) son aquellas personas cuyas vidas transcurren allí,¹⁰¹ sobre quienes recaen, directa e indirectamente, los impactos del turismo. No obstante, los residentes no son agentes pasivos, ellos son un agente crucial de cambio en los DT.

3.1 El concepto de capacidad de carga social (CCS)

O'Reilly (1986) denominó capacidad de carga social al nivel de tolerancia de la comunidad anfitriona a la presencia y el comportamiento de los turistas en el área de destino. Siguiendo a O'Reilly, Saveriades (2000) manifiesta:

Each destination can sustain a specific level of acceptance of tourist development and use, beyond which further development can result in socio-cultural deterioration ... In other words, the carrying capacity of a destination is determined (i) by its ability to absorb tourist development before negative impacts are felt by the host community ... (p.147)

Los estudios sobre la CCS de los residentes se basan en el estudio de sus percepciones sobre los impactos del turismo. Lime y Stankey (1971) relacionaron la capacidad de carga a la noción de percepción. Barkham (1973) señaló que la idea de capacidad estaba estrechamente relacionada a la noción de calidad y esta a la de percepción e incidió en la naturaleza variable de las percepciones en el tiempo. Así, numerosos estudios han sido realizados en varias partes del mundo, y para distintos espacios turísticos y recreativos, para evaluar la CCS a partir de las percepciones. Por ejemplo, Saveriades (2000) midió la CCS en Chipre a partir de las percepciones y actitudes de los residentes a los impactos del turismo. Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis y Konstandoglou (2001) resumió la aplicación práctica de la CC en varios destinos europeos, uno de ellos aplicado en Rodas se basa en las expectativas y evaluaciones y aspiraciones de los stakeholders. Del mismo

¹⁰¹ Según el diccionario de Oxford, el residente es una persona que vive permanentemente en un lugar o por un largo tiempo. Según la RAE, el residente viene a ser una persona establecida en algún lugar. En diversos estudios se refieren a estos también como “comunidad anfitriona”.

modo, Klaric, Mangion, Satta y Travis (2003) resumen la experiencia de varias regiones europeas y elaboran un marco para la aplicación de la CC en el que incluyen las percepciones de residentes y turistas.

No obstante, algunos autores han señalado que las percepciones y actitudes son difíciles de observar y medir y que estas suelen cambiar con el tiempo (Getz, 1983), otros han señalado que la dificultad del cálculo de las percepciones proviene del hecho que los residentes no constituyen un grupo homogéneo (Navarro, 2003); entonces, puede esperarse que, cuanto más homogéneos sean los residentes, más sencilla será la tarea de agregación de sus percepciones.

El objetivo de este capítulo fue aproximarnos a la CCS en Paracas, a partir de la evaluación de las percepciones de sus residentes sobre los impactos del turismo. Específicamente, se espera responder a las preguntas siguientes:

Las preguntas que responderemos en este capítulo son:

1. ¿Cuál es la percepción global de los residentes sobre el desarrollo turístico y la presencia de los turistas?
2. ¿Cuál es la valoración que los residentes otorgan a los impactos del turismo y en qué medida se relaciona con su percepción global?
3. ¿Qué variables determinan las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo?
4. ¿Cómo estas percepciones se traducen en su conducta hacia el turismo y los turistas?

3.1.1 Los impactos del turismo

El rápido crecimiento del turismo desde finales de la década de los 50 y particularmente desde la década siguiente se tradujo en ingente ingreso de divisas, creación de empleo e incremento de las inversiones en los países receptores. Sin embargo, a principios de la década de los 70, después de pasada la euforia de creer que se había encontrado en el turismo un remedio a la situación de pobreza subsistente en muchos lugares del mundo,

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

se puso atención a los costos o impactos negativos del turismo y se evidenció que podrían sobrepasar sus impactos positivos o beneficios, especialmente en los países menos desarrollados donde ingentes recursos fueron aplicados para desarrollar la actividad.

En esos años, a nivel macroeconómico numerosos investigadores señalaron diversos aspectos de la vida de las comunidades anfitrionas que fueron afectadas por el turismo (Archer, 1972, Butler, 1974; De Kadt, 1979; Jafari, 1974b). A nivel local, microeconómico, los estudios han sido aún más numerosos, especialmente desde la década de los 80 en adelante (Belisle y Hoy, 1980; Hudman, 1978; Pizam, 1978; Liu y Var, 1986). En general, son tres las dimensiones de impacto más importantes que se han señalado: la social, la económica y la ambiental (Mathieson y Wall, 1982, 2006).

A continuación, y siguiendo la línea de los primeros estudios y otros como Liu y Var (1986), Milman y Pizam (1988), Perdue, Long y Allen (1990), Ap (1992), King, Pizam y Milman (1993), Faulkner y Tideswell (1997), Ko y Stewart (2002) y Tosun (2002), y se elaboró la siguiente tabla:

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

Impacto	Beneficios	Costos
Económicos	<ul style="list-style-type: none"> . Incremento del empleo. . Incremento del ingreso. . Incremento de la inversión. . Incremento de la infraestructura. . Incremento de los ingresos de gobiernos locales por impuestos. . Incremento de los negocios. 	<ul style="list-style-type: none"> . Incremento de precios (inflación). . Incremento de alquileres. . Incremento de precios de inmuebles. . Incremento de impuestos a propiedad. . Sobre dependencia del turismo.
Sociales	<ul style="list-style-type: none"> . Incremento de servicios públicos: salud, seguridad, transporte, gestión pública. . Incremento de las facilidades recreacionales: parques y otras áreas recreativas. . Incremento de los servicios culturales. . Elevación del orgullo de pertenecer a la localidad. . Mejora de los valores, hábitos y normas de convivencia. . Revaloración de la cultura local. . Restauración y preservación del patrimonio histórico. 	<ul style="list-style-type: none"> . Incremento de accidentes de tránsito. . Incremento de crímenes, robos y vandalismo. . Incremento de la prostitución y el consumo de alcohol y drogas. . Relajamiento de las normas morales. . Desintegración comunal. . Pérdida de identidad cultural.
Ambientales	<ul style="list-style-type: none"> . Mejora la calidad y apariencia del paisaje. . Mejora las facilidades públicas: veredas, tráfico, parqueos, etc. . Mejora de infraestructura pública: abastecimiento de agua, electricidad, comunicaciones, drenaje, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> . Incremento de la contaminación: aire, ruido, agua, desperdicios. . Congestión/reducción de acceso en el uso de áreas y facilidades recreativas, servicios y espacios públicos. . Destrucción del ecosistema local (vida silvestre). . Reducción de la tranquilidad pública. . Pérdida de calidad del paisaje por la sobre construcción.

Tabla 3.1 Variables de impacto de la actividad turística
Fuente: Literatura revisada

En la tabla, se observa que algunas variables se mueven en una sola dirección, o son percibidos como beneficios (el mayor volumen de empleo, por ejemplo) o lo son como costos (la elevación de precios). Otras variables como la elevación de los impuestos pueden ser percibidos como positivos para unos (para quienes lo perciben, en este caso los gobiernos locales) y negativos para otros (quienes deben pagarlos, los propietarios locales), de manera similar ocurre con los alquileres; otro caso tiene que ver con los

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

valores culturales que puede moverse en una u otra dirección, pueden ser revalorados o trastocados. Algunos autores han señalado, además, que se debe distinguir entre la cantidad y la calidad de las variables de impacto, tal es el caso del empleo y los ingresos; en el primer caso, aunque el turismo es intensivo en trabajo, demanda mano de obra de mediana o baja calificación (Sadler y Archer, 1979), lo cual se traduce en bajos ingresos; además, dada la naturaleza estacional de la actividad turística, mucho de este empleo es también estacional. Por otro lado, esta desigual distribución de los beneficios del turismo puede dar lugar a resentimientos por parte de la población local, situación que puede empeorar si la actividad turística se desenvuelve sin mayor contacto con esa población (De Kadt, 1979).

En resumen, los impactos del turismo pueden ser complejos y no ser tan simples de evaluar (Runyan y Chung-Ton, 1979), tales complejidades están asociadas con los tipos de turismo, características de la comunidad local y el carácter de las interacciones huésped-anfitrión, que van a influir en la magnitud y naturaleza de las consecuencias del turismo (Wall y Mathieson, 2006)

Por otro lado, en la tabla solo se han considerado los impactos a escala local (micro). A nivel nacional (escala macro), Mathieson y Wall (1982, 2006) resumen los impactos que han sido destacados desde el inicio del turismo de masas: el ingreso de divisas y su efecto sobre la balanza de pagos de los países receptores y la contribución de la actividad a la producción nacional y al crecimiento y desarrollo económicos. Los autores presentan los argumentos a favor (efectos multiplicadores del gasto turístico, por ejemplo) y las críticas (el incremento de la propensión a importar, por ejemplo) en torno a ambos impactos.

Aunque no todas las voces han sido críticas, Scheyvens (2002) afirmó que es posible revertir los impactos negativos y clamó por empezar a buscar un enfoque constructivo del turismo que beneficiara tanto a la gente como al medio ambiente, la autora en su texto cita a diversos autores como Chambers (1997), Crick (1989), Friedman (1992), Weaver (1999) que se encuentran en la misma línea de pensamiento.

3.1.2 Las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo

Ningún área dentro del campo del turismo es tan fascinante y permanece aún en el interés de los académicos y planificadores como el estudio de las comunidades anfitrionas de los destinos turísticos. La premisa fundamental para su estudio es que su participación resulta crucial para los planes turísticos, pudiendo contribuir u obstaculizar su éxito (Ap, 1992; Ap y Crompton, 1993; Harril, 2004; Easterling, 2004; Easterling, 2005; Candrea, Ispas, Constantin y Hertanu, 2012; Nunkoo y Ramkissom, 2011; Sharma y Gursoy, 2014;) y fomentar o frenar el desarrollo de un turismo sostenible (Jamal y Getz, 1995; Choi y Sirakaya, 2005; Kitnuntaviwat y Tang, 2008; Diedrich y Garcia-Buades, 2009; Assante, Wen y Kimberly, 2012; Hunter, 2013; Lee, 2013; Smith, Anderson, Davenport y Leahy, 2013; Sánchez, Castillo y Núñez, 2016).

3.1.2.1 Deslindando conceptos: percepciones, actitudes y conducta

Los estudios acerca de las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo se han realizado, fundamentalmente, desde, en y para países desarrollados. Los estudios para los países menos desarrollados son bastante escasos, aunque en 1980, Belisle y Hoy se preocuparon por establecer las causas de por qué los residentes de Santa Marta, Colombia, percibían como negativos o positivos determinados impactos, pero, concluyeron que el turismo resultaba beneficioso. Percepciones y actitudes son dos conceptos propios del campo de la Psicología, y en esta ciencia, como en todas las ciencias sociales, diferentes teorías han tratado de explicar su origen y naturaleza.

Entender las percepciones es muy importante para entender el comportamiento humano en general. “Percibir parece algo no requiere mayor esfuerzo. No obstante, entender la percepción es un desafío mucho mayor” (Dodwell, 1995, pág. 262; citado por Gross, 2007). En su definición más simple, percibir es captar por uno de los sentidos las imágenes, impresiones o sensaciones externas (RAE); sin embargo, aunque la percepción se inicia en los sentidos es el resultado final de un proceso que también incluye hacer inferencias de cómo son las cosas, es la organización e interpretación de la información sensorial entrante (Gross, 2007). La percepción es subjetiva, un mismo estímulo puede ser percibido de manera distinta; es selectiva, el individuo no puede percibirlo todo y selecciona lo que consciente o inconscientemente desea percibir; es temporal, las

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

percepciones no permanecen para siempre, sino que se ajustan a las circunstancias cambiantes (Vargas, 1994). Estas características han sido atribuidas tanto a factores externos (los que provienen del ambiente social, cultural y económico, por ejemplo) como internos (personalidad, experiencia, motivaciones) al individuo (Gross, 2007).

Las actitudes, por su lado, siguen siendo un tema controvertido en la psicología social (Hogg y Vaughan, 1995; citado por Gross, 2007), incluso desde su definición; en general se entienden o se refieren a una predisposición o inclinación a actuar de determinada manera: “Aunque las actitudes no suelen ser percibidas directamente sino más bien inferidas, determinan sobremanera la conducta de cada cual ... a una actitud se le suele definir generalmente como una tendencia a responder positiva o negativamente” (Morgan, 1969, pág. 448). Según Rosenberg y Hovland (1990; citado por Gross, 2007) esa predisposición es el resultado de tres elementos: afectivo, cognitivo y conductual. El componente afectivo está referido a los sentimientos que provoca un estímulo; en lo cognitivo se encuentra el cúmulo de información proporcionado por las percepciones, mientras que lo conductual se refiere a la intención de conducta, no a la conducta en sí. Si la base de las actitudes son las percepciones deberíamos esperar que aquellas también sean subjetivas y cambiantes.

Aunque los componentes afectivo, cognitivo y conductual están relacionados, las actitudes manifiestas no siempre coinciden con los actos explícitos; en general, se está de acuerdo en que las actitudes son solo un determinante de la conducta (Gross, 2007). La conducta, definida sencillamente, es la manera en que las personas se comportan en una ocasión o contexto particular, es el conjunto de acciones del individuo; los psicólogos aluden a las motivaciones, como aquello que nos empuja, estimula y mueve, gustosamente o no, a la acción (Miller, 1962; citado por Gross, 2007). En consecuencia, la conducta de los residentes, expresada como el apoyo/oposición de los residentes al turismo es la respuesta, concreta y real, a sus impactos y a la presencia de los turistas. Entender cómo se entrelaza este comportamiento con las actitudes y percepciones debe ser el objetivo último de los estudios sobre los residentes.

Sin embargo, en el análisis de los residentes, percepciones, actitudes y apoyo han sido tratados indistintamente (Saveriades, 2000; Andereck y Niaupane, 2011). La mayoría de los trabajos se han detenido en el estudio de las actitudes como intención de apoyo

(Gursoy y Rutherford, 2004; Almeida-García, Peláez-Fernández, Balbuena-Vázquez y Cortés-Macias, 2016; Vargas-Sanchez Plaza y Porras, 2011) y otros han identificado el apoyo con la importancia dada al desarrollo turístico (Nunkoo y Gursoy, 2012; Nunkoo y Ramkissoon, 2011). En efecto, las fronteras entre esos tres conceptos se solapan en tanto se refieren o describen cualitativamente las vivencias del individuo (Vargas, 1994), pero, es preciso establecer los límites que los separan.

3.1.2.2 La teoría del intercambio social

En su balance de los estudios sobre las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo y sus actitudes hacia el turismo, Nunkoo, Smith y Ramkissoon (2013) destacaron la tendencia creciente a apoyarse en alguna teoría, lo cual ha permitido dar un carácter científico a los estudios sobre los residentes de los destinos turísticos (Harril, 2004). En su estudio ellos encontraron que la teoría del intercambio social fue la teoría más utilizada y mucho menos la teoría de Butler sobre el ciclo de vida de los destinos turísticos.

La teoría del intercambio social (TIS) propuesta por Homans (1958) desde la sociología postula que toda interacción entre dos o más personas es un intercambio de bienes, material o simbólico, en el cual cada una de las partes espera un valor (recompensa) e incurre en un costo. Así el incentivo para participar del intercambio es ese valor, cuanto mayor sea la recompensa esperada respecto de los costos, más interesado estará en seguir participando del intercambio. La presentación de Ap (1992) de la TIS aplicada al turismo es considerada por Faulkner y Tideswell (1997) como la versión más elaborada para entender las reacciones de los residentes al turismo. Ap concluye que la TIS puede dar una explicación plausible de por qué los residentes perciben como positivos o negativos los impactos del turismo y por qué se comprometen u oponen al turismo: la motivación para el intercambio es la satisfacción de las necesidades, se espera maximizar esa satisfacción; ocurrido aquél, si las expectativas no se cumplen se evalúa como negativa la interacción, dando lugar a sentimientos y/o reacciones negativas.

Las críticas a la TIS han ocurrido desde el principio, Blau (1964, citado por Morales, 1978) criticó a Homans señalando que, aunque la mayor cantidad de conductas son intercambio, no todas lo son, aun cuando exista la esperanza de una recompensa; además,

agregó el crítico, en el intercambio social las acciones son voluntarias, pero, algunas conductas sociales pueden ser más primitivas y otras más elaboradas. Por su parte, Pearce et al (1996, citado por Sharpley, 2014) criticó la propuesta de Ap observando que el contexto social y cultural condiciona sobremanera las decisiones de los individuos, entonces, la TIS no proporciona una explicación satisfactoria de por qué algunos percibirían determinados intercambios como positivos y otros como negativos. Otra crítica proviene de la teoría de la construcción social, esta señala que no hay nada dado en el mundo, sino que todo se construye y modela por la interacción de los seres humanos, las prácticas sociales resultantes tienen un carácter dinámico y dialéctico; los construccionistas rescatan la metodología cualitativa para indagar detrás de los beneficios y costos esperados del turismo (Iwashita, 2006).

Otras teorías se han propuesto para entender las percepciones y las actitudes de los residentes como determinantes del apoyo al turismo: la teoría del apego a la comunidad (Gursoy y Rutherford, 2004; Gursoy, Chi y Dyer, 2009; Nicholas, Thapa y Ko, 2009; Vargas-Sánchez, Porrás-Bueno y Plaza-Mejía, 2014)), aunque el problema principal radica en que el concepto “apego” es una variable no observable y no hay consenso sobre qué ítems pueden dar cuenta cabal de él, así, la validez de la teoría se pone en duda (Lee, 2013). En años recientes, otros investigadores se han remitido a la teoría de la identidad social, pero, tampoco hay un abordaje común; mientras algunos académicos aluden a tipos de identidad (Nunkoo y Gursoy, 2012), otros han puesto a prueba sus principios básicos (Wang y Hu, 2015) y hay quienes la han evaluado desde sus componentes (Palmer, Koenig-Lewis y Jones, 2013); esta heterogeneidad en los enfoques tampoco permite validar esta teoría.

De este modo, a pesar de las críticas y propuestas alternativas, la TIS ha sido y continúa siendo la teoría más importante para explicar las percepciones y actitudes de los residentes y, más bien, ha sido aplicada junto a otras teorías como las del apego y la identidad mencionadas (Nunkoo y Gursoy, 2012, Nunkoo y Ramkisson, 2013; Palmer *et al*, 2013; Wang y Hu, 2015). Vargas- Sánchez *et al* (2014), por ejemplo, aplicaron la TIS y la teoría del apego a la comunidad juntamente con las teorías de Butler y Doxey y hallaron que la estacionalidad es una variable explicativa de las actitudes de los residentes.

3.1.2.3 Variables explicativas de las percepciones sobre los impactos del turismo

Si bien hay consenso en torno a las variables de impacto, no lo hay sobre las variables explicativas de las percepciones, actitudes y reacciones ante tales impactos, ni sobre los ítems que permitan establecerlas. La literatura ha identificado muchas variables para explicar por qué los residentes perciben positiva o negativamente el turismo, es tal la cantidad que resulta difícil sistematizarlas (Sharpley, 2014).

En su revisión de la literatura sobre las actitudes, Harril (2004) clasifica los factores que las influyen en: socioeconómicos (ingreso, etnicidad, lugar de nacimiento, edad, género, idioma, tiempo de residencia, contacto con los turistas, apego a la comunidad), espaciales (distancia al núcleo turístico, densidad, concentración de las facilidades turísticas) y al grado de dependencia económica de los residentes respecto del turismo. En los tres casos el autor destaca que el sentido de la causalidad no es definitivo.

Por su parte, en su revisión crítica de los estudios sobre las percepciones de los residentes Sharpley (2014), tomando en cuenta la división de Deery, Jago y Fredline (2012) y Faulkner and Tideswell (1997), clasifica las variables explicativas en extrínsecas e intrínsecas, reagrupando las variables identificadas por Harril y agregando otras como la estacionalidad, el grado de desarrollo turístico local, el grado de desarrollo nacional, el tipo de turistas, valores personales, el apego a la comunidad y la identidad social en relación al status social. Deery, además, enfatiza la influencia del ambiente social, político y físico en las percepciones de los residentes sobre el turismo.

Finalmente, la mayoría de los estudios sobre percepciones y actitudes de los residentes hacia los impactos del turismo¹⁰² se han centrado en medirlas y establecer sus determinantes sin proponerse estimar la capacidad de carga social, excepto algunos autores como Saveriades (2000).

¹⁰² Xiao y Smith (2005) señalaron esta temática, percepciones y actitudes sobre los impactos del turismo, como una de las cinco más importantes a lo largo de tres décadas de estudios sobre el turismo. Nunkoo y Ramkissom (2013) sistematizaron 140 artículos publicados entre 1984 y 2010 en tres de las revistas académicas de turismo más conocidas: ATR, TM y JTR. Para estas mismas revistas, Sharpley (2014) señala haber encontrado 1070 títulos desde finales de los años 70.

3.2 La capacidad de carga social en Paracas

El área litoral poblacional de Paracas está conformada por dos zonas claramente diferenciadas: a) La zona residencial, y b) la zona urbana (Figura 3.1). Esta última incluye el balneario y el pueblo. La zona residencial está formada por amplias residencias de verano entre las que se encuentran las primeras que se construyeron en la década de los 40 del siglo pasado, algunas de ellas fueron vendidas y se han transformado en condominios; asimismo, es el área donde los herederos de los primeros propietarios (como la familia Custer) están llevando a cabo proyectos de urbanización. Además, en esta zona se han construido hoteles de gran envergadura.

El balneario El Chaco es el área donde se concentran los establecimientos de hospedaje, restaurantes, tiendas de souvenirs y otros servicios y productos. El pueblo está formado por dos asentamientos colindantes, Julio C. Tello y José de San Martín¹⁰³ cuyos orígenes se remontan a principios de la década de los 90 en el pasado siglo. Los residentes habitan tanto el balneario como el pueblo, el área de estudio corresponde a esta parte de Paracas. En el litoral, pero, dentro de la Reserva Nacional de Paracas, hay tres poblados ocupados por no más de una docena de familias (pescadores) cada uno, se localizan en Lagunilla y Laguna Grande (Figura 2.11)

¹⁰³ Aunque no lo hemos mencionado antes, la bahía de Paracas fue la zona donde un 08 de septiembre de 1820 desembarcó la Expedición Libertadora dirigida por el general argentino Don José de San Martín, esta fue la flota compuesta por militares de distintas nacionalidades que llevarían a cabo la Guerra de la Independencia del Perú.



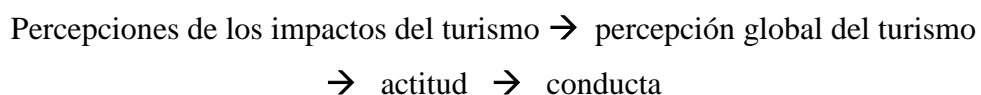
Figura 3.1 Distribución de la población en el área litoral de la bahía de Paracas.
Fuente: Google Earth.
Leyenda: — Zona residencial * Grandes hoteles ** Condominios en proyecto
→ Hacia el puerto — Zona urbana * El balneario El Chaco
** El pueblo → Hacia el aeropuerto de San Andrés.

3.2.1 El modelo, las hipótesis y el método.

A principios de los años 70 los estudios turísticos se caracterizaron por ser de tipo descriptivo; en 1984, Cohen enfatizó la variedad de enfoques conceptuales y al mismo tiempo la carencia de una orientación teórica (citado por Dann; Nash y Pearce, 1988), hacia finales de esa década Dann et al (1988) afirmaban que en la investigación turística se había pasado por alto el hecho que necesariamente la metodología interactúa con la teoría. Aunque hacia la primera década de este siglo, los estudios habían evolucionado hacia una “sofisticación metodológica y conciencia teórica” (Nunkoo y Ramkinsson, 2013).

3.2.1.1 Diseño del modelo explicativo

El análisis de las percepciones de los residentes en Paracas en este estudio tiene como fundamento la teoría del intercambio social (TIS), según la cual podemos presumir que ellos participarán apoyando al turismo si perciben que sus beneficios son mayores a sus costos; es decir, si se percibe que los impactos positivos del turismo sobrepasan a los impactos negativos, las actitudes y conducta serán positivas hacia los turistas y hacia un mayor flujo turístico. Bajo esta premisa se elaboró un modelo de ecuaciones estructurales (MEE) que propuso la causalidad siguiente:



Las cuatro variables son no observables por lo que se le denominan variables latentes, constructos o factores, pero, las técnicas del análisis factorial permiten inferirlas a partir de variables que sí pueden ser observadas y se las denominan ítems, son los datos del modelo. Se optó por un MEE por ser la técnica estadística multivariante más usada en los últimos años en las ciencias sociales, y en el turismo en particular, al proporcionar al investigador la posibilidad de “examinar simultáneamente una serie de relaciones de dependencia, siendo especialmente útil cuando una variable dependiente se convierte a su vez en variable independiente en posteriores relaciones de dependencia” (Aranzazú, Alvarez y Muñoz, 2006, p.1). La variable clave es la percepción global del turismo que

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

es una variable próxima al concepto de “nivel de tolerancia” de los residentes hacia el turismo y los turistas y, por ende, a la CCS.

Siguiendo la literatura presentada en el capítulo anterior, se propuso un primer modelo (Anexo 5) con un total de 38 ítems y se agruparon en 6 factores (variables no observables, constructos o variables latentes): impactos económicos (6), impactos sociales (10), impactos ambientales (8), percepción global (5), actitud (6) y conducta (3). En base al modelo teórico propuesto se elaboró un cuestionario que fue aplicado en la zona urbana del área litoral de Paracas. Este modelo presentó problemas de fiabilidad (evaluada a través del Alpha de Cronbach) en tres de los constructos propuestos: impactos económicos, actitudes y conducta, por esta razón se decidió someter el conjunto de variables a un análisis factorial exploratorio (AFE).¹⁰⁴

La técnica del AFE exige primero validar su pertinencia o determinar si los ítems están suficientemente correlacionados, para lo cual se obtuvo el estadístico Kaiser-Meyer-Ohlin, dio un valor de 0,723 mayor al 0,5 mínimo exigido (Hair *et al*, 2010); la prueba de esfericidad de Bartlett, arrojó un valor de 528, significativo con un p value de 0.000, muy inferior al 0.01 mínimo requerido. En consecuencia, el conjunto de valores resultó adecuado para la aplicación del AFE.

El AFE fue realizado a través del método de componentes principales (de la matriz de correlaciones). Para establecer el número adecuado de factores se utilizó el criterio de los autovalores o regla de Kayser que establece seleccionar aquellos componentes (factores) cuyos valores sean mayores a 1 (Hair *et al*, 2010). El resultado fue la obtención de 11 factores, algunos autores han señalado que un inconveniente del criterio de los autovalores es, precisamente, que conduce a un número elevado de ellos. Al considerar insatisfactoria la extracción se procedió a rotar la matriz (a través del método Varimax con normalización Kayser) y se seleccionaron aquellos ítems cuya carga fuera superior a 0,5 por lo menos a algún factor. El AFE descompuso las variables de impacto en más

¹⁰⁴ EL AFE es uno de los dos tipos de la técnica multivariante del análisis factorial, es una técnica de reducción de datos; permite, a través del análisis de las correlaciones de un conjunto de datos, reducirlos a un número más pequeño, estos últimos constituyen las variables no observadas, constructos, factores o variables latentes, son las que subyacen a ese conjunto de datos.

variable que solo las propuestas por el modelo teórico inicial (impactos económicos, sociales y ambientales).

Con los resultados del AFE se procedió al análisis factorial confirmatorio (AFC)¹⁰⁵ del conjunto de factores propuesto, se calcularon los estimadores y evaluó la bondad del ajuste, al no resultar satisfactorio se continuó con la búsqueda del conjunto con mejor ajuste, luego de sucesivas pasadas, el modelo se redujo a 22 ítems y 7 factores que dan cuenta del 59.1% de la varianza explicada, valor aceptable para las investigaciones sociales (Hair *et al*, 2010).

Con los resultados del análisis factorial se propuso el siguiente modelo:

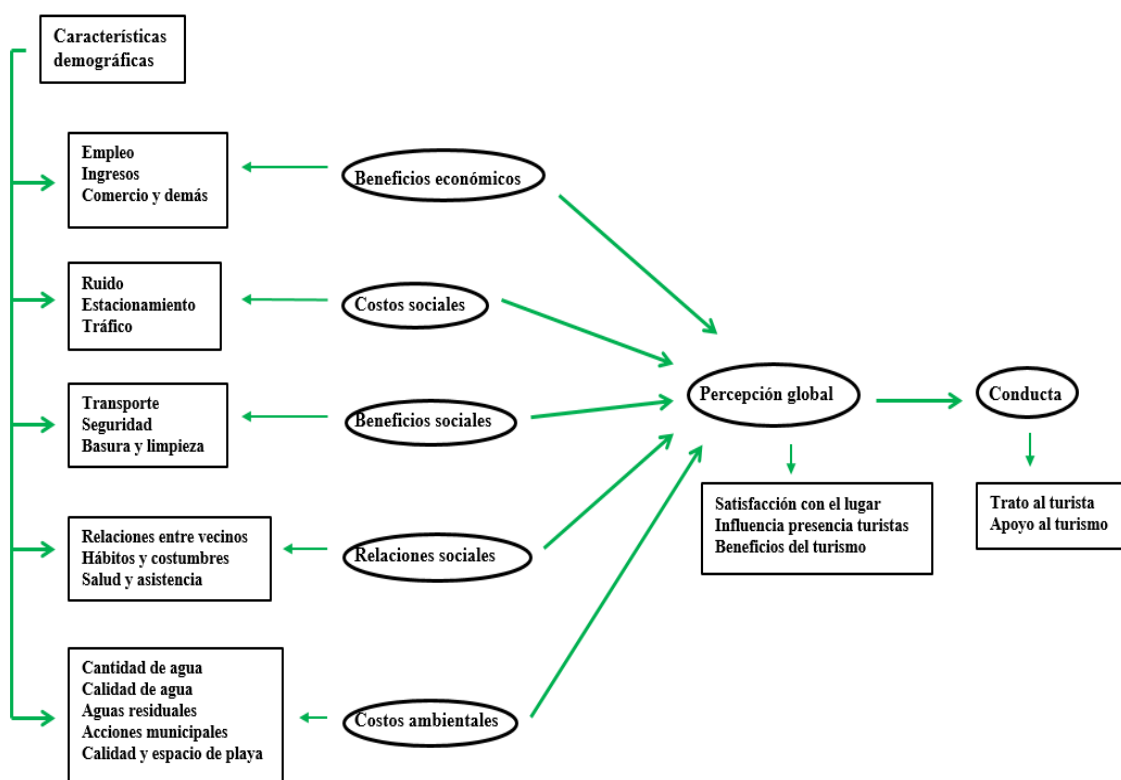


Figura 3.2 Modelo propuesto de las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo en Paracas y su apoyo al turismo.

Fuente: Modelos revisados en el estudio.

¹⁰⁵ El AFC es el otro tipo del análisis factorial, permite determinar si los datos o ítems detrás de cada variable no observable son confiables y válidos, es decir, que miden lo que se espera que midan y que lo están haciendo bien.

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

Las hipótesis que propone el modelo son:

H1. Existe una relación negativa entre los costos ambientales percibidos y la percepción positiva global del turismo: cuanto mayor sea el costo ambiental percibido, menor será la percepción positiva sobre el turismo.

H2. Existe una relación negativa entre los costos sociales percibidos y la percepción positiva global del turismo: cuanto mayor sea el costo social percibido, menor será la percepción positiva sobre el turismo.

H3. Existe una relación positiva entre los beneficios sociales percibidos y la percepción positiva global del turismo: cuanto mayor sea el beneficio social percibido, mayor será la percepción positiva sobre el turismo.

H4. Existe una relación positiva entre las relaciones sociales percibidas y la percepción positiva global del turismo: cuanto más positiva sea la percepción de las relaciones sociales, más positiva será la percepción global del turismo.

H5. Existe una relación positiva entre los beneficios económicos percibidos y la percepción positiva global del turismo: cuanto mayor sea el beneficio económico percibido, mayor será la percepción positiva sobre el turismo.

H6. Existe una relación positiva entre la percepción global del turismo y la conducta de los residentes hacia el turismo y los turistas: cuanto más positiva sea la percepción global del turismo, más positiva será la conducta de los residentes.

Aunque para el objetivo de este capítulo la variable clave es la percepción global del turismo, el modelo propone como variable dependiente última la “conducta” de los residentes hacia el turismo y los turistas, es decir, cómo responden ellos, efectivamente, a los impactos de la actividad, pues, como se señaló antes, la premisa fundamental en el estudio de los residentes es que la participación de la comunidad local es crucial para el éxito de los planes turísticos y para desarrollo de un turismo sostenible.

La “percepción positiva global del turismo” deviene en variable intermedia, el adjetivo “positiva” se introdujo como resultado de las entrevistas que se hicieron al inicio del estudio y de los resultados cuantitativos en que la mayor parte de los encuestados

manifestó su satisfacción con el lugar, los turistas y el turismo. Además, porque se considera que los cambios en las percepciones no suelen ser radicales sino graduales, esto es, una percepción positiva va tornándose menos positiva antes de convertirse en negativa. Las variables de “impacto” (económico, social y ambiental) son las variables explicativas, se propusieron como costos o beneficios en función de los resultados descriptivos y del AFE. Aunque la literatura sugiere una más amplia gama de variables de impacto (Easterling, 2004; Harril, 2004; Deery, *et al* 2012;), la investigación cualitativa inicial denotó que los factores espaciales (Belisle y Hoy, 1980; Jurowski y Gursoy, 2004) y culturales (Brougham y Butler, 1981; Besculides, Lee y McCormick, 2002; Gursoy y Rutheford, 2004; Styliadis, Biran, Sit y Szivas, 2014) no aplican a Paracas. Se introdujeron las variables socio-demográficas como explicativas siguiendo a todos los autores que fueron revisados para esta parte de la investigación.

3.2.1.2 Una metodología ecléctica en el estudio de las percepciones

En el análisis de las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo, la dificultad para construir una teoría general fue atribuida al irresuelto dilema rigurosidad cuantitativa vs profundidad cualitativa (Nunkoo *et al*, 2013; Walle, 1997). La influencia del paradigma positivo y el predominio de los métodos cuantitativos ha sido señalado por varios autores (Deery *et al*, 2012; Harril, 2004; Nunkoo, 2013; Riley y Love, 2000); sin embargo, la metodología cualitativa ha ido ganando terreno desde finales del siglo pasado (Nunkoo, 2013) porque permiten capturar eventos de la vida real que no pueden ser recogidos a través de una encuesta (Coalter, 1999; citado por Nunkoo *et al*, 2013) y permiten hurgar debajo de los números. Al no ser excluyentes, la resolución del dilema cuantitativo-cualitativo en las ciencias sociales en general ha sido propuesta en términos de una estrategia ecléctica (Walle, 1997) o triangulación metodológica que permitiría una visión más comprensiva y flexible de los fenómenos (Deery *et al*, 2012), motivo por el cual es utilizada en este análisis.

Para el análisis cuantitativo se elaboró un cuestionario con 24 preguntas¹⁰⁶ (Anexo 6) : perfil del encuestado (9), percepción del desarrollo turístico y los turistas (7), percepción

¹⁰⁶ El cuestionario tiene un total de 43 preguntas, de las cuales 22 están referidas al desarrollo de este capítulo, las demás están relacionadas al capítulo final. La elaboración del cuestionario completo se basó

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

de los impactos del turismo (1), actitud hacia el turismo (5) y conducta (2). La percepción de los impactos correspondió a una sola pregunta dado e incluyó 24 ítems; la investigación cualitativa inicial permitió ajustar las variables a las particularidades del turismo en la zona de estudio.

En base a los planos urbanísticos proporcionados por la municipalidad (Anexo 7) y al reconocimiento físico de la localidad se estimó una población de 475 viviendas ocupadas en el balneario y el pueblo, en un total de 69 manzanas, la unidad de análisis fue la familia principal. La selección de la muestra fue del tipo aleatorio simple. Se obtuvieron 213 encuestas válidas de acuerdo al tamaño de muestra requerido. Las encuestas se aplicaron en dos etapas, la primera durante la primera quincena de diciembre del 2015 al inicio de la temporada turística austral y la segunda durante la primera quincena de agosto del año 2016, la temporada de mayor afluencia de turistas extranjeros.

Exceptuando la edad y el nivel de ingreso, las demás variables del cuestionario referidas al perfil del encuestado son de naturaleza cualitativa, para medirlas se utilizaron escalas ordinales y nominales. Las escalas de medida para las variables de impacto fueron de cinco puntos: 1. Empeorado mucho, 2. Empeorado poco, 3. Ningún impacto, 4. Mejorado poco, 5. Mejorado mucho. La percepción global se midió sobre una escala de cuatro puntos: 1. Muy poco satisfecho/muy negativamente, 2. Poco satisfecho/negativamente, 3. Bastante satisfecho/positivamente, 4. Muy satisfecho/muy positivamente. Finalmente, las variables de conducta se evaluaron sobre una escala de tres puntos: 1. No, 2. Un poco, 3. Sí.

La investigación cualitativa se basó en la aplicación de tres técnicas:

1) Observación participante: para registrar los comportamientos mostrados por la población residente durante la vida diaria. El estudio de los residentes se desarrolló en 18 meses, la permanencia en el DTP fue aproximadamente 4 meses, pero, a intervalos quincenales.

en una encuesta elaborada por la Universidad de Málaga, fue ajustada en función de los objetivos de la tesis, del marco teórico y la información proporcionada por las primeras entrevistadas.

2) Entrevistas semiestructuradas y no estructuradas: se aplicaron a un total de 31 residentes a lo largo de los 18 meses que duró esta parte del trabajo de campo. La selección de las entrevistada(o)s fue facilitada por el conocimiento de la investigadora de algunos residentes de la localidad, quienes luego recomendaron a otra(o)s. El trabajo de campo se inició en agosto del 2015, nos dio una idea de las particularidades del destino. El Anexo 8 presenta la relación del total de residentes: trabajadores, empresarios y propietarios que fueron entrevistados para la realización de esta tesis.

3) Un focus group, realizado en octubre de 2016 y participaron 10 residentes, el tema principal de la reunión fue entender la relación costos ambientales-percepción global y percepción global-apoyo al turismo. Se seleccionó a los participantes por su vinculación directa a la actividad turística.

El modelo final (Figura 3.1) señala: a) las variables de impacto económico se redujeron a solo tres bajo la forma de beneficios; b) los impactos sociales se desagregaron en tres factores: costos, beneficios y relaciones sociales; c) las variables ambientales se redujeron a cinco variables bajo la forma de costos; d) las variables de actitud fueron separadas del análisis.

Aunque la exclusión de las variables: costo de vida, impuestos pagados, precios de vivienda y alquileres, zonas verdes, recreación y paisaje, pueden no ser suficientemente relevantes, no es fácil entender la desaparición de la variable “actitud”, podemos remitirnos al valor del alfa de Cronbach estimado para los ítems del factor que arrojó un valor de 0,42, que sugeriría que no existe la suficiente consistencia interna entre ellas aun cuando puedan ser teóricamente adecuadas para medir el factor.

3.2.2 Resultados

Se realizó un análisis descriptivo que se presenta en las tablas 3.2 a 3.4 y un análisis inferencial a partir de la evaluación del modelo propuesto.

3.2.2.1 Características de los residentes

La tabla siguiente resume el perfil socio-económico y demográfico de los encuestados:

Variable	Categoría	%	Variable	Categoría	%
Género	Hombre	40	Tiempo de residencia	Siempre	15
	Mujer	60		Más de 20 años	17
Edad	18-29	32		5 a 19 años	43
	30-39	38		Menos de 5 años	25
	40-49	16	Relación trabajo y turismo	No	32
	50 a más	14		Parcialmente	7
Educación	Sin estudios	2		Si	61
	Primaria-secundaria	42	Actividad de trabajo	Profesional	3
	Univ. grado medio	36		Empresario	41
	Univ. grado superior	20		Empleado	24
Estado civil	Soltero/a	32		Obrero	11
	Casado/a	37		Ama de casa/otro	21
	Divorciado/a	2	Ingresos	Bajo	64
	Viudo/a	4		Medio	32
Otro	25	Alto		4	
Nacimiento	Paracas	15			
	Otro	85			

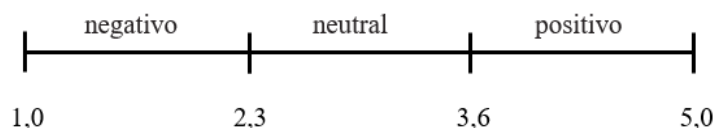
Tabla 3.2 Características de los residentes encuestados.
Fuente: Encuestas aplicadas.

La tabla 3.2 destaca que: respondieron 1.5 mujeres por cada varón; es una población relativamente joven, donde el 70% tiene menos de 40 años; el 42% de los encuestados solo tiene formación primaria o secundaria, aunque el 52% tiene algún grado de calificación; el 32% permanece soltero; solo el 16% de los encuestados nació en Paracas, o sea, por cada nativo, 5 son foráneos, de estos el 20% lleva más de 20 años viviendo en Paracas, el resto lo ha hecho aproximadamente desde 1995; de todos los entrevistados, el 41% son trabajadores independientes y el 21,6% es población inactiva (amas de casa, estudiantes y jubilados); y, el trabajo de casi dos tercios de los encuestados está directamente vinculado al turismo, lo cual indica que la localidad mantiene una alta dependencia económica de la actividad turística.

3.2.2.2 Percepción de impactos y percepción global

La Tabla 3.3 muestra los valores de las variables de impacto seleccionadas del análisis factorial. Hemos establecido el siguiente intervalo para la percepción de tales impactos del turismo:

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes



Las variables económicas son las que merecen ser destacadas al ser percibidas como positivas (valoración promedio 3,9). Las variables sociales en conjunto son percibidas por los residentes de Paracas como neutrales (valoración promedio 3,2) –aunque más cerca de ser positivas–, contrariamente a lo encontrado en otras localidades turísticas de los estudios autores revisados donde los impactos sociales son percibidos muy negativamente. Mientras, las variables ambientales (valoración promedio 2,5) que en promedio son neutrales –aunque más cerca de ser negativas–, señalan el impacto negativo que ha tenido el turismo sobre la disponibilidad de agua, esto es particularmente importante considerando que Paracas es una zona desértica y tradicionalmente ha sufrido de escasez de agua. Una media global simple de 3,2 para todas las variables de impacto nos permite concluir que, en términos netos, los residentes de Paracas perciben los impactos del turismo como neutrales, aunque más cerca de ser positivos.

Variables de impacto	Media	Desviación estándar
Variables económicas	3,9	
Ingresos	3,7	0,9
Empleo	4,2	0,7
Comercio y demás	3,8	0,9
Variables sociales	3,2	
Tráfico	2,8	0,9
Ruido	2,8	0,9
Estacionamiento	2,7	0,9
Transporte	3,4	1,0
Basura y limpieza	3,7	1,0
Seguridad	3,6	0,9
Salud y asistencia	2,9	1,0
Hábitos y costumbres	3,5	0,8
Relaciones entre vecinos	3,6	0,8
Variables ambientales	2,5	
Cantidad de agua	1,9	0,9
calidad del agua	2,4	1,2
Aguas residuales	2,6	1,0
Acciones municipales	2,7	1,1
Calidad de playa	2,9	1,2
Promedio global	3,2	
Calidad de vida en general	3.7	

Tabla 3.3 Percepción de impactos de variables del modelo.
Resultados descriptivos.

Fuente: Encuestas aplicadas.

Sin embargo, al valorar la calidad de vida en general se obtuvo un valor promedio de 3,67, lo cual estaría indicando que las familias otorgan un peso alto a los beneficios económicos. Esta percepción positiva es corroborada por la Tabla 5 que revela que casi el 96% de los encuestados ve el turismo como una actividad beneficiosa, casi el 98% considera positiva la presencia de los turistas; este resultado es más importante aún si consideramos que el 36,6% mantiene poco contacto con el turista y el 6,6% ninguno, pues, señala al turismo como actividad provechosa para la localidad en su conjunto. También, el 88,8% manifestó su satisfacción de vivir en Paracas, esta fue una pregunta

abierta en la cual un 50% atribuyó su satisfacción al hecho que Paracas es un lugar muy tranquilo y bonito, en menor porcentaje se atribuyó a que todos pueden tener un empleo.

Variable	Categoría	%
Satisfacción de residir en Paracas	Nada satisfecho	0,5
	Poco satisfecho	10,5
	Satisfecho	18,8
	Muy satisfecho	70,0
Influencia de la presencia de los turistas	Negativamente	0,5
	No influye	1,9
	Positivamente	57,7
	Muy positivamente	39,9
Beneficios del turismo para la comunidad	Muy poco	0,5
	Poco	2,8
	Bastante	24,4
	Mucho	71,4

Tabla 3.4 Percepción global del turismo.

Fuente: Encuestas aplicadas.

La información de las tablas 3.3 y 3.4 permiten afirmar que, en promedio, los residentes perciben que los beneficios del turismo son mayores a los costos derivados del mismo; por lo cual, ellos se sienten satisfechos con el desarrollo turístico y la presencia de los turistas.

3.2.2.3 Evaluación del modelo

La evaluación del MEE propuesto usó el programa SPSS Statistics para el análisis del submodelo de medida –que evalúa si los ítems seleccionados para medir cada una de las variables latentes miden lo que dicen medir (validez) y lo hacen bien (fiabilidad); mientras, el SPSS AMOS fue usado para el evaluar el submodelo estructural –la causalidad propuesta entre las variables latentes-, la estimación de los parámetros se realizó a través del Método de Máxima Verosimilitud.

Primero, se analizó la validez (convergente y discriminante) de los factores (variables latentes, constructos o variables no observables) a través del AFC anterior, los resultados indicaron la significancia de todos los ítems. Los índices de bondad del ajuste del modelo:

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

El error cuadrático medio de aproximación (RMSEA) obtenido fue de 0,04 menor al 0,05 requerido. El índice de ajuste normado (NFI) fue de 0,9 menor a 1 es satisfactorio. El chi cuadrado normalizado por los grados de libertad (CMIN/df) fue de 1,71 (menor a 2 es óptimo). Los índices de ajuste incremental (IFI) y de ajuste comparativo (CFI) presentaron valores 0,95 mayor al 0,9 exigido; y, el índice de Tucker-Lewis (TLI o NNFI) es 0,94 también señala un buen ajuste pues está cerca al 0,95 requerido. En conclusión, el AFC denota que el modelo propuesto cumple con la validez convergente y discriminante, se confirma que los ítems miden el factor que dicen medir.

Para el análisis de la fiabilidad de las escalas de cada factor se obtuvo la fiabilidad compuesta y la varianza extraída media (Fornell y Larcker, 1981). Los atributos ambientales y la satisfacción con la experiencia presentan los mayores niveles de fiabilidad; pero, en general, todos exceden el 0,7 que varios autores consideran aceptable. En el caso de la varianza extraída media, se considera que un valor a mayor a 0,5 es el indicado, aunque se considera un criterio conservador (Bagozzi y Yi, 1988); en nuestro caso hemos considerado aceptable el factor de costos ambientales que dio un valor de 0,49.

Factores e ítems	Cargas factoriales estandarizadas	Indicador de fiabilidad	Varianza extraída media
Percepción de los costos ambientales		0,81^a	0,49^b
Cantidad de agua	0,80	0,64	0,36
Calidad de agua	0,73	0,54	0,46
Aguas residuales	0,57	0,32	0,68
Acciones municipales	0,57	0,32	0,68
Calidad y espacio de playa	0,70	0,48	0,52
Percepción de los costos sociales		0,79^a	0,56^b
Tráfico	0,71	0,59	0,5
Ruido	0,88	0,77	0,23
Estacionamiento	0,64	0,41	0,59
Percepción de los beneficios sociales		0,76^a	0,53^b
Transporte	0,72	0,52	0,48
Basura y limpieza	0,86	0,74	0,26
Seguridad	0,56	0,31	0,69
Percepción de las relaciones sociales		0,75^a	0,50^b
Relaciones entre vecinos	0,72	0,51	0,49
Salud y asistencia	0,65	0,43	0,57
Hábitos y costumbres	0,75	0,57	0,43
Percepción de los beneficios económicos		0,78^a	0,55^b
Comercio y demás actividades	0,73	0,53	0,47
Empleo	0,80	0,64	0,36
Ingresos	0,69	0,48	0,52
Percepción global del turismo		0,75^a	0,50^b
Satisfacción de vivir en Paracas	0,74	0,55	0,45
Influencia presencia turistas	0,64	0,41	0,59
Beneficios del turismo	0,74	0,55	0,45
Conducta hacia el turismo y turista		0,68^a	0,70^b
Trato al turista	0,86	0,74	0,26
Apoyo al turismo	0,82	0,67	0,33
^a Fiabilidad compuesta			
^b Otro indicador de fiabilidad			

Tabla 3.5 Fiabilidad de la escala de las percepciones y conducta turísticas
Fuente: Encuestas aplicadas

La evaluación del submodelo estructural a través del chiquadrado dio como resultado $\chi^2(193) = 354,8$ ($p = 0,001$), el valor de p sugirió que el modelo podía ser mejorado, aunque los otros índices de la bondad de ajuste fueron satisfactorios. Para lograr un modelo que

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

se ajustara mejor a los datos se hizo uso del análisis de las covarianzas de los errores a partir de los índices de modificación proporcionado por AMOS; se seleccionaron las covarianzas con los valores más altos cuidando que conectaran ítems de un mismo factor¹⁰⁷. El modelo restringido dio como resultado $\chi^2 (169) = 179,6$ ($p = 0,27$), los parámetros $\chi^2 / gl = 1,063$ y N crítico = 275, indicando un buen ajuste. Se obtuvieron también los índices de ajuste incremental: índice de ajuste comparado (CFI = 0,99), el índice de ajuste normado (NFI = 0,83) y el índice de ajuste no normado (TLI = 0,98); indicando todos ellos que el modelo propuesto se ajusta bien a los datos muestrales. El error de aproximación cuadrático medio (RMSEA = 0,017) indicó un buen ajuste también.

Los coeficientes estandarizados del análisis de regresión y sus niveles de significancia para el modelo propuesto se resumen en la siguiente tabla:

Relación causal (hipótesis)		Estimadores estandarizados ^a	Resultados	
H1: Costo ambiental	→	Percepción global	0,258 (0,104)	Se apoya con signo opuesto
H2: Costo social	→	Percepción global	- 0,373 (0,050)	Se apoya
H3: Beneficios sociales	→	Percepción global	0,110 (0,677)	No se apoya
H4: Relaciones sociales	→	Percepción global	0,351 (0,032)	Se apoya
H5: Beneficios económicos	→	Percepción global	0,283 (0,037)	Se apoya
H6: Percepción global	→	Conducta	- 0,033 (0,014)	Se apoya con signo opuesto
^a Entre paréntesis p value				

Tabla 3.6 Resultados del modelo estructural.
Fuente: Encuestas aplicadas y análisis de regresión.

En principio, podemos señalar que la percepción positiva global de los residentes de Paracas sobre el turismo y los turistas se sustenta en los beneficios económicos (H1), las relaciones sociales (H4) y los costos sociales (H5). Sin embargo, dos resultados nos sorprenden, primero, la irrelevancia de los beneficios sociales (H3) a pesar que en la Tabla 4 tienen una alta puntuación y, segundo, el signo positivo de los costos ambientales cuando se esperaba que fuera negativo (H1) que denotaría invalidez nomológica (Batista-Foguet, Coenders y Alonso, 2000).

¹⁰⁷ Esta es otra ventaja del MEE, su flexibilidad, da la oportunidad de reespecificar el modelo para su mejora elevando su capacidad explicativa.

Finalmente, la hipótesis que relaciona la percepción global de los residentes acerca de los impactos del turismo y su conducta hacia el turismo y los turistas (H6), resultó significativa al nivel de 0,03 pero el signo es contrario al esperado, lo cual implicaría que cuanto más positiva es la percepción de los impactos del turismo, menor sería el apoyo al turismo y el buen trato a los turistas, lo cual contradice los resultados de otros estudios.

3.2.3 Discusión

La discusión de los resultados cuantitativos se apoyó no solo en la revisión de literatura sino también, en alto grado, en las entrevistas realizadas a los residentes para entender los signos inesperados de alguna de las relaciones de causalidad.

3.2.3.1 Impactos y percepción global del turismo

Respecto de los **impactos sociales**, estudios en numerosos destinos muestran que el turismo ha provocado muchos cambios sociales (Saveriades, 2002), fundamentalmente se han destacado los impactos negativos como criminalidad, libertinaje, alcoholismo y drogas (Belisle y Hoy, 1980; Liu y Var, 1986; Milman y Pizam, 1988; Lankford y Howard, 1994; Haralambopoulos y Pizam, 1996; Andereck, Valentine, Knopf y Vogt, 2005; entre otros) que afectan negativamente las percepciones y actitudes de los residentes (Saveriades, 2002; Tosun, 2002; Gursoy y Rutherford 2004; Teye, Sirakaya y Sönmez, 2002), en Paracas no ocurre esta situación, Paracas es ecoturismo “sano y virgen” (subrayó una entrevistada). Los costos sociales que refieren los residentes son el incremento del tráfico y ruido y la escasez de estacionamientos que ocurren usualmente los fines de semana y en determinadas fechas del año; aunque estos costos son considerados como muy importantes, las entrevistas señalan que estos problemas afectan a los residentes del balneario, mas no al pueblo adyacente (Figura 3.1) que puede seguir disfrutando de la tranquilidad de la zona. La literatura se refiere también a lo social en términos de la disponibilidad de otros servicios públicos (atención sanitaria, policía, alcantarillado, mejora de caminos, etc.) y de recreación (Ap y Crompton, 1998; Andereck *et al*, 2005; Andereck y Niaupane, 2011; Kim et al, 2013; Ko y Stewart, 2002; Liu y Var, 1986). En Paracas hay limitación de los servicios públicos, aunque estos se atribuyen más al crecimiento de la población e indiferencia de las autoridades que a la presencia de los turistas; del mismo modo, la oferta de recreación (áreas públicas y servicios privados de

recreación) también es muy limitada, pero, no ha sido expresada como problema debido a la poca inclinación de los residentes a demandar estos servicios. Un aspecto importante considerado dentro de lo social se refiere a las relaciones sociales, en términos del sistema de valores y las relaciones familiares y comunales; los resultados de la regresión los presentan como beneficios sociales en segundo orden de importancia dentro de la percepción global del turismo; no obstante, las entrevistas señalaron que los cambios vienen ocurriendo despacio y aún no deviene en incentivo suficiente para fortalecer las organizaciones vecinales de desarrollo de la comunidad. Finalmente, otro aspecto social está referido al tema del transporte, la seguridad y la limpieza de la localidad, los residentes los valoraron positivamente, aunque su relación con la percepción global no fue significativa. Consultados sobre este aspecto, los entrevistados expresaron que, si bien se registra una mejora de estos servicios, estas se perciben, más que en relación al turismo, como a una obligación de las autoridades para con la población.

En cuanto a los **impactos económicos**, en Paracas se verifica los resultados hallados en otros estudios, los beneficios económicos son los efectos más importantes (Ap, 1992; Dyer, Gursoy, Sharma y Carter, 2007; Gursoy y Rutherford, 2004; Ko y Stewart, 2002; Liu *et al*, 2014);¹⁰⁸ Tanto en el análisis cuantitativo como en las entrevistas y el focus group se puso de manifiesto que con el turismo: “donde no había nada hemos salido adelante”, “se han creado empresarios”, “le hemos dado un valor agregado a la Bahía”, “todos tenemos un trabajito”, “es una bendición”, estas expresiones revelan el valor que los paraqueños dan a la generación de empleo e ingresos que antes del turismo solo provenía de la actividad marisquera realizada por marisqueros que no eran del lugar y los pocos residentes vivían de ofrecerles sus servicios. Se planteó en el estudio el tema de los costos económicos: el alza del costo de vida, la subida de los impuestos pagados y el incremento en el precio de los terrenos y viviendas, en el caso de los dos primeros los entrevistados declararon que no ha habido cambios significativos; en el último caso, más que un costo ha devenido en un beneficio para aquéllos antiguos residentes propietarios (adjudicatarios), tanto en el balneario como en la zona urbana, que han visto revalorar sus propiedades.

¹⁰⁸ Bassi y Cardona, 2015, no los encuentran muy significativos, pero, sí señalan su importancia al influir sobre otros beneficios.

Con respecto a los **costos ambientales** y su relación con la percepción del turismo, la significancia de los resultados, pero, el signo positivo llevaría a cuestionar la hipótesis según la cual una elevación de los impactos negativos del turismo (costos) reduciría la percepción positiva de éste. Este aparente sin sentido puede estar señalando la presencia de multicolinealidad o interacción con alguna variable no considerada dentro del modelo; se halló el determinante de la matriz de correlaciones de las variables de impacto (0.16) lo cual denota la presencia de cierta colinealidad, pero, antes de optar por eliminar esta variable se preguntó a los entrevistados acerca de la agudización de la escasez de agua, que ha sido identificado por los encuestados y entrevistados como único costo ambiental importante. Los entrevistados respondieron que, aunque el crecimiento del turismo ha contribuido al problema, no es la única causa, en principio porque Paracas es un desierto, “siempre ha habido problemas con el agua”, el crecimiento poblacional y la expansión de otras actividades económicas son muy importantes; además, la escasez se ha agudizado en toda la región y no solo en la localidad. Así, se puede entender que, aunque la escasez de agua se haya agudizado por el crecimiento del turismo, es un costo que los residentes están dispuestos a asumir por los beneficios que reporta, el mayor consumo de agua es un indicador de una actividad turística creciente.

En resumen, los residentes en Paracas tienen una percepción positiva del turismo debido a que los costos del turismo no se perciben en grado significativo, mientras que los beneficios económicos son considerados importantes.

3.2.3.2 Determinantes de la percepción de impactos

La literatura sobre los residentes también se ha preocupado por establecer por qué los residentes perciben los impactos del turismo de manera distinta, entre las principales causales señalados están las características sociodemográficas y económicas, la dependencia económica de la actividad y el tiempo de residencia. No existe consenso sobre el grado y la dirección de esas influencias (Harril, 2004). El apego a la comunidad, la identidad social, la interacción social, las actitudes ecocéntricas, también han sido usadas para explicar las percepciones de los impactos del turismo (Gursoy y Rutherford, 2004; Nunkoo y Gursoy, 2012).

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

En nuestro estudio, realizamos análisis bivariados (rho spearman) para establecer la influencia e las variables sociodemográficas y económicas sobre la percepción global del turismo. Los resultados mostraron una relación positiva y altamente significativa (.00) para las variables edad y género. Como Allen, Long, Perdue y Keyselbach (1988) y Liu y Var, (1986) hallaron, en Paracas las personas de mayor edad, tienen una mejor percepción del turismo que las más jóvenes. Un hallazgo interesante es la variable género, a diferencia de otros destinos en los que las mujeres se oponen al turismo (Mason y Cheyne, 2000), en Paracas, las mujeres no solo son las que perciben mejor el turismo, sino que lo apoyan activamente a través de sus organizaciones de empresarias. Sin embargo, los resultados no resultaron significativos para las variable ingresos y educación, aunque en promedio ambos valores son bajos en el área estudiada, los encuestados de los distintos segmentos se expresaron favorablemente hacia el turismo. De la misma forma, ni el lugar de nacimiento, estado civil y naturaleza de la actividad laboral parecen influir en las percepciones sobre el turismo en general.

La variable dependencia económica fue positiva y significativa (0,02) corroborando los hallazgos de Almeyda-García, Peláez-Fernández, Balbuena-Vázquez, y Cortés-Macias, (2016), Haralambopoulos y Pizam (1996), Jurowsky, Uysal y Daniel (1997), Ko y Stewart (2002), Madrigal (1993), Vargas-Sánchez *et al* (2011); Wang, Pfister y Morais (2006), entre otros; según esto, aquellos que tienen una mayor dependencia del turismo perciben más positivamente los impactos del turismo; algunos entrevistados no vinculados al turismo expresaron que si bien el turismo era bueno para la población local, beneficiaba mucho a los que tienen sus propios negocios, pero, poco a los obreros. Aunque, Hunt y Stronza (2014) y Teye *et al* (2002) en sus estudios en dos localidades turísticas de países menos desarrollados encontraron una relación negativa entre las dos variables donde los trabajadores de la actividad turística se mostraban resentidos por los bajos ingresos.

Finalmente, en línea con Liu y Var (1986), Faulkner y Tideswell (1997) y otros autores, los residentes de Paracas con mayor tiempo de residencia, tienen una opinión más favorable sobre el turismo y los turistas. Los entrevistados y los participantes del focus group corroboraron estos hallazgos, se encontró que los pobladores más antiguos son a la vez más apegados e identificados con la comunidad y ellos son también los de mayor

edad.¹⁰⁹ Los entrevistados señalaron el hecho que antes de que apareciera el turismo (para los nacidos allí, o en sus lugares de origen en el caso de los migrantes), ellos no tenían opciones de mejorar sus economías, por lo que el turismo les ha permitido “educar a sus hijos”, “tener sus propios negocios” y han “visto cómo se transformaba un espacio árido en un lugar agradable donde vivir”. Los residentes que han llegado después son más jóvenes, y aunque no les falta el empleo, reconocen que los ingresos no cubren sus expectativas, pues, se ocupan de tareas que no requieren mayor cualificación; para los hijos de los tradicionales pobladores el panorama es menos penoso, en tanto ellos pueden continuar y desarrollar los negocios de sus padres o, al haber sido mejor educados, pueden buscar mejores posibilidades económicas fuera de la localidad. Este resultado contradice otros (Besculides *et al* 2002; Gursoy, Jurowskiy Uysal, 2002; Lankford y Howard, 1994; Wang *et al*, 2004) donde los más antiguos residentes, tienen una opinión menos favorable del turismo debido especialmente a los impactos negativos socioculturales y ambientales.

3.2.3.3 Percepciones y apoyo al turismo

Una de las críticas de Sharpley (2014) a los estudios del turismo es haberse centrado en las percepciones y actitudes y no en la conducta; lo que turistas y residentes dicen que harían no se reflejaría en lo que efectivamente hacen. En este sentido, Butler (1975) declaró que puede haber actitudes positivas y negativas y ser expresadas en conductas activas o pasivas de apoyo u oposición, así lo evidencia Carmichael (2000) en su estudio sobre las respuestas de los residentes hacia un mega resort: la mayoría que lo apoya lo

¹⁰⁹ Algunos autores han vinculado positivamente el tiempo de residencia con el apego a la comunidad (Lankford y Howard, 1994; Vargas-Sánchez *et al*, 2015; Mc Cool y Martin, 1994), pero, encontraron efectos contrapuestos de esas variables sobre las percepciones del turismo, así, los más apegados no necesariamente tienen mejores percepciones de la actividad. En realidad, el apego a la comunidad es un constructo que diversos autores miden incluyendo diversos ítems; antes de emitir una conclusión definitiva sobre su influencia en las percepciones del turismo debe establecerse qué otras variables puedan interactuar con ella (Harril, 2004). También, cabría evaluar si en lugar de una relación estática del apego a la comunidad hacia las percepciones positivas o negativas sobre el turismo, exista más bien una relación dinámica entre ambas, es decir que la percepción de los impactos positivos del turismo puede haber llevado a los residentes a desarrollar sentimientos de apego a su comunidad.

hace en silencio, mientras que la mayoría que expresa actitud negativa, lo acepta resignadamente. Para Brougham y Butler (1981) las reacciones de los residentes no son homogéneas en tanto que los beneficios no se distribuyen de manera homogénea entre todos sus miembros.

En este estudio a los encuestados se les preguntó: ¿Cree Ud. que los paraqueños apoyan al turismo?, a lo que solo el 4,7% respondió que sí, mientras que el 31,1% respondió que no y el 64,2% restante respondió que solo un poco. También se les preguntó: ¿Cree Ud. que los paraqueños tratan bien a los turistas?, la respuesta positiva fue de 18,9%, el 37,7% respondió que no y el 43,4 % respondió que el trato era normal. En consecuencia, cabe preguntarse: ¿Por qué, si los residentes consideran al turismo como beneficioso, no lo apoyan o lo apoyan poco?, ¿por qué, si consideran que la presencia de los turistas influye positivamente en la vida diaria de la población, no se le trata adecuadamente? Este resultado se revela en el signo negativo obtenido en la regresión percepción-conducta (hipótesis 6), entonces, surge la pregunta: ¿Por qué una percepción positiva del turismo es acompañada de una conducta más bien negativa?

Los entrevistados y participantes del focus group manifestaron: 1) Al turista “se le estafa”, “se le engaña”, “se le acosa”, “se es poco amable con el turista”; 2) La calidad de los servicios turísticos y sus precios son muy variables, pocos hablan inglés, “se desconoce lo que el turista necesita”, los paraqueños “no les interesa participar de los cursos de capacitación que da el municipio”. 3) Hay “mucho desorganización y desunión”, “cuando se ha logrado algún acuerdo, alguno lo rompe, los demás tenemos que hacerlo también”.

Para los propios entrevistados esa situación obedece a: “un problema de educación e idiosincrasia”, “creen que el turista seguirá viniendo”, “solo les interesa el corto plazo”, “la informalidad de algunos negocios”, “la falta de autoridad”. Finalmente, todos los entrevistados señalaron la presencia dañina de los “jaladores” o intermediarios que captan a los turistas que llegan por cuenta propia hacia los diferentes negocios que conforman la actividad (embarcaciones, restaurantes, agencias de viajes), “ellos ni siquiera son residentes sino vienen de las localidades vecinas”, “no invierten nada, pero, ganan más” como resultado de las comisiones que reciben. La presencia de estos “jaladores” elevan

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

los costos de transacción para los residentes que son oferentes de los distintos servicios, pues, la presencia de aquellos obliga a estos a “contratarlos” por una comisión.

La observación participante nos lleva a poner este escenario en un marco más amplio: el modelo turístico, que no es diferente al modelo de otras zonas litorales tanto de países desarrollados como menos desarrollados, donde el “producto turístico” es mayormente ofrecido por los grandes hoteles (4 y 5 estrellas) y operadores turísticos cuyos propietarios no pertenecen a localidad¹¹⁰ y captan a los turistas de mayores ingresos, mientras los propietarios locales captan una proporción más pequeña y de menores ingresos. Wall y Mathieson (2006) han reavivado esta discusión al señalar que los beneficios económicos del turismo para los residentes pueden ser mínimos en esas condiciones.

En Paracas, hay otra característica importante, entre un 50-60% de los turistas no pernocta, son excursionistas; así, los residentes, empresarios y trabajadores, participan de un mercado segmentado, donde el que les corresponde es estrecho y muy competitivo. En este sentido, el turismo, como actividad económica (Jafari, 1974b; Mathieson y Wall, 1982), se da dentro de un espacio que los economistas llaman mercado turístico, al cual, por un lado, concurren los oferentes, los residentes proveedores del conjunto de servicios y productos que constituyen la actividad; y, por el otro, concurren los demandantes, clientes o turistas (Aramberri, 2001), los cuales se relacionan entre sí y el resultado es un “precio” y una “cantidad”. En este esquema es posible predecir que una expansión de la demanda y/o una elevación de la oferta elevarán la cantidad del “producto”, cuando esto ocurre a lo largo del tiempo se dice que la actividad está en expansión; pero, lo que ocurra con los precios dependerá de cuál de esas dos fuerzas sea la más poderosa, una mayor dinámica de la oferta reducirá los precios, una mayor dinámica de la demanda elevará los precios, es obvio que esta última situación es la ideal para los residentes de Paracas. Pero, ¿cuál es el precio y cuál la cantidad en la actividad turística? Dado que el turismo está conformado por un conjunto de bienes y servicios, para responder a estas preguntas tendríamos que referirnos a todos ellos, he aquí una de sus complejidades. Este conjunto de “submercados” constituyen el escenario más visible del turismo, que suele perderse de

¹¹⁰ La mayoría de los turistas extranjeros compran el paquete turístico en sus propios países. Los turistas nacionales lo hacen en sus regiones de origen, mayormente Lima. Una de las preguntas de la encuesta se refirió a quienes consideraban como los mayores beneficiarios del turismo, el 37 % respondió a los grandes hoteles, aunque 26 % señaló a los trabajadores y el 22 % a todos por igual.

vista cuando salimos de la dimensión económica y se ingresa al campo de lo meramente social o ambiental. Para los economistas, la característica fundamental de las relaciones entre oferentes y demandantes es que son impersonales, es decir, la compra-venta del bien/servicio no involucra sentimientos, ni valores, ni intereses, excepto aquél que se persigue con el intercambio; a los economistas le interesa la causa y resultado inmediatos al movimiento de la oferta/demanda. Al sociólogo, sicólogo y antropólogo, por el contrario, le preocupa el antes y el después de ese movimiento y no el movimiento en sí. En tanto el objeto de estudio es el mismo, conjugar ambas miradas puede ayudar a explicar por qué las percepciones y actitudes hacia el turismo y los turistas no se traducen en conductas en la misma dirección.

3.3 Conclusiones del capítulo

La población residente de la Bahía de Paracas está conformada fundamentalmente por migrantes que se asentaron mayoritariamente en la década de los 90 del siglo pasado. Casi las dos terceras partes de ellos depende directamente del turismo y esta cifra se eleva hasta el 75% si sumamos a aquellos que están vinculados indirectamente a la actividad turística. El desarrollo de esta actividad, particularmente desde finales del siglo pasado, ha mejorado la calidad de vida de sus antiguos pobladores y ha atraído a otros nuevos por lo que consideran muy positiva la presencia de los turistas.

El turismo ha provocado un conjunto de cambios económicos, sociales y físicos que han transformado la otrora pequeña aldea en un balneario turístico. Los residentes de Paracas consideran que los beneficios económicos son los impactos más importantes, estos se reflejan en la creación de nuevos empleos y oportunidades de negocios los cuales han contribuido al incremento de sus ingresos. Aunque ellos perciben otros beneficios como las mejoras en las relaciones sociales, los consideran menos importantes que los beneficios económicos. Sin embargo, las encuestas y entrevistas sugieren que en ambos casos hay espacio para mejorar.

Los impactos negativos o costos del turismo son percibidos como menos relevantes, aquí se incluyen los costos sociales (ruido, tráfico y escasez de estacionamientos) que ocurren en algunas horas del día y los costos ambientales (incremento de la escasez de agua, calidad de playa, tratamiento de las aguas residuales y acciones municipales). Las

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

encuestas y entrevistas señalan a la escasez de agua como el costo principal, sin embargo, los residentes consideran que esta escasez se deriva más de la aridez del destino y del crecimiento poblacional que de la presencia de los turistas.

Las variables demográficas edad y género ayudan a explicar el porqué de tales percepciones; sin embargo, la dependencia del turismo y el tiempo de residencia se perciben como los determinantes más importantes. De las encuestas y entrevistas se deduce que los residentes de mayor edad y especialmente las mujeres son las que tienen mejores percepciones del turismo y se muestran más predispuestos a actuar a su favor. De la misma manera, aquellos residentes que tienen una mayor dependencia económica del turismo y que llevan mayor tiempo vivido en la localidad, se mostraron más satisfechos y mejor dispuestos hacia la actividad; al mismo tiempo, los residentes más antiguos se muestran muy apegados e identificados con la comunidad y sus percepciones son muy positivas; pero, los menos antiguos, aunque en menor grado, también declararon su satisfacción de vivir en Paracas debido a su tranquilidad (no delincuencia, drogas o crímenes) y a que no les falta empleo.

Sin embargo, las percepciones positivas de los residentes de Paracas sobre el turismo y los turistas no se traducen mayoritariamente en una conducta de apoyo al turismo y un buen trato a los turistas. La falta de apoyo se refleja fundamentalmente en la apatía de los residentes de participar en los programas desarrollados por la autoridad local para el desarrollo del turismo en la localidad; la falta de buen trato se manifiesta en la inadecuada calidad y precio de los servicios prestados al turista. A pesar de esos resultados, la TIS no pierde validez; por un lado, esa incongruencia obedece a las características específicas de los residentes y del propio mercado turístico donde los residentes participan como oferentes en un mercado turístico segmentado, atomizado y limitado, en el cual los costos de transacción pueden resultar muy altos. Dicho de otro modo, si bien los residentes perciben como beneficioso el desarrollo del turismo y la presencia de los turistas, su comportamiento “contradictorio” en términos de escaso apoyo y trato inadecuado no implica que los residentes se opongan o rechacen la actividad, por el contrario.¹¹¹

¹¹¹ En este sentido, la TIS es compatible con la teoría microeconómica, como Homans, Blau y otros teóricos del intercambio sugirieron. En el caso del turismo, el intercambio es una característica social entre anfitriones y huéspedes, y puede ser una relación asimétrica y desbalanceada (Sutter, 1967, citado por Ap, 1990) y aún en esas condiciones puede persistir, si la necesidad y la motivación para el intercambio, por

Capítulo 3. La capacidad de carga social de los residentes

En general, la percepción de los residentes es que los impactos del crecimiento turístico han sido favorables y han mejorado la calidad de vida de la población, por lo cual consideran que la presencia de los turistas es beneficiosa y esperan que nuevos turistas lleguen a visitar este destino turístico. Aunque se considera en este estudio que el esquema de Doxey (1975) es asimétrico,¹¹² lo expuesto ubica a los residentes de Paracas en la primera etapa o euforia. Con un margen aún considerable antes de alcanzar la etapa de apatía y antagonismo, se puede concluir que en ese destino turístico no se ha alcanzado la capacidad de carga social.

ambas partes, persisten (Ap, 1992). Por otro lado, en la TIS, los residentes evalúan los beneficios y costos del turismo, un costo neto global podría llevar a una oposición muy fuerte al turismo, pero, no existe evidencia empírica sobre ello (Sharpley, 2014; Saveriades, 2000), aun en los destinos que han manifestado su deseo de no querer recibir más turistas.

¹¹² Doxey elabora una escala de reacción de los residentes hacia el turismo de 5 etapas, la asimetría se refiere a que se otorga poco peso a la etapa en que el residente recibe de buen grado la presencia de los turistas, esta es la primera etapa o euforia, luego, rápidamente pasa a una etapa de apatía que se torna luego en molestia y antagonismo para terminar en una resignada aceptación de los hechos.



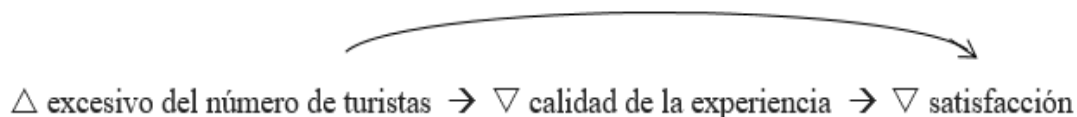
**CAPÍTULO 4. CAPACIDAD DE CARGA
PERCEPTUAL DE LOS VISITANTES**

El concepto capacidad de carga, *per se*, está relacionado a la cantidad de usuarios que un determinado espacio puede contener. Desde que surgió en las primeras décadas del siglo pasado, el concepto se aplicó a las áreas naturales por ser los espacios preferidos para las actividades de recreación. Sin embargo, los estudios sistemáticos sobre el uso humano del espacio en general y sus efectos sobre la propia conducta humana fueron abordados desde el campo de la Psicología en los años 60s y 70s (Stokols, 1972), aunque los estudios rápidamente se trasladaron al campo de la recreación. Particularmente en los años 80s, se realizaron estudios que evaluaron la relación entre niveles de uso de los espacios turísticos y la satisfacción de los usuarios. Algún retroceso se observa en la década de los 90s, quizá debido a las críticas que recibió el concepto de capacidad de carga.

En el campo del turismo, no obstante, el turista continuó siendo objeto de estudio, aunque en su papel de consumidor de bienes y servicios. En este siglo, una población creciente y ansiosa de actividades turísticas y recreativas, más los cambios en la tendencia del turismo mundial, han vuelto a colocar al turista en el centro de la discusión sobre la capacidad de carga.

4.1 El concepto de capacidad de carga perceptual (CCP)

El estudio de los turistas en relación con otros turistas en el destino recae en el concepto de capacidad de carga social. Siguiendo a O'Reilly (1986), esta es la capacidad de carga percibida por los turistas, de ahí que le da el nombre de capacidad de carga perceptual (CCP) o psicológica, este es el nombre que se utiliza en este estudio para diferenciarlo de la capacidad de carga percibida por los residentes. Para Saveriades (2000), la CCP se alcanza cuando la cantidad de turistas en el destino es tal que la calidad de la experiencia turística (ET) declina y, por ende, el destino deja de satisfacer a sus visitantes. Esta definición propone hasta tres hipótesis, a partir de cierto número de turistas en el área: primero, una relación inversa entre el número de turistas y la calidad de la experiencia; segundo, una relación positiva entre la calidad de la experiencia y la satisfacción del visitante; y tercero, una relación negativa entre el número de turistas y el nivel de satisfacción. Esquemáticamente:



El incremento excesivo del número de turistas es la variable exógena, la cual influye sobre la calidad de la experiencia del turista y su satisfacción. En el esquema se plantea que la influencia del número de turistas sobre la satisfacción turística se da por una doble vía: de manera directa y, también, indirectamente a través de la calidad de la experiencia.

Según la definición de Saveriades, es pertinente concluir que ante la percepción de un excesivo número de personas (congestión), si la satisfacción desaparece, se ha alcanzado la capacidad de carga o, también, en la medida que los visitantes permanezcan satisfechos, el recurso o el destino no habrá alcanzado aún su capacidad de carga.

Al respecto Vaske y Shelby (2008) expresan que, si los visitantes de un área concluyen que un área está congestionada, esta congestión percibida (CP) es un criterio para establecer si tal área está por encima de su capacidad de carga.

El objetivo de este capítulo fue analizar si la CCP ha sido alcanzada en Paracas, el análisis se realiza a partir de la evaluación de las percepciones que los turistas que la visitan tienen sobre el número de los demás turistas, de su evaluación del nivel de satisfacción alcanzado y la valoración de su experiencia.

Específicamente, se espera responder a las preguntas siguientes:

1. ¿Cuál es el grado de congestión percibida por los turistas que visitan Paracas?
2. ¿Cuánto valoran la calidad de la experiencia recibida?
3. ¿Cuál es el nivel de satisfacción por la experiencia en el destino?
4. ¿Qué variables pueden explicar cada una de las variables anteriores?
5. ¿Qué relación existe entre el grado de congestión percibida y la valoración de la calidad de la experiencia?

6. ¿Qué relación existe entre la valoración de la calidad de la experiencia y el nivel de satisfacción por la experiencia?
7. ¿Qué relación existe entre el grado de congestión percibida y el nivel de satisfacción por la experiencia?

4.1.1 Capacidad de carga perceptual, impactos y congestión percibida.

Graefe, Vaske y Kuss (1984) sistematizaron un conjunto de estudios sobre la capacidad de carga social de los visitantes¹¹³ que aquí denominamos capacidad de carga perceptual, y lo hacen en términos de las tres variables que subyacen al concepto: los niveles de uso, su impacto sobre la calidad de la experiencia y la satisfacción de los visitantes.¹¹⁴ Ellos proporcionan un marco teórico consistente desde la CP a la CCP que resumimos a continuación.

Los autores plantean que para entender la relación entre esas tres variables es preciso retroceder hasta las motivaciones que los visitantes tienen para involucrarse en la actividad, ellos destacan la teoría de las expectativas para explicarlas:¹¹⁵ la motivación para el viaje es la expectativa o las expectativas de una experiencia de calidad. Tales expectativas, a su vez, están influenciadas por factores personales, la actividad a ser realizada y las características del lugar que se espera visitar.

Destacan que las expectativas, además, sirven de base para evaluar la calidad de la experiencia, ya que el visitante compara la experiencia esperada con la experiencia recibida;¹¹⁶ en este proceso de comparación, algunos estudios han sugerido la relevancia de las normas,¹¹⁷ pues, constituyen estándares que sirven de base para calificar la experiencia recibida y para considerar como adecuado un determinado nivel de uso. La

¹¹³ Aunque ellos refieren el estudio a los recreacionistas en general y no específicamente a los turistas. Pero, en la medida que recreacionistas y turistas se desplazan y hacen uso de los mismos servicios e infraestructuras son susceptibles de ser analizados por métodos similares (Wall & Mathieson, 2006).

¹¹⁴ La relación entre la calidad de la experiencia y la satisfacción se profundiza en el acápite siguiente.

¹¹⁵ Teoría propuesta inicialmente, pero, de manera general, por Vroom (1964) en términos del resultado (recompensa) que se espera lograr de un esfuerzo (acción). Graefe et al (1984) señalan que fue aplicada al campo de la recreación inicialmente por Driver y Tocher (1970).

¹¹⁶ Las expectativas como base para juzgar una experiencia como satisfactoria es explicada por la conocida teoría de la desconfirmación de expectativas, la cual no ha estado exenta de críticas (Palacios, 2014).

¹¹⁷ Que pueden ser sociales, en términos de si son compartidas por un determinado grupo social, o ser individuales, aquellas que el individuo establece para sí mismo (Graefe et al, 1984).

implicancia de ambos conceptos, expectativas y normas, para la CCP es tal que sobre ambos se han construido otras teorías como la teoría de la Discrepancia (TD), la teoría de la interferencia social (TIS) y la teoría de la sobrecarga de estímulos (TSE).¹¹⁸

Pero, las expectativas no son lo único que permiten al visitante evaluar la calidad de su experiencia como satisfactoria. “Recreational use leads most directly to tangible outcomes like contacts between visitors and impacts on the natural environment. These social and natural impacts in turn can lead to a variety of perceptual and behavioral responses by the visitors (Graefe, Vaske y Kuss, 1984, p.399).

Los visitantes arriban al destino y hacen uso de los recursos turísticos/recreativos, tales usos provocan impactos sobre el ambiente, además, ellos entran en contacto con otros turistas; en este proceso, de manera recíproca, la interacción social y los impactos ambientales afectan a los visitantes. La percepción resultante sobre esas interacciones sociales (tales como congestión) y sobre los impactos provocados sobre el medio ambiente físico llevarán a la satisfacción/insatisfacción con la experiencia recibida y a cambios en sus actitudes y conductas. Aunque, continúan los autores, ciertas estrategias de afrontamiento pueden reducir o incluso eliminar las percepciones negativas de un excesivo número de encuentros con otros turistas y los impactos derivados, por ejemplo, ellos pueden modificar sus expectativas y preferencias.

Los autores destacan que el énfasis puesto en el número de usuarios como determinante de las evaluaciones de densidad ha evolucionado hacia establecer el rol de factores sociales, personales y situacionales en esas evaluaciones. También señalan que es preciso diferenciar entre densidad y congestión percibida,¹¹⁹ siguiendo a algunos autores explican que la primera es una medida física del número de personas en un área determinada, es un hecho objetivo; mientras que la congestión percibida es la evaluación

¹¹⁸ Los tres modelos tienen como objetivo explicar cómo los visitantes evalúan la calidad de la experiencia. La TD sostiene que los visitantes comparan los resultados obtenidos con los resultados esperados. La TIS propone que los visitantes evalúan hasta qué punto la presencia de otros visitantes interfiere con sus objetivos de recreación, mientras que la TSE evalúa el nivel de interacción social respecto de un nivel preestablecido (Graefe *et al*, 1984).

¹¹⁹ Precisamente, uno de los críticos al concepto de CCP es Gramman (1982), él afirma que este concepto no distingue entre densidad y congestión.

negativa de cierta densidad, es, por lo tanto, un hecho subjetivo que depende de las características psicosociales del visitante.¹²⁰

En cuanto a los impactos ambientales como determinantes de la satisfacción con la experiencia recibida, los autores resumen que:

- 1) Los impactos ambientales pueden ser percibidos o no, si lo fueran, pueden ser o no considerados como importantes, o pueden ser o no considerados como indeseables; si no se consideran importantes o indeseables, entonces, no tendrán efecto o pueden afectar poco la satisfacción de los visitantes.
- 2) El grado de tolerancia de los visitantes a los impactos puede atenuar o reforzar la relación niveles de uso/impactos percibidos. Esa tolerancia obedece a: a) las características psicológicas del visitante; b) las características del lugar; y, c) las actividades que se realizan en el lugar.

La evidencia empírica analizada por los autores en torno a la relación congestión percibida/nivel de uso y calidad de la experiencia/satisfacción está dada por:

Los modelos de congestión percibida, que han hallado una relación positiva que va de los niveles de uso a la CP, pero, afirman que los factores geográficos o las expectativas pueden atenuar la relación; por otro lado, hallan una relación más consistente de la CP en función del número de encuentros reportados que se fortalece si se agregan expectativas, preferencias, experiencia previa y compromiso con la actividad.

Los modelos de satisfacción, que proponen una relación negativa entre los niveles de uso y la satisfacción con la experiencia. Sin embargo, han fallado e incluso algunos autores han hallado una relación positiva entre ambas variables, explican estos resultados por las características geográficas del lugar y la flexibilidad de las expectativas, estas se ajustarán o simplemente pueden estar ausentes con el propósito de lograr la experiencia deseada.

¹²⁰ Stokols (1972) señala que la no distinción entre densidad y congestión ha limitado a este último a ser visto solo en términos de consideraciones espaciales descuidando las dimensiones sociales y personales que junto a las primeras pueden influir en la percepción de congestión.

Los modelos de ajustes de conducta, que suponen que ante el apercibimiento de congestión los visitantes se moverán hacia espacios menos densos, aunque los resultados tampoco son concluyentes.

En relación a los impactos ambientales, aunque los trabajos más han sido de naturaleza descriptiva, los autores señalan que aquellos que han buscado establecer una relación entre percepción de impactos y satisfacción han hallado una relación negativa consistente, cuánto mayores son los impactos percibidos, menor es la satisfacción del visitante.

En resumen, si bien un mayor número de turistas, un mayor nivel de uso o un mayor número de contactos puede elevar la percepción de congestión, esta solo puede explicar parcialmente la satisfacción con la experiencia recibida.

Navarro (2003), precisamente, manifiesta que, si bien los turistas o un buen número de ellos pueden experimentar malestar ante un número de turistas que consideren excesivo y buscar destinos alternativos, este malestar puede ocurrir antes que la CCP sea alcanzada debido a otros factores, como por ejemplo la baja calidad o inexistencia de algunos servicios, deficiente antes que insuficiente infraestructura, la poca acogida de los residentes, entre otros. El autor resume que la satisfacción no tiene que ver solo con la cantidad personas, sino con calidad visual del paisaje, expectativas establecidas, acogida de los residentes, actividades realizadas y otras variables personales y sociales.

Por su parte, Watson (1988), con el propósito de operativizar el concepto de CC y aplicarlo al Parque Marino de la Gran Barrera de Coral, concluye que la percepción de congestión no puede explicarse solo como una respuesta a la densidad social sino también como respuesta al entorno de interacción de los visitantes, por lo que sugiere que debe estudiarse toda la región recreativa y no un solo entorno porque cuando los usuarios de un entorno se encuentran con niveles de uso crecientes del mismo, buscan otros dentro del mismo destino para satisfacer su preferencia por un espacio menos menos concurrido.

En resumen, podemos manifestar que la CP es una condición necesaria pero no suficiente en el nivel de satisfacción.

4.1.2 Calidad de la experiencia y satisfacción

En este mundo globalizado:

Se ha producido una transición de dimensiones enormes entre una mirada del turista más o menos única en el siglo XIX hasta la proliferación actual de innumerables discursos, formas y encarnaciones de la mirada del turista. En un plano sencillo podríamos hablar de la globalización de la mirada del turista, ya que múltiples miradas se han convertido en un componente central de la cultura global, teniendo como impresionante consecuencia su propagación casi por todos lados. Existe un número innumerable de movi­lidades: físicas, imaginarias y virtuales, voluntarias y coaccionadas. (Urry, s.f., p.5)

El turista de hoy, el de las múltiples miradas es uno que sabe lo que quiere, son los turistas de última generación, que van a la caza y consumo de experiencias, empujando a la oferta turística en esa dirección. Los turistas actuales han contribuido al surgimiento de nuevos destinos en unos casos y cerrar o revitalizar el ciclo de otros.¹²¹

Sin embargo, la experiencia turística no siempre deviene satisfactoria, en este sentido es como cualquier otra experiencia. Pero, dado que el producto turístico es un compuesto de diversos bienes y servicios y más, el turista evaluará cada detalle y componente de su viaje, de lo que vio, compró, disfrutó y sus encuentros con los residentes y los otros turistas. No tiene que hacerlo al final del viaje, o al haber retornado a casa, lo hace cada día, incluso cada momento de su permanencia en el lugar de destino, la evaluación de su experiencia es un proceso dinámico. Dado que la oferta turística está dada por un conjunto de bienes y servicios, cada uno de ellos participa en la evaluación global, sin embargo, no todos tienen el mismo grado de importancia, algunos atributos/cualidades del destino pueden ser mejor percibidos/valorados que otros, esta percepción/valoración se ve influenciada por diversos factores, uno de ellos es la cantidad de turistas en el destino que pueden llevar a saturar algunos servicios.

¹²¹ El turista de hoy es un consumidor que impone sus gustos y demanda aquellos bienes y servicios que reflejan su personalidad, (Saraniemi y Kilanen, 2011), que anda en búsqueda de nuevas experiencias (Jafari,1974; Maccanel, 1999; Middleton, 1988, citado por Smith, 1994), en resumen "uno de los mejores modelos disponibles para el hombre moderno en general " (Maccanel, 1999)

En el presente siglo, las investigaciones sobre el nexo entre la valoración de la experiencia y la satisfacción turísticas son numerosas, especialmente son preocupación fundamental en el campo del marketing y gestión turísticas para la fidelización del consumidor hacia un producto determinado.

En el ámbito de los servicios, la satisfacción se presenta como el principal indicador del nivel de calidad alcanzado, aunque hay quienes afirman que la satisfacción precede a la calidad percibida (Carman, 1990; Alén y Fraiz, 2006, Parasuraman et al., 1988, entre otros; cit. por Palacios, 2014), esta indefinición causal podría resolverse proponiendo una circularidad: mayor calidad percibida lleva a mayor satisfacción y esta a mayor calidad percibida (Palacios, 2014); sin embargo, dado que “la calidad de un servicio se manifiesta en la satisfacción que éste produce a quien lo disfruta”, “la calidad del servicio percibida, de hecho, conduce a la satisfacción” (Lee, Lee y Yoo, 2000, p. 226) y “medirla comporta medir (indirectamente, si no se admite que son conceptos intercambiables) la calidad (percibida) del servicio recibido” (Palacios, 2014, p. 61). Este sentido de la causalidad, desde la calidad hacia la satisfacción, es la comúnmente aceptada, a partir de ella incluso se han elaborado índices de satisfacción del consumidor a nivel de países.

Los estudios sobre la satisfacción del turista en relación a su percepción de la calidad de los servicios recibidos introducen una gama amplia de variables para dar cuenta de esa relación. Por ejemplo. Song, Li, van der Veen y Chen, (2011) evaluaron el comportamiento de los turistas chinos en sus viajes hacia el Reino Unido, propusieron un modelo en el cual las expectativas determinan la percepción del desempeño y su valoración de la experiencia y estos determinan el nivel de satisfacción turística, a la vez esta determina la lealtad o las quejas de los turistas; los autores se centraron en contrastar su modelo en tres servicios específicos: hoteles, tiendas minoristas y operadores turísticos, sus resultados validaron la propuesta. En la misma línea que los anteriores, el trabajo de Lee, Jeon y Kim (2011) también sobre los viajes de los turistas chinos, pero a Korea, encuentran satisfactorios sus resultados. Wang, Zhang, Gu y Zhen (2009), igualmente, establecen una relación entre expectativas, calidad percibida de los servicios (atracciones, alimentación y alojamiento, transporte y ambiente local), valor percibido, satisfacción, lealtad y quejas, pero, antepone a todas las anteriores la variable imagen

del destino,¹²² que devendría en la variable exógena última; igualmente, ellos hallaron resultados consistentes. El trabajo relativamente reciente de Jridi, Kloug y Bakini (2014) centraliza su análisis en la calidad percibida de la experiencia, satisfacción turística y lealtad y hallan relaciones consistentes. Yoon y Uysal (2005) estudian concretamente las motivaciones (fuerzas *pull* o externas y fuerzas *push* o internas) y sus efectos sobre la satisfacción y lealtad, también confirman sus hipótesis.

Un esquema general de los modelos a los que hacemos referencia, incluyendo los modelos sobre congestión, es el siguiente:

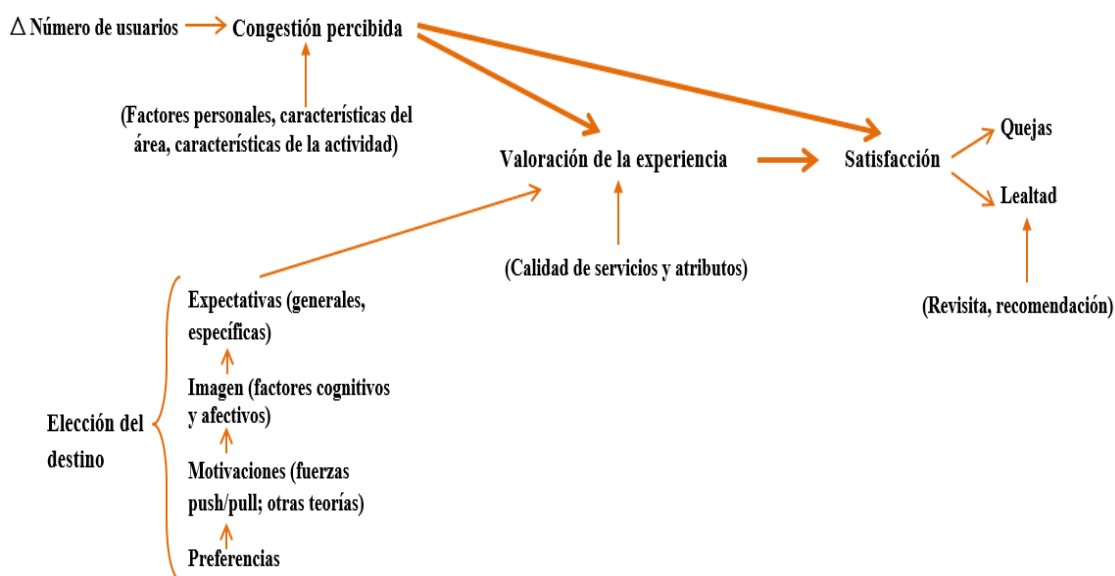


Figura 4.1 Un sumario de las variables explicativas y explicadas de la satisfacción turística.

Fuente: Modelos citados.

Por lo general, los modelos que evalúan la relación calidad-satisfacción se formulan como modelos de ecuaciones estructurales por la naturaleza de ambas variables de no poder ser medidas directamente sino a través de otras que sí lo son. Los diversos autores han

¹²² La imagen del destino ha sido también tema de varias investigaciones en el campo del turismo, los trabajos de Beerli y Martín (2004), Femenía (2011), San Martín (2005) destacan los componentes cognitivo y afectivo en la formación de la imagen, la elección del destino y la satisfacción del visitante. Podemos incluir aquí también, el trabajo pionero de Um y Crompton (1990) quienes, sin aludir al concepto de imagen del destino, destacaron los componentes cognitivos y psicosociales en la elección del destino.

seleccionado diferentes ítems para aproximarse a cada una de las variables no observables según el propósito específico de su trabajo, el tipo de turismo y las características del destino.¹²³

4.2 La capacidad de carga perceptual en Paracas

Hemos mencionado que son dos los principales atractivos turísticos en Paracas: la Reserva Nacional de Paracas y las Islas Ballestas; el ecoturismo / turismo de naturaleza, de manera general, identifica al turismo vacacional que se realiza en Paracas. Sin embargo, durante el verano los vacacionistas, especialmente nacionales (45% de los encuestados) son atraídos hacia las playas de La Mina, Lagunilla y El Chaco.

La concurrencia a las playas ha ido creciendo rápidamente, por lo que, en los últimos cinco años, se han incorporado nuevos espacios para el turismo de sol y playa. Durante el invierno, los meses de julio a septiembre es la temporada pico de los turistas extranjeros; mientras que, en los meses de octubre a noviembre, el destino concentra a numerosos escolares en viajes de promoción. Hay dos fechas en que se saturan los espacios del destino, una está dada por las celebraciones de año nuevo y la otra por los días de la Semana Santa.

Ante el creciente número de turistas y visitantes, el Plan Turístico de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento 2011-2015 declaraba que el turismo de calidad no era un fin en sí mismo sino un medio para favorecer tanto la sostenibilidad de la RNP como para contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población local. Bajo este marco señala promover una planificación con enfoque de “gestión adaptativa” que establece Límites Aceptables de Cambio como uno de sus instrumentos.¹²⁴

¹²³ En su modelo sobre la satisfacción turística, por ejemplo, Wang *et al* (2009) introducen el “valor percibido” del dinero, del tiempo y del esfuerzo realizado junto a la “calidad percibida” de los servicios, variables que los otros autores no consideran.

¹²⁴ “... es imprescindible contar con varios instrumentos que les permitan gestionar el turismo con amparo técnico, legal y participativo, entre los cuales destaca la definición de ciertos límites o umbrales, más allá de los cuales, las actividades turísticas podrían causar impactos que impidan la sostenibilidad en el tiempo, de los recursos naturales y los procesos ecológicos que los sustentan. Es necesario pues, establecer de manera técnica y participativa, algunos límites aceptables social y ambientalmente, para ciertos parámetros que se fijarían como los claves o principales para la conservación del ambiente y los recursos y para los niveles de satisfacción y calidad turística.” (MINCETUR, 2011, p. 71)

4.2.1 El modelo, las hipótesis y el método

La literatura reseñada en el capítulo anterior lleva a la propuesta del modelo siguiente:

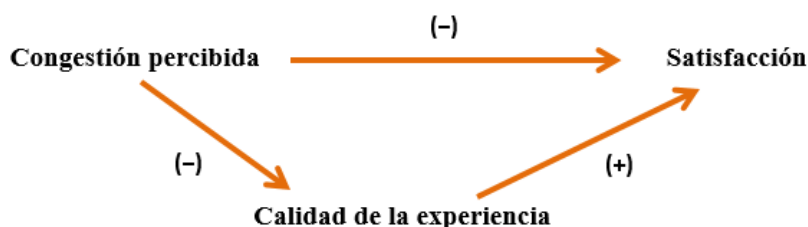


Figura 4.2 Relación entre la congestión, calidad de la experiencia y satisfacción turísticas.

Fuente: Saveriades (2000)

En este estudio se elaboró un modelo de ecuaciones estructurales que recoge las hipótesis detrás del concepto CCP tal y como es propuesto por Saveriades (2000); cada una de las tres variables relacionadas son variables no observables (variables latentes, constructos o factores), las cuales pueden ser medidas indirectamente a través de ítems o variables que sí pueden ser observadas. Los ítems seleccionados para cada factor fueron:

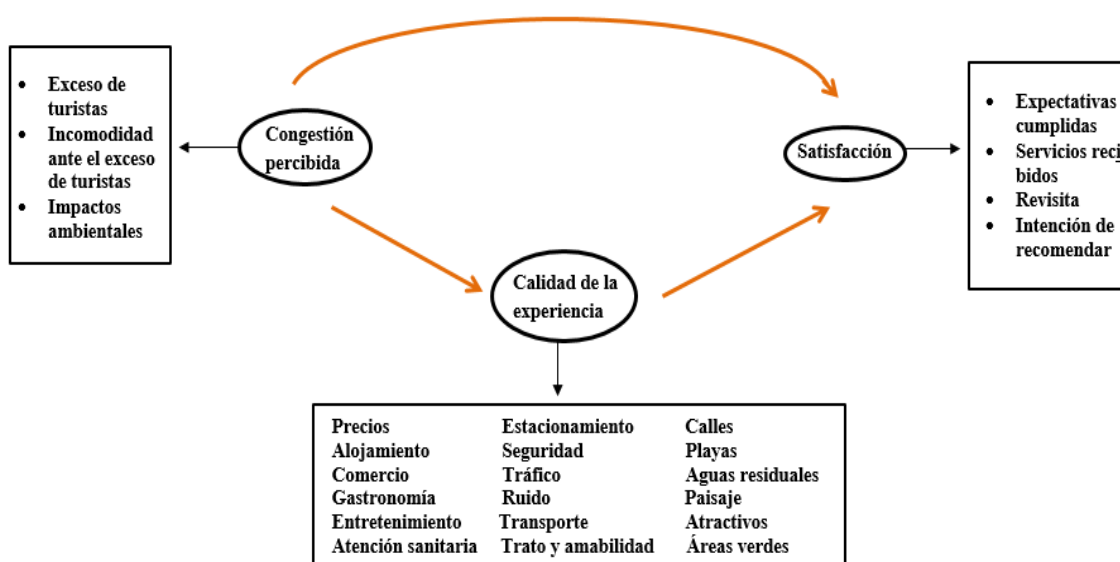


Figura 4.3 Un modelo explicativo de la influencia de la congestión percibida sobre la calidad de la experiencia y la satisfacción turística en Paracas y sus variables subyacentes.

Fuente: Autores citados en los acápites 4.1.1 y 4.1.2.

Respecto a la CP, Shelby, Vaske y Heberlein (1989) señalaron que el uso de múltiples ítems para evaluarla, aunque resultaran altamente confiables, podía resultar oneroso para los encuestados y podían dificultar la comparación de los hallazgos con otros estudios, ellos propusieron un solo ítem con una escala de 9 puntos. Mientras Li, Zhang, Nian y Zhang (2017) sostienen, por el contrario, que una sola pregunta no puede medir la congestión percibida con precisión dado que en esta influyen también otros factores, ellos descomponen la CP en tres dimensiones medidas a partir de 11 ítems que recogen las percepciones de congestión de los visitantes en algunas de las infraestructuras, pero, fundamentalmente a partir de la sensibilidad e incomodidad experimentada ante el exceso de turistas. En el modelo propuesto en este estudio se mide la CP como una dimensión única a partir de tres ítems con una escala de 5 puntos, los ítems que se incluyen se basan en el marco expuesto por Graefe, Vaske y Kuzz (1984); el primero, atendiendo las observaciones de Shelby, Vaske y Heberlein (1989), pidió a los encuestados que declararan directamente si percibían demasiados turistas en el destino; el segundo ítem mide la incomodidad que pueden experimentar los turistas ante el exceso de turistas, lo cual según los autores puede mitigar o reforzar la percepción de congestión; el tercer ítem recoge la importancia que los turistas otorgan a los impactos tanto sociales como naturales, los que perfilan sus percepciones y conductas (Graefe, Vaske y Kuzz, 1984), así, se incluye la sensibilidad ambiental en la cual la conceptualización del recurso determinará cómo y con qué intensidad se usará.¹²⁵

La “experiencia de un turismo de calidad” abarca un rango de perspectivas mayor que solo la calidad de los servicios recibidos (Jenning, 2006; citado por Jennings *et al*, 2009), bajo esta idea se propusieron un total de 18 ítems que evalúan diferentes aspectos de la estancia de un turista en el destino, tanto los servicios y la infraestructura como los atractivos del destino.

¹²⁵ Lucas (1964) halló diferencias entre los piragüistas a remo, los piragüistas a motor y los navegantes a motor; en este orden, los primeros fueron mucho más sensibles a la presencia de otros que los últimos.

En cuanto a la “satisfacción” se han considerado 4 ítems para medirla, el primero plantea el rol de las expectativas para evaluar el resultado de la experiencia como es destacado por diversas teorías: la teoría de la confirmación - desconfirmación, los modelos de satisfacción, de la discrepancia, ajuste de expectativa y los propios modelos de expectativas, entre otros, destacan que la satisfacción por la experiencia recibida está muy ligada a las expectativas que se tenían antes del viaje y, empíricamente, varios autores han demostrado la consistencia de esa relación. El otro ítem evalúa directamente la satisfacción con los servicios recibidos. Dos ítems más se han considerado: “intenciones de visitar el destino” y la “posibilidad de recomendar el destino”, dos variables que la mayoría de los autores asocian con la lealtad al destino como efecto de una experiencia satisfactoria; sin embargo, se considera en este estudio que la lealtad debe ser vista, mas bien, como un indicador de satisfacción que como un resultado, esto bajo la premisa que la satisfacción es el último escalón de la experiencia recibida, el objetivo final del turista. Li *et al* (2017) usaron los 4 ítems para medir la satisfacción, aunque ellos aluden a la satisfacción “global” en lugar de la satisfacción con la experiencia recibida.¹²⁶

Las hipótesis a ser evaluadas son las siguientes:

H1: Existe una relación directa y negativa entre el nivel de congestión percibida y la valoración de la calidad de la experiencia, cuanto mayor es la congestión percibida, menor es la valoración de la calidad de la experiencia.

H2: Existe una relación directa y positiva entre la valoración de la calidad de la experiencia y el nivel de satisfacción del visitante, cuanto mayor es la valoración de la calidad de la experiencia, mayor es el grado de satisfacción.

H3: Existe una relación directa y negativa entre el nivel de congestión percibida y el nivel de satisfacción, cuanto mayor es la congestión percibida, menor es el grado de satisfacción.

Además de poner a prueba las hipótesis anteriores, se evaluará en qué medida la CP, la valoración de la calidad de la experiencia y la satisfacción se ven influenciadas por las

¹²⁶ Li *et al* (2017) no proporcionan un argumento sobre por qué incluyen los 4 ítems juntos.

características sociodemográficas de los visitantes tal y como lo sugieren los autores que han estudiado las percepciones acerca de la congestión.

El análisis de las percepciones de los turistas que visitan el DT Paracas, a diferencia del estudio que se hizo de los residentes, fue solo de naturaleza cuantitativa. Para la elaboración del cuestionario se tomó como base una propuesta hecha por la Universidad de Málaga y la literatura revisada, la encuesta se adaptó a las características de los visitantes de Paracas. El cuestionario (Anexo 9) consideró: características del encuestado (15 preguntas),¹²⁷ motivaciones y elección del DT Paracas (3 preguntas), valoración de la calidad de atributos y servicios (1 pregunta, 18 ítems,¹²⁸ satisfacción (1 pregunta, 4 ítems), congestión percibida (2 preguntas, 3 ítems), sensibilidad ambiental (1 pregunta, 5 ítems) y conducta ambiental (2 preguntas). La encuesta fue aplicada aleatoriamente entre los turistas que paseaban o descansaban en la playa (El Chaco y La Mina) y los parques, algunas fueron aplicadas en los dos terminales de buses del balneario; tras un sondeo de las principales nacionalidades de los turistas, se aplicaron las encuestas en tres idiomas: castellano, inglés y francés. La encuesta se aplicó en dos fechas: diciembre 2016-enero 2017 y agosto-octubre 2017. La muestra deseable se estimó en 400 encuestas, pero, se obtuvieron 444 encuestas (se incluyen aquí 16 encuestas piloto).

El modelo propuesto en el gráfico 5 implica 25 ítems; sin embargo, tres de estos: atención sanitaria, aguas residuales y transporte fueron separados debido a que presentaron muchos

¹²⁷ Jin, Hu y Cavan (2016) realizaron un estudio entre los visitantes a Xian (China) para determinar si la nacionalidad era un factor determinante en la percepción de congestión, hallando una alta significación estadística; los resultados de Rasoolimanesh, M., Jaafar, M., Marzuki, A. y Mohamad, D. (2016) y Neutz y Nijkamp (2011) también hallaron un peso importante en la nacionalidad; en el Perú, Promperú, organismo oficial de promoción del turismo en el Perú, tipifica al turista como un buscador de experiencias y establece una diferenciación clara entre el turista extranjero y el nacional, por lo que la variable nacionalidad se incluyó como factor demográfico clave.

¹²⁸ En base a Easterling (2005), quien cita a:

- Hoffman y Low (1981): las actitudes de los residentes estaban entre los más importantes factores para determinar si los visitantes volvieron a determinados destinos.
- Belisle y Hoy (1980): entre todos los factores que determinan el placer del viaje, lo más importante es la forma en que los viajeros son tratados por los locales, ellos evitan lugares donde no se les acepta fácilmente.
- Bachleitner y Zins (1999) encontraron que la hospitalidad era el más importante factor relacionado con un destino turístico.

Se incluyó en el cuadro de valoración de la calidad el ítem “trato y amabilidad” recibido de los residentes.

valores perdidos. Los demás ítems fueron sometidos a un análisis factorial exploratorio (AFE).

Sin embargo, antes se calculó el Alpha de Cronbach para analizar la fiabilidad de las escalas para las tres dimensiones propuestas por el modelo. Mientras la “calidad de la experiencia” y la “satisfacción” presentaron valores de 0,809 y 0,769 respectivamente, lo cual denota la fiabilidad de ambas escalas; para la “congestión percibida” el valor resultante fue -0,049, inaceptable. En consecuencia, se procedió a proponer una nueva escala para la congestión percibida:

- En este destino hay demasiados turistas.
- El turismo tiene impactos ambientales importantes
- Los turistas sí pueden hacer mucho por reducir el daño al medio ambiente.
- Me incomoda mucho que los turistas desperdiciemos recursos o no nos sintamos responsables de los daños al medio ambiente.
- Mantener la limpieza de calles y playas es responsabilidad de todos.

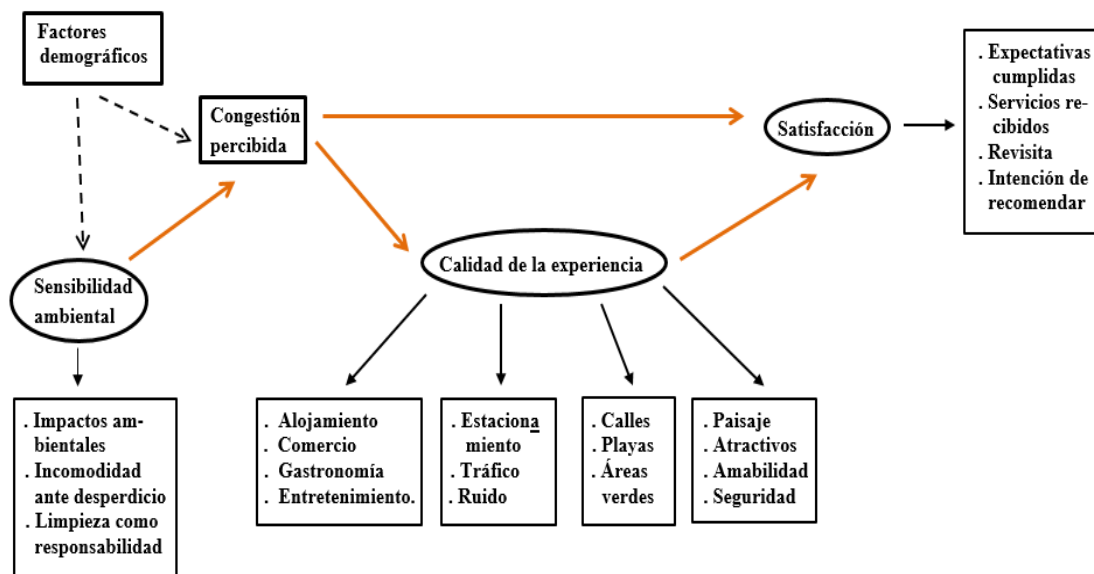
El valor del Alpha de Cronbach resultante fue 0,65. En función a este resultado se procedió a evaluar la adecuación de la muestra que dio como resultado 0,801 para el estadístico de Kaiser-Meyer-Ohlin, satisfactorio, pues, es mayor a 0.5, el mínimo exigido (Hair et al, 2010); la prueba de esfericidad de Bartlet es significativa con un nivel de 0,000, muy inferior al 0,01 mínimo requerido. Con lo cual se mostró la pertinencia del AFE.

El método de extracción de los factores (constructos, variables no observables o latentes) fue realizado a través del análisis de los componentes principales (de la matriz de correlaciones). Se siguió el criterio de los autovalores (regla de Kayser) mayores que 1 para determinar el número de componentes o factores a ser extraídos. Luego de rotar la matriz (método Varimax con normalización Kayser) para obtener la estructura factorial, y luego de observar la matriz de correlaciones antiimagen, el resultado del AFE señaló que:

Capítulo 4. La capacidad de carga perceptual de los visitantes

1. La valoración de la calidad de la experiencia contiene 4 subdimensiones, a los que se les ha clasificado como: servicios, atributos urbanos, atributos ambientales y atractivos.
2. El ítem “en este destino hay demasiados turistas” establece por sí mismo el grado de congestión percibido.¹²⁹
3. La sensibilidad ambiental es un factor adicional, explicaría la congestión y no sería un indicador de esta, compatible con lo reseñado por Graefe, Vaske y Kuss (1984).
4. La variable precios no fue relevante para valorar la calidad de la experiencia, presentó la carga factorial más baja.
5. La extracción de los seis factores resultantes explican el 62,2% de la varianza total.

En consecuencia, el modelo reformulado¹³⁰ propone que:



¹²⁹ Como señalamos líneas arriba, Shelby, Vaske y Heberlein (1989) estimaron conveniente que la CP pueda ser evaluada con un único ítem.

¹³⁰ En la modelación del análisis factorial, para la representación gráfica de las relaciones de dependencia, los factores (variables no observables o latentes) se encierran en elipses, mientras que los ítems (variables observadas) se encierran en rectángulos.

Figura 4.4 Un modelo explicativo alternativo de la influencia de la congestión percibida sobre la calidad de la experiencia y la satisfacción turística en Paracas y sus variables subyacentes.

Fuente: Modelos citados y análisis factorial.

El resultado del AFE llevó a proponer una hipótesis específica más (Graefe, Vaske y Kuss, 1984):

H4: Existe una relación directa y positiva entre la sensibilidad ambiental y el nivel de congestión percibido, cuanto mayor es la sensibilidad ambiental, mayor es la percepción valoración global de la experiencia.

Además, es dable esperar que exista una relación directa entre las cuatro subdimensiones de la valoración de la calidad de la experiencia y la valoración de esta experiencia: cuanto mayor es la valoración de los atributos urbanos y ambientales, los servicios y los atractivos turísticos, mayor será la valoración global de la calidad de la experiencia, esta proposición daría lugar a las hipótesis H5, H6, H7 y H8.

4.2.2 Resultados

Como en el análisis de los residentes, a continuación, se presenta el análisis descriptivo e inferencial, resultado del procesamiento de las encuestas.

4.2.2.1 Análisis descriptivo

a) Visitantes, motivaciones y valoración de la experiencia

Las características sociodemográficas del turista que visita Paracas se presentan en la Tabla 4.1. Se destaca que, de los 444 turistas encuestados, el 55% fue extranjero (la mayor cantidad de encuestas se aplicó en la época de mayor afluencia de turistas extranjeros), algunos de los cuales viven en Perú; el 51% de los que accedieron a la encuesta fue mujer, el 48% varón y el 1% declaró otro sexo; la mayoría son jóvenes (18-29 años o 47%) que llegan acompañados de sus parejas o amigos (31,5% y 27,7% respectivamente) o relativamente jóvenes (30-39 años o 31%); por el contrario el menor porcentaje ocurre con turistas de 65 años a más que, seguramente, viene acompañados de sus familias, este grupo constituye el 22,1%. En cuanto al nivel de educación, el 79% había alcanzado un grado alto o medio, aunque un 2% declaró no tener ningún grado de estudios; el 61% de

los encuestados está soltero, siguió un 27% que manifestó estar casado; finalmente, es casi similar la proporción de los que se desempeñan como empleados o laboran por su cuenta (25-24%), un 20% fueron estudiantes universitarios y, siguiendo el orden de importancia, un 11% fueron trabajadores calificados. En la encuesta se incluyó dos variables económicas: los ingresos y gastos estimados en el destino, pero, se dejaron de lado porque en el lapso de tiempo que tomó la aplicación de las encuestas (casi 10 meses) las fluctuaciones de los tipos de cambio (sol/ dólar, sol/euro) restan confianza a las valoraciones en la misma moneda; además, hubo muchos vacíos en las respuestas.

Los encuestados se alojaron preferentemente en hoteles (42,1%), un grupo menor se hospedó en hostales y backpackers (27,5 % y 16,7%) respectivamente. Los encuestados en promedio llevaban 1,9 días de permanencia y en promedio planeaban quedarse 2,5 días.

Variable	Categoría	%	Variable	Categoría	%
Nacimiento	Nacional	45	Estado civil	Soltero/a	61
	Extranjero	55		Casado/a	27
Residencia	Nacional	47		Divorciado/a	3
	Extranjero	53		Víudo/a	2
Género	Hombre	48		Otro	7
	Mujer	51	Categoría profesional	Profesión liberal	24
	Otro	1		Empresario	7
Edad	18-29 años	47		Directivo	2
	30-39 años	31		Empleado	25
	40-49 años	11		Trabajo calificado	11
	50-64 años	8		Trabajo sin calificar	2
	65 a más	3		Estudiante	20
Educación	Sin estudios	2		Ama de casa	2
	Primarios	1		Jubilado	3
	Secundarios	9		Otro	4
	Univ. grado medio	24			
	Univ. grado superior	55			
	Otro	9			

Tabla 4.1 Características socio-demográficas de los turistas encuestados.
Fuente: Encuestas aplicadas.

La Tabla 4.2 se refiere a las motivaciones y actividades de los turistas, en las tres preguntas los encuestados podían marcar más de una respuesta. El primer recuadro destaca al visitante de Paracas como vacacionista (97,9%), el 2,1% se encontraba por razones de trabajo o estudio; en cuanto al motivo de las vacaciones, se recibieron 1025 respuestas, el descanso, diversión y escape de la rutina motivó al 56,8% de los encuestados, conocer la cultura y tradiciones alcanzó el cuarto lugar con 17,5%, cifra que se entiende considerando que la mayor cantidad de encuestados fue extranjera.

El segundo recuadro explica el porqué de la elección de Paracas como destino de vacaciones, las doce opciones se elaboraron a partir de las respuestas de los propios encuestados en la primera etapa del trabajo de campo (verano 2017). De un total de 538 respuestas, el 24,5 % se refirió al disfrute de la naturaleza, el 17% declaró que eligió Paracas por su belleza/tranquilidad el 15,2% lo hizo siguiendo recomendaciones de conocidos o de guías turísticos; luego, un 8,9% declaró sol y playa, una cifra similar declaró que la cercanía a Lima decidió el destino de vacaciones (a finales del 2019, esta ciudad, capital de Perú, contaba con casi 10 millones de habitantes); un 6,9% declaró expresamente que se sintió atraído por la promoción que se está haciendo del destino; estas cifras nos aproximan a creer que el 81,2% de los encuestados tenía una imagen creada acerca del destino Paracas, de hecho el 32,8% declaró estar revisitando el lugar. Aunque, un 5,8% declaró que en realidad no eligió, sino que formaba parte del tour. Estos resultados contrastan con la percepción de los residentes sobre la promoción de este destino turístico, ellos consideran que las autoridades no lo están promoviendo suficientemente.

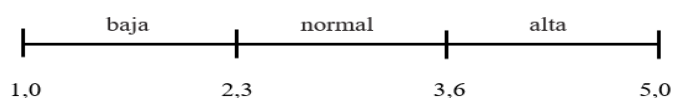
Finalmente, el último recuadro describe las actividades realizadas en Paracas, estas sumaron 1000 respuestas. Si al 60,5% de los turistas que señaló la visita a la RNP y las Islas Ballestas como actividad principal realizada, le sumamos el 11,5% de quienes disfrutaban de paseos y caminatas, se confirma a Paracas como destino ecoturístico. En el rubro “otros” se señalaron: visitar amigos y familiares, deportes terrestres y actividades del trabajo o estudio.

Variable	Categoría	%
Motivo de las vacaciones	Descanso	21
	Diversión	21
	Deportes	5
	Escapar de la rutina	15
	Conocer otra gente	6
	Estar con la pareja / familia	9
	Estar con los amigos	4
	Conocer la cultura	18
	Otros	2
Motivos para la elección de Paracas como destino	Bonito	12
	Tranquilo	5
	Naturaleza	25
	Sol y playa	9
	Cultura	3
	Recomendación	15
	Promocionado	7
	Parte del circuito	6
	Cercanía a Lima	9
	Visitar amigos / familia	3
	Trabajo	2
	Otros	5
Actividades realizadas durante la visita	Islas Ballestas	32
	Reserva Nacional	29
	Paseos, caminatas	12
	Sol y playa	22
	Deportes acuáticos	4
	Otros	2

Tabla 4.2 Motivaciones y actividades realizadas en Paracas.
Fuente: Encuestas aplicadas.

- b) Valoración de la congestión percibida, la calidad de la experiencia y satisfacción turísticas

Para evaluar la percepción de los turistas encuestados sobre la congestión, la calidad de la experiencia y la satisfacción, seguimos una escala similar a la aplicada al análisis de los residentes:



La Tabla 4.3 resume la valoración que los turistas hicieron de los diversos servicios y atributos del destino Paracas, se señalan 15 ítems; además, de los señalados en la tabla, estuvieron la “atención sanitaria”, “saneamiento” y “transporte público y taxis”, pero, en los tres casos el número de respuestas “No sabe/no opina” fueron muy altos (mayores a cien), por lo que no se consideraron. Los ítems se agrupan en función de los resultados del AFE (15 variables, 4 subdimensiones); se pidió a los encuestados que puntuaran el servicio o atributo, según el caso, en una escala de 1 a 5, para la peor y mejor calificación respectivamente. Los resultados fueron los siguientes:

Variable	Media	Desviación estándar
Servicios	3,7	0,91
Alojamientos	3,9	0,88
Restaurantes y comercio	3,7	0,86
Gastronomía	3,8	0,85
Entretención	3,4	1,06
Atributos urbanísticos	3,4	0,86
Estacionamiento	3,3	0,83
Tráfico	3,6	0,87
Ruidos	3,4	0,87
Atributos ambientales	3,0	0,78
Limpieza de las calles	3,0	0,79
Limpieza de las playas	3,0	0,79
Áreas verdes	2,9	0,77
Atractivos	4,0	0,81
Seguridad	3,8	0,8
Paisaje	4,0	0,83
Lugares visitados	4,2	0,74
Trato de los residentes	3,9	0,88
Precios	3,4	0,86
Promedio global	3,5	0,85

Tabla 4.3 Valoración de los servicios y atributos del destino Paracas.

Fuente: Encuestas aplicadas

El promedio global da como resultado una valoración de 3,5; no alcanza a ser alta, aunque está muy cerca de este rango. Sin embargo, se encuentran algunas diferencias al interior, los atributos ambientales obtuvieron la menor puntuación, sin llegar a estar cerca de una baja valoración (las áreas verdes son las menos valoradas, esta situación coincide con la

apreciación de los propios residentes). Los atributos urbanísticos están mejor valorados que los ambientales, pero, también revelan algunas dificultades, es posible que el resultado se deba a que los lugares de mayor concentración de los turistas -las tres playas y el propio balneario-, son espacios relativamente pequeños, pero, los gestores públicos y privados están promoviendo e incorporando nuevos espacios. Los servicios y atractivos turísticos fueron mejor valorados por los turistas encuestados, especialmente los lugares visitados, aunque posiblemente la escasa infraestructura en la RNP y la excesiva informalidad en el traslado a las Islas Ballestas hayan obstaculizado una valoración mayor. Precisamente, desde finales del año 2017, MINCETUR emprendió un conjunto de obras para facilitar el acceso y el tour dentro de la Reserva.

La Tabla 4.4 señala cómo perciben los visitantes la densidad humana y espacial y los impactos ambientales en el destino Paracas y en qué medida pueden influir sobre la satisfacción.

Valoración	Media	Desviación estándar
Congestión percibida	3,2	0,91
1. En este destino hay demasiados turistas.	3,2	0,91
Nivel de satisfacción	4,0	1,16
1. Yo tenía muchas expectativas con los atractivos de Paracas y se han visto cumplidas.	4,0	0,90
2. Estoy bastante satisfecho/a con los servicios recibidos.	3,8	1,60
3. Yo volvería a visitar este destino.	3,8	1,18
4. Yo recomendaría a mis familiares y amigos venir a Paracas.	4,2	0,96
Sensibilidad ambiental	4,0	1,06
1. El turismo tiene impactos ambientales importantes.	3,9	0,95
2. Los turistas si podemos hacer mucho por reducir el daño al medio ambiente.	3,6	1,05
3. Me incomoda mucho que los turistas desperdiciemos recursos y no nos sintamos responsables ...	4,0	1,09
4. Mantener la limpieza de calles y playa es responsabilidad de todos.	4,4	1,16

Tabla 4.4 Sensibilidad ambiental, valoración de la congestión percibida y satisfacción turística.

Fuente: Encuestas aplicadas.

Los turistas otorgaron, en promedio, el valor de 3,2 a la “congestión percibida”, por tanto, ellos estarán considerando como normal la cantidad de turistas en los diferentes escenarios de Paracas, aunque está más cerca del límite inferior de una valoración que sería alta.¹³¹ Por otro lado, tanto el “nivel de satisfacción” como la “sensibilidad ambiental” arrojan un valor promedio de 4, lo cual denota que los turistas que vacacionan en Paracas se encuentran satisfechos de su experiencia, al mismo tiempo que se revelan como sensibles a los impactos que el turismo puede tener sobre el medio ambiente.

4.2.2.2 Evaluación del modelo

La evaluación del MEE propuesto usó el programa *SPSS Statistics* y *el SPSS AMOS*. El submodelo estructural fue puesto a prueba a través del Método de Máxima Verosimilitud.

a) El submodelo de medida

La evaluación del submodelo de medida implica el análisis de la validez y la fiabilidad del cuestionario. Primero, se analizó la validez de los constructos (o factores) a través de un Análisis Factorial Confirmatorio (AFC), los resultados indican la significancia los ítems considerados. Los índices de bondad del ajuste del modelo: El error cuadrático medio de aproximación (RMSEA) obtenido fue de 0,04 menor al 0,05 requerido. El índice de ajuste normado (NFI) fue de 0,9 menor a 1 es satisfactorio. El chi cuadrado normalizado por los grados de libertad (CMIN/df) fue de 1,713 menor a 2 es óptimo. Los índices de ajuste incremental (IFI) y de ajuste comparativo (CFI) presentaron valores 0,95 mayor al 0,9 exigido; y, el índice de Tucker-Lewis (TLI o NNFI) es 0,94 también señala un buen ajuste pues está cerca al 0,95 requerido. En conclusión, el AFC denota que el modelo propuesto cumple con el criterio de validez, convergente, discriminante y nomológica, es decir que los ítems permiten miden el factor que dicen medir.

Para el análisis de la fiabilidad de las escalas de cada factor se obtuvo la fiabilidad compuesta y la varianza extraída media. La tabla 4.5 muestra los valores obtenidos. Los atributos ambientales y la satisfacción con la experiencia presentan los mayores niveles

¹³¹ Shelby, Vaske y Heberlein (1989) establecen una escala de 5 puntos para la congestión percibida como indicador de la capacidad de carga: más de 80% (muy por encima de su capacidad), 65-80% (encima de su capacidad), 50-65% (normal alto), 35-65% (normal bajo), 35-0% (sin congestión). El 3,2 obtenido en este estudio equivaldría en esa escala a 64% o más alto de lo normal.

de fiabilidad; pero, en general, todos exceden el 0,7 aceptable en los modelos de análisis factorial (Hair *et al*, 2010). En el caso de la varianza extraída media la valoración de los atractivos es un poco menor al 0,5 mínimo requerido, comprobamos que el ítem “trato de los residentes” es el que provoca este resultado, pero, se decidió mantenerlo en la escala por lo señalado anteriormente, que es una variable señalada como importante para atraer o mantener la fidelidad del visitante.

Factores e ítems	Cargas factoriales estandarizadas	Indicador de fiabilidad	Varianza extraída media
Valoración de los servicios		0,80^a	0,51^b
Restaurantes y comercio	0,82	0,54	0,46
Gastronomía	0,76	0,62	0,38
Entretenimiento	0,65	0,65	0,38
Alojamientos	0,59	0,48	0,52
Valoración de los atributos urbanísticos		0,78^a	0,54^b
Estacionamiento	0,80	0,50	0,50
Tráfico	0,75	0,77	0,23
Ruidos	0,65	0,41	0,59
Valoración de los atributos ambientales		0,85^a	0,65^b
Limpieza de las calles	0,85	0,52	0,48
Áreas verdes	0,85	0,74	0,26
Limpieza de las playas	0,79	0,31	0,69
Valoración de los atractivos turísticos		0,79^a	0,49^b
Lugares visitados	0,82	0,51	0,49
Paisaje	0,74	0,53	0,47
Seguridad	0,63	0,67	0,36
Trato de los residentes	0,60	0,67	0,33
Sensibilidad ambiental		0,82^a	0,60^b
Limpieza es responsabilidad de todos	0,80	0,53	0,47
Incomodidad por daño al ambiente	0,78	0,64	0,36
Impactos ambientales del turismo	0,74	0,48	0,52
Satisfacción con la experiencia		0,85^a	0,60^b
Intenciones de visitar	0,82	0,65	0,35
Recomendaría visitar	0,82	0,61	0,39
Cumplimiento de expectativas	0,78	0,65	0,35
Satisfacción con servicios recibidos	0,66	0,74	0,26
^a Fiabilidad compuesta			
^b Otro indicador de fiabilidad			

Tabla 4.5 Fiabilidad de la escala de valoración de la experiencia y satisfacción turísticas
Fuente: Encuestas aplicadas.

b) El submodelo estructural

La evaluación del submodelo estructural o la validación de las hipótesis propuestas por el modelo dieron los resultados siguientes:

Relación causal (hipótesis)		Estimadores estandarizados ^a	Resultados
H1: Congestión percibida	→ Calidad de la experiencia	-0,137 (0,000)	Se apoya
H2: Calidad de la experiencia	→ Satisfacción	0,430 (0,000)	Se apoya
H3: Congestión percibida	→ Satisfacción	0,275 (0,000)	Se apoya con signo opuesto
H4: Sensibilidad ambiental	→ Congestión percibida	0,141 (0,009)	Se apoya
^a Entre paréntesis p value			

Tabla 4.6 Resultados del modelo estructural

Las cuatro hipótesis del modelo son validadas y revelan una buena significación estadística. Las hipótesis 1, 2 y 4, además, muestran el sentido esperado de la relación entre las variables propuestas; pero, el signo de la hipótesis 3 indicaría que una mayor congestión percibida conduciría a una mayor satisfacción. Los índices de bondad del ajuste del modelo: El error cuadrático medio de aproximación (RMSEA) obtenido fue de 0,05 menor al 0,05 requerido. El índice de ajuste normado (NFI) fue de 0,9 menor a 1 es satisfactorio. El chi cuadrado normalizado por los grados de libertad (CMIN/df) fue de 2,193, no es óptimo, pero revela un ajuste adecuado. Los índices de ajuste incremental (IFI) y de ajuste comparativo (CFI) presentaron valores 0,91 cada uno, mayor al 0,9 exigido; aunque el índice de Tucker-Lewis (TLI o NNFI) es 0,89, está debajo del valor 0,95 requerido. Podemos concluir que el modelo teórico estructural propuesto, no es óptimo, pero, se ajusta en gran medida a los datos provenientes de las encuestas aplicadas.

4.2.3 Discusión

La hipótesis H1 sugiere que el exceso de turistas puede afectar la calidad de la experiencia, postuló que a medida que la percepción de congestión se eleva, los turistas reducirán su valoración de la calidad de la experiencia proporcionada por el destino. Esta hipótesis se verifica en el caso de Paracas. En la síntesis de casi 50 artículos realizada por Graefe, Vaske y Kuss (1984) relacionados con la capacidad de carga social, señalaron 11 en los cuales se establece una relación negativa que va de elevados niveles de uso del

área recreativa a una reducción de la valoración de la calidad de la experiencia y uno más en el que no se encontró relación. Aunque, debemos señalar que, en el texto, los autores suelen usar indistintamente los términos “calidad de la experiencia” y “satisfacción”.

En su estudio sobre la utilidad de la teoría normativa como marco conceptual para establecer en qué momento un incremento de los niveles de uso pueden llevar a percibir congestión y afectar negativamente la calidad de la experiencia, Manning (1999) declara:

The point was that, as more people visit an area, not only can the environment resources of the area be affected, but so too can the quality of the visitor experience. Again, the working hypothesis was that increasing visitor use causes greater social impacts as measured by crowding and related variables. (p. 327)

En el caso de las áreas naturales es especialmente importante la relación entre el número de visitantes y la experiencia turística, en esas áreas el disfrute del paisaje es la razón fundamental del viaje, la presencia humana supone una intromisión en el paisaje y aunque fuera leve provocará algún cambio, un aumento en la cantidad de visitantes impactará sobre los recursos y sus propias actitudes (Lime y Stankey, 1971); incluso, aunque se han realizado varias propuestas¹³² para gestionar el número de visitantes y mejorar su experiencia ante la masificación, los esfuerzos pueden terminar dando resultados opuestos, Göktuğ y Arpa (2015) en un estudio sobre la gestión de visitantes en un parque nacional de invierno en Turquía concluyeron que un exceso en la construcción de nuevas pistas de esquí y otras infraestructuras terminarían afectando negativamente y de modo irreversible la imagen natural de la montaña que es el elemento fundamental de la calidad recreativa del parque.

La hipótesis H2 se refiere a la estrecha relación entre la valoración de la calidad de la experiencia y el nivel de satisfacción del turista. Como se señaló en el acápite 4.1.3 son diversos los autores que han hallado una relación consistente entre ambas variables, aunque ellos utilizan diferentes ítems para medir ambas variables, estas contienen varios ítems en común (sobre todo, los relacionados a la calidad de los servicios) y han sido

¹³² Nos referimos a las propuestas alternativas al concepto de capacidad de carga como el LAC, VIM y VERP señalados en la revisión de literatura.

recogidos en el cuestionario aplicado en Paracas. Más aún, la tabla 4.6 indica que la relación más consistente entre todas las propuestas ocurre precisamente entre la calidad y la satisfacción, al señalar que si la calidad se elevara en “un punto”, la satisfacción se elevaría en “0,43 puntos”, el coeficiente de determinación es de 18,5%.¹³³

La hipótesis H3 postula que una excesiva cantidad de turistas reducirá el nivel de satisfacción de la experiencia en el destino. La satisfacción es “una evaluación subjetiva de la calidad de la experiencia, un juicio evaluativo de naturaleza cognitiva-afectiva” (Moliner et al, 2001; p. 156). En Paracas, si bien el resultado es significativo, no se verifica la relación inversa entre ambas variables y parece ocurrir lo contrario, los encuestados perciben cierto nivel de congestión, sin embargo, declararon su experiencia como satisfactoria. Los modelos de satisfacción examinados por Graefe, Vaske y Kuss (1984) señalan que en la mayoría de los estudios empíricos revisados no se verifica una relación negativa consistente entre congestión/niveles de uso y satisfacción. Los autores señalan que estos resultados son atribuibles a circunstancias que atenúan o cambian el sentido de la relación; por un lado, están los cambios en la conducta del visitante (cambios en sus preferencias y expectativas, desplazamiento a otro lugar menos congestionado);¹³⁴ por otro lado, están las características del lugar, el tipo de actividad, el grado de tolerancia a los impactos y las propias características de los visitantes. Los autores destacan las conclusiones de dos autores que hallaron, como en este estudio, una relación positiva.¹³⁵

¹³³ Della *et al* (2015) en su análisis de Nápoles elaboraron un índice de riesgo a partir de 14 ítems, ellos midieron la calidad de la experiencia y concluyeron, que el turista que visita esta ciudad no está completamente satisfecho pues la mayoría de los valores del índice tuvieron una baja valoración. Este resultado, baja calidad de la experiencia acompañada de un bajo nivel de satisfacción, corrobora la relación positiva entre calidad y satisfacción.

¹³⁴ Manning y Ciali (1980) denominaron a estos mecanismos a los que recurren los recreacionistas para enfrentar situaciones que pueden dar lugar a situaciones de estrés y conflicto como conducta de afrontamiento (“*coping behavior*”), pero, concluyeron que lo que en realidad determina la percepción de congestión son las actividades realizadas, el entorno y las características personales de los participantes. Manning y Valliere (2001) por el contrario, hallaron en su estudio un alto grado de tales mecanismos de afrontamiento por lo que concluyeron que la “satisfacción” general puede ser engañosa.

¹³⁵ Graefe, Vaske y Kuss (1984) señalan dos trabajos, uno en el que el tema de investigación fue la cacería de venados, una mayor presencia de cazadores los empuja en una misma dirección, lo cual resulta satisfactorio para los cazadores. Otro, el caso en que una elevada densidad puede ser considerada positiva, como el turismo de festivales o de algunos eventos deportivos. Como señalaron Manning y Ciali (1980), el tipo de actividad realizada también puede afectar el grado de congestión percibida.

Li *et al* (2017) en su estudio en un parque nacional en China encontraron que, aunque el signo fue negativo, no tuvo significancia estadística, aluden a la presencia este resultado por los mecanismos de afrontamiento de los turistas (alterar patrones de actividad, trasladarse a otras áreas menos visitadas, cambiar su imagen del área) y a la naturaleza multidimensional de la satisfacción turística.

¿Cómo se explica en el caso de Paracas la relación positiva entre congestión percibida y satisfacción? En principio, observando los datos descriptivos, la satisfacción promedio tiene una valoración de 4,0 si bien este valor está en el rango de alta satisfacción (3,6 – 5,0), en realidad no es tan alta; por otro lado, un nivel de congestión percibida de 3,2, está en el rango de una percepción “normal”, pero, está más cerca del límite inferior de una percepción de masificación. Ambos valores están relativamente cerca.

Luego, están los factores atenuantes, los más importantes en el caso de Paracas están dados por las características geográficas y el tipo de actividad que realizan los visitantes, los que pueden limitar el número de encuentros entre los turistas al permitirles desplazarse a lugares menos congestionados. Los atractivos turísticos son diversos, las islas, el museo, el paisaje desértico del litoral, los humedales y su fauna, las playas; en este último caso, tradicionalmente fueron El Chaco, Lagunillas y La Mina, las playas visitadas por los bañistas, a medida que se fueron masificando, los propios turistas exploraron otras; los campamentos, por ejemplo, hasta hace unos años eran organizados solo por algunos concedores del desierto paraqueño, ahora son la actividad predilecta en las festividades de Año Nuevo y Semana Santa,¹³⁶ que son las fechas en las que realmente ocurre una concurrencia masiva de los turistas nacionales. Por su parte, los operadores turísticos han ido incorporando nuevas actividades. La percepción de una elevada de densidad correspondería al balneario, El Chaco, que es la puerta de entrada a la Reserva y donde se concentran la infraestructura y los servicios turísticos (Figura 4.5).

¹³⁶ En los últimos años, por ejemplo, se han incorporado como actividades turísticas el avistamiento de aves y el sunboard, ambos practicados al otro lado de la Reserva, cerca de la carretera Panamericana.

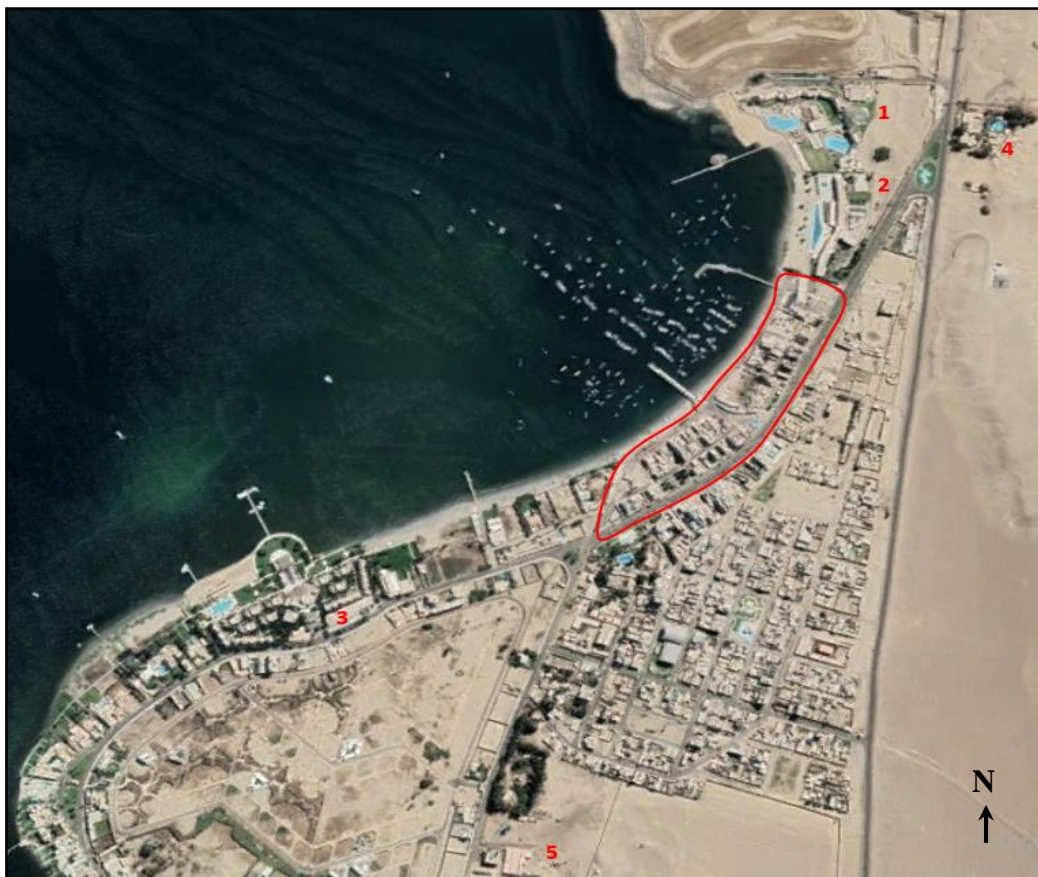


Figura 4.5 Ubicación del balneario y algunos de los grandes hoteles. — El Chaco.
1. Hotel Aranwa. 2. Hotel San Agustín. 3. Hotel El Libertador. 4. Hotel Bahía.
5. Municipalidad de Paracas.
Fuente: Google earth

Pero, además, en un destino de naturaleza donde la calidad del paisaje es crucial, la satisfacción puede ser alta si la calidad del paisaje lo justifica, la congestión vendría a ser el precio que hay que pagar por disfrutar del paisaje. Sanz-Blas, Buzova y Schlesinger (2019) en su estudio sobre congestión percibida por turistas de cruceros de su experiencia en tierra, aplicaron técnicas cualitativas y hallaron que aquellos turistas que reportaron alto nivel de congestión también expresaron altos niveles de satisfacción, señalando que los atractivos del destino pueden contrarrestar el efecto negativo de la congestión.¹³⁷

¹³⁷ De manera similar, Neuts y Nijkamp (2011) en su estudio en Brujas, hallaron que para la mayoría de los encuestados la percepción de un cierto nivel de hacinamiento no condujo a una evaluación negativa de su experiencia, lo cual lo atribuyeron a las preferencias individuales. Mokry (2013) en una dirección parecida, encontró que una alta densidad era menos importante para evaluar el nivel de satisfacción que la calidad del alojamiento o la inseguridad del lugar.

Por tanto, congestión percibida y satisfacción pueden ir en la misma dirección. En términos absolutos, la cantidad de turistas puede ser alta (densidad absoluta), pero, puede no serlo tanto si se considera respecto de la experiencia recibida (densidad relativa).

Otro factor atenuante calza en las características de los visitantes, este es el grado de tolerancia a la presencia de otros turistas. Una pregunta del cuestionario fue: “Si Ud. llegase a pensar que hay ‘demasiados turistas’ en los lugares que usualmente visita, ¿le incomodaría?”. Los resultados indican que el 11,3% de los encuestados respondió que no, el 22,3% respondió que muy poco, el 28,6% aceptó cierta incomodidad y el 32,9% restante afirmó que se sentiría bastante o muy afectado; luego, un tercio de los turistas es tolerante a la aglomeración. Este resultado puede parecer extraño considerando que Paracas es un destino ecoturístico y que los visitantes, en promedio, son sensibles a los impactos ambientales del turismo. La imagen de un destino de naturaleza es precisamente que no es masivo, encontrar una mayor cantidad de otros turistas que la esperada provocaría un sentimiento de insatisfacción, pero, si el disfrute o si el cuantioso número de turistas se muestra amigable con la naturaleza no tiene que llevar a ese resultado. Yagui y Pearce (2007) reportaron que los turistas japoneses respecto de los occidentales, contrariamente a lo esperado, pueden tolerar mayor número de contactos con otros turistas, por lo menos es lo que ocurre en el entorno de la selva tropical que analizaron.

Finalmente, volviendo a las características de los visitantes, se evaluó la influencia de las características demográficas sobre la congestión percibida, la satisfacción experimentada y la valoración de la calidad de la experiencia. La nacionalidad es el factor explicativo común a aquellas tres variables,¹³⁸ solo se distinguió entre nacionales y extranjeros.¹³⁹ Se halló que los turistas nacionales percibieron mayor nivel de congestión que estos últimos, esto es entendible considerando que la mayoría de los turistas nacionales se concentra en el verano para disfrutar de las playas, al mismo tiempo, sin embargo, esto no evitó que pudieran experimentar un mayor nivel de satisfacción; el turismo extranjero se concentra en invierno, ellos disfrutaban de las islas y el paisaje litoral. En la literatura se ha señalado

¹³⁸ En este último caso, demografía versus valoración de la calidad de los servicios y atributos del destino, solo la nacionalidad se halló significativa como variable explicativa, pero, la bondad del ajuste no fue muy buena (RMSEA 0,62, mayor a 0,5 deseado).

¹³⁹ Entre los extranjeros el mayor porcentaje correspondió a latinoamericanos; luego, en porcentaje similar españoles y franceses; asiáticos y americanos en último lugar.

que los individuos o colectivos de la misma nacionalidad compartan percepciones, actitudes y conductas, por ejemplo, los asiáticos se diferencian notoriamente de los occidentales, Jin, Hu y Kavan (2016) y Raasolimanesh et al (2016), por ejemplo, hallaron que los asiáticos son más proclives a experimentar congestión que los turistas europeos y americanos. Vaske y Shelby (2008) en su revisión de 181 estudios en 30 años de investigación hallaron diferencias de percepción sobre congestión percibida no solo entre países como EEUU, Canadá y Nueva Zelanda sino dentro de las regiones de EEUU.

Respecto del exceso de turistas y la satisfacción, otra variable explicativa común en el estudio, aunque menos importante, fue el estado civil; se halló que los solteros son más sensibles a experimentar congestión, esto podría explicarse por el hecho que los casados están más familiarizados con interactuar con más personas en su vida diaria, la congestión sería para ellos una situación “normal” y, por ende, más satisfactoria.

El nivel de satisfacción experimentado también encontró otras dos variables explicativas: edad y categoría del trabajo. Aunque, en general, el nivel de satisfacción es alto, los más jóvenes tienden a experimentar mayores niveles de satisfacción, así como aquellos que desempeñan trabajos más calificados.

Los estudios de Zehrer y Raisch (2016) y Raasolimanesh *et al* (2016) hallaron que las mujeres y los turistas de mayor edad son más susceptibles a percibir congestión. Estos últimos autores hallaron también que los más educados, igualmente, son más sensibles a la congestión.¹⁴⁰ Sin embargo, en Paracas, ni el sexo, ni el nivel de educación, resultaron ser significativas para la congestión, aunque sí lo fueron para la sensibilidad ambiental, las mujeres mostraron ser más sensibles a los impactos ambientales del turismo y en el caso de los más jóvenes se halló también cierta propensión a una mayor sensibilidad.

La hipótesis H4 evalúa la influencia de la sensibilidad de los visitantes a los impactos ambientales del turismo sobre si determinada densidad pueda ser considerada como excesiva (Graefe, Vaske y Kuss, 1984). Inicialmente se consideró esa sensibilidad a los impactos ambientales junto a la percepción de un exceso de turistas y la incomodidad que pudiera experimentar ante esta percepción como un indicador de la congestión percibida

¹⁴⁰ Ellos incluyeron en su análisis el nivel de ingreso y el gasto diario, pero, los hallaron no significativos.

(Figura 4.3); pero, el análisis factorial exploratorio los separó. Entonces, se decidió evaluar si, antes bien, la sensibilidad ambiental podía contribuir a la percepción de congestión. El análisis de regresión indicó que sí y halló una relación directa y positiva, los visitantes que consideran que el turismo tiene impactos ambientales importantes tienden a percibir que determinada cantidad de turistas puede ser excesiva respecto de aquellos menos sensibles a los impactos ambientales del turismo. Graefe, Vaske y Kuss (1984), señalan los trabajos de Bultena, Field, Womble y Albrecht (1981), Vaske, Graefe y Dempster (1982) y Ditton, Fedler y Graefe (1983) quienes hallaron que la percepción de los visitantes sobre los impactos ambientales fue la variable más importante en la percepción de congestión en un área natural, los autores agregan que cualesquiera que sean los vínculos causales entre estas dos variables, ellas acompañan niveles de uso crecientes e influyen en la calidad de la experiencia.

Grau y Freidman, 2007, evaluaron como el ruido que producen los visitantes a un parque natural de Utah (EEUU) afectan la experiencia turística, hayaron que un mayor número de personas pueden ser aceptables solo si los sonidos del entorno son los naturales, a medida que que el ruido humano se eleva un mismo número de visitantes es percibido como aglomeración. Budruk, Manning, Valliere y Wang (2002) evaluaron la congestión percibida en un Área del Parque Nacional de las Islas del Puerto de Boston y aunque no hallaron un problema de congestión en este destino sugirieron a los administradores del parque poner atención a los impactos ambientales que llevarían a cambiar esa percepción. Nuevos estudios sobre la relación sensibilidad ambiental y congestión percibida no parecen haber sido realizados, en el caso de las áreas naturales quizá sea porque se asume *a priori* que siendo el contacto con la naturaleza el objetivo fundamental de quienes visitan estas áreas, existe una predisposición natural hacia la conservación y, en tanto que se asume que un mayor número de visitantes provocará un mayor impacto sobre el entorno, esta conciencia ambiental llevaría más rápidamente a la percepción de congestión, después de todo el ecoturismo surgió en oposición al turismo masivo. Sin embargo, como sugieren Xu y Fox (2014)¹⁴¹ las actitudes de las personas hacia la naturaleza y su actitud hacia el turismo y las actividades en las áreas naturales es compleja; ellas ubican a los antropocéntricos que ven a la naturaleza como un recurso y

¹⁴¹ Las autoras realizaron su estudio en dos áreas protegidas, una en el Reino unido y otra en China.

consideran que los beneficios económicos del turismo dentro de las áreas naturales son más importantes que los beneficios ambientales de la naturaleza y ubican a los ecocéntricos que consideran que la naturaleza tiene un valor intrínseco y, por tanto, los beneficios ambientales son más importantes que los beneficios del turismo, aunque estas discrepancias no implica que ambos grupos puedan tener actitudes positivas hacia la conservación, señalan además que en cada grupo hay matices en torno a la actitudes hacia el medio ambiente. De esto se infiere la necesidad de seguir evaluando la relación entre la sensibilidad ambiental y el grado de congestión percibido en las áreas naturales para asegurar su conservación.

Finalmente, era dable esperar que existiera una relación directa entre los cuatro subdimensiones de la valoración de la calidad de la experiencia y su valoración global: cuanto mayor es la valoración de los atributos urbanos y ambientales, los servicios y los atractivos turísticos, mayor será la valoración global de la calidad de la experiencia, esta proposición dio lugar a las hipótesis H5, H6, H7 y H8. Estas pueden ser discutidas de manera conjunta, ellas suenan un poco tautológicas: “el todo es igual a la suma de las partes”; el “todo” es la experiencia global y sus partes son las experiencias con cada uno de los bienes y servicios que componen el producto turístico. Dado que no es posible atribuir un valor numérico a tales experiencias individuales, estas no serían sumables, pero, si fuera posible, la experiencia global -que desemboca en satisfacción o insatisfacción, según el caso- es una *gestalt*, un todo superior a la suma de sus partes.¹⁴² Los coeficientes de regresión para cada una de las experiencias individuales sugieren que los turistas otorgan mayor valoración a los servicios (0,92) y los atractivos turísticos (0,78), menor valoración es otorgada a los atributos urbanísticos (0,52) y a los atributos ambientales (0,33). Esta desagregación en componentes de la experiencia global proporcionada por el AFC puede ser muy útil para la planificación y gestión turísticas.

4.3 Conclusiones del capítulo

Paracas es un destino ecoturístico y destino de sol y playa visitado tanto por turistas nacionales como extranjeros, ellos son mayormente gente joven y educada, básicamente

¹⁴² Um y Crompton aludieron al término “*gestalt*” al referirse a la imagen de un destino turístico como un constructo holístico que resulta de las actitudes hacia los atributos del destino potencial.

solteros y en una proporción casi balanceada entre trabajadores que se autoemplean o trabajan como empleados o estudian.

En una escala de valoración de 1 a 5 (de la más baja a la más alta), la congestión percibida por los turistas se ubicó en un tramo normal, aunque cerca de ser calificado como alto (3,2 frente a 3,6 que es la frontera hacia un nivel alto de congestión percibida). Los turistas valoraron la calidad de los servicios, atributos y atractivos turísticos de Paracas también como normal, aunque muy cerca de ser calificada como buena (3,5 frente a 3,6 que es el límite hacia una buena calidad). Entre tanto, la satisfacción global por la experiencia recibida recibió una buena calificación la cual se puede explicar por la valoración individual que se otorgó a los atractivos turísticos y al cumplimiento de las expectativas que se tenían antes de visitar el destino. Un tercio de los turistas encuestados estaba revisitando Paracas y un 80% recomendaría visitarlo. Este resultado valida la teoría de las expectativas como herramienta para el análisis de la CCP (Graefe, Vaske y Kuss, 1984), las expectativas por una experiencia satisfactoria no solo determinan la elección del destino, sino que influyen en la valoración de la satisfacción global; ocurre una expectativa y satisfacción global que son más que la suma de sus partes.

En la búsqueda por explicar qué factores personales pueden explicar estos resultados se encontró que la nacionalidad puede explicar tanto la congestión percibida como la valoración de la calidad de la experiencia y la satisfacción. En general, los nacionales percibieron mayor congestión, pero, al mismo tiempo experimentaron mayores niveles de satisfacción; mientras, los extranjeros valoraron mejor la calidad de su experiencia. La edad y la categoría profesional también influyeron en el nivel de satisfacción, los más jóvenes y más calificados experimentaron mayores niveles de satisfacción; pero, estas variables no resultaron significativas para explicar la percepción de congestión, ni la calidad de los servicios y atributos. En el caso de la sensibilidad ambiental, las mujeres mostraron ser más sensibles a los impactos ambientales del turismo y en el caso de los más jóvenes se halló también cierta propensión a una mayor sensibilidad.

Los hallazgos del estudio revelaron que existe una relación directa y negativa entre el nivel de congestión percibida y la valoración de la calidad de la experiencia, cuanto menor fue la congestión percibida, mayor fue la valoración dada a la calidad de la experiencia. Al mismo tiempo se evidenció que existe una relación directa y positiva entre la

valoración de la calidad de la experiencia y el nivel de satisfacción del turista que visitó Paracas: cuanto mayor fue la percepción de la calidad de la experiencia, mayor fue el grado de satisfacción. Por otro lado, se halló que cuanto mayor sensibilidad ambiental mostraron los turistas encuestados, mayor fue, también, su percepción de congestión en el destino. Todos estos resultados se corresponden con lo postulado en el capítulo y son compatibles con otros estudios realizados, como se presentó en el acápite 4.1.2.

Un resultado inesperado, aunque no novedoso, fue la relación positiva entre la congestión percibida y el nivel de satisfacción, porque como hace buen tiempo lo señalaron Graefe, Vaske y Kuss (1984), y estudios recientes lo confirman, los modelos de satisfacción no son concluyentes en torno al signo de la causalidad congestión-satisfacción, la influencia de otros factores puede estar presente en el momento de evaluar la experiencia global como satisfactoria o insatisfactoria. Una explicación adicional podría estar en la idiosincrasia del turista moderno, el de las “múltiples miradas” en este mundo globalizado.

Paracas parece cumplir las expectativas de tales turistas y si, como se postula en el capítulo, la percepción de congestión, la valoración de la calidad de la experiencia y el nivel de satisfacción son indicadores de la CCP, concluiríamos que Paracas no ha alcanzado aún su capacidad de carga perceptual.



CAPÍTULO 5. CAPACIDAD DE CARGA ECONÓMICA

En un territorio determinado se realizan diferentes actividades, entre ellas las actividades económicas; cuando una nueva actividad surge y empieza a desarrollarse, cambia la estructura económica y reconfigura toda la dinámica anterior, tal actividad puede crear eslabonamientos o complementariedad (sinergias) con alguna de ellas, puede crear competencia con otras o tal vez no afectar ni ser afectada (enclaves).

En el estudio del turismo se define la CCE de un territorio como: “la capacidad de absorber las funciones turísticas sin presionar en otras actividades locales deseables” (O’Reilly, 1986). Mencionamos también que este aspecto de la CCT no ha sido desarrollado en la literatura a la que hemos tenido acceso, en nuestro estudio es importante para poder establecer a dónde va el turismo a corto y largo plazo.

En este capítulo el objetivo es responder: 1) ¿Obstaculiza el crecimiento de la actividad turística en Paracas al desarrollo de las demás actividades económicas que se realizan en su territorio? 2) ¿De qué manera el turismo puede ser favorecido o favorecer el crecimiento de otras actividades económicas?

El análisis de la CCE permite analizar la actividad turística en el contexto más amplio del cual es parte: el crecimiento local, pues, su análisis la integra al conjunto de actividades económicas realizadas en el destino observando sus interrelaciones.

La metodología utilizada para el desarrollo de este capítulo fue cualitativa, se basó en 35 entrevistas y un focus group. Las entrevistas se realizaron a empresarios y residentes vinculados directa e indirectamente a la actividad turística, a empresarios no turísticos, autoridades de la localidad y autoridades no locales (provinciales y regionales). El focus group se realizó solo con actores vinculados a la actividad turística en el que participaron 8 residentes. Finalmente, fue fundamental la revisión de las páginas web de las entidades públicas implicadas en esta parte de la investigación, así como artículos de diarios y revistas y entrevistas publicadas en la web.

En la revisión histórica de Paracas describimos como la actividad del Hotel Paracas, que durante cuatro décadas constituyó toda la actividad turística, se complementaba con la pesca artesanal y, en cierta forma, el *boom* de la pesquería industrial en los años 60 también benefició su actividad. A dos décadas del presente siglo, el panorama es

diferente. Paracas ha recibido un promedio de 350 000 visitantes anuales en estos años, el desarrollo del turismo convirtió la pequeña caleta en un balneario y está favoreciendo el desarrollo de un sector inmobiliario.

La figura 5.1 señala la ubicación de las actividades económicas realizadas en Paracas.



Figura 5.1 ● Paracas desierto prehistórico: Ubicación de las actividades económicas.
Fuente: Google Earth

Podemos observar dos situaciones:

1) Las actividades se desarrollan en un espacio totalmente desértico, en consecuencia, tales actividades deben competir por el recurso más escaso en esta parte del territorio peruano: el agua.

2) La mayor parte del territorio paraqueño constituye un área protegida.

Por lo cual, para el desarrollo de este capítulo nos centraremos en dos aspectos que consideramos crucial para el análisis de la sostenibilidad turística: el agua y el área natural protegida.

5.1 Agua, escasez y potenciales conflictos

El agua es un recurso natural considerado renovable, pero, su disponibilidad está dada; el agua es, además, la base de toda forma de vida, especialmente la humana que se vale de ella, además, para la realización de todas sus actividades, tanto económicas como no económicas. Que el agua sea un recurso limitado se complica considerando que solo bajo su forma de agua dulce líquida es directamente utilizable por los seres humanos. Estimar si la dotación de agua en un espacio determinado puede alcanzar para satisfacer las necesidades del grupo humano que dicho espacio alberga depende no solo de la cantidad de personas sino del tipo de actividad que ellos realizan; sin embargo, la cantidad de personas en un espacio no es una cantidad estática, en mayor o menor grado hay un flujo constante de personas. Algunas actividades económicas como la agricultura, el turismo, la educación, presentan estacionalidad a lo largo del año. Estimar cuánta población puede servirse del agua disponible -o de los recursos hídricos en general- en condiciones de cantidad y calidad adecuadas, es una tarea difícil y solo podría ser referencial, considerando la dinamicidad de su uso. Teng-rui, Wen-chao y Qiang (2004) definen la capacidad de carga de los recursos hídricos como el nivel de utilidad global promedio máximo sostenible que puede soportar un ecosistema acuático.

El agua ha sido estudiada desde diferentes enfoques y objetivos, hidrológico-ecológico, social (justicia hídrica), cultural y económico (valoración económica). En los estudios sobre turismo y agua, el interés se ha centrado básicamente en estimar la demanda de agua y en estimar la capacidad de carga de algunas fuentes de agua en las que se realizan actividades recreativas específicas (canotaje, por ejemplo).

5.1.1 Agua, escasez y gestión integrada de los recursos hídricos (GIRH)

Luego de la Conferencia de la Naciones Unidas para el Medio Ambiente Humano en 1972 y de la creación del Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente (PNUMA) al año

siguiente, en marzo de 1977, se llevó a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua, sus conclusiones fueron presentadas en el denominado Plan de Acción, este declaraba que “Todos los pueblos, cualquiera que sea su nivel de desarrollo o condiciones económicas y sociales, tienen derecho al acceso a agua potable en cantidad y calidad acordes con sus necesidades básicas” (Organización de las Naciones Unidas, s/f).¹⁴³ La Conferencia marcó un antes y un después en los foros relativos al agua porque planteó la idea de que el problema del agua debía ser tratado de manera integrada y no sectorial, y no solo como un “bien para ser usado, sino también un bien para ser protegido y cuidadosamente administrado” (Del Castillo, 2009, p.23). Entre las acciones propuestas por la Conferencia estaban la evaluación de los recursos hídricos y sus usos, la utilización eficiente del agua en todos los sectores enfocándose en la protección ambiental, la atención a los riesgos naturales, la necesidad de informar, capacitar e investigar y la promoción de la cooperación regional e internacional, propuestas que fueron el punto de partida para la acuñación del concepto Gestión Integrada de los Recursos Hídricos (GIRH) en 1990. Luego de la Cumbre de Río en 1992, tal concepto fue objeto de extensas discusiones acerca de lo que implicaba en la práctica (Hassing, Ipsen, Jønch, Larsen y Linggaard-Jørgensen (2009).

Cardwell, Cole, Cartwright y Martin (2006) analizan y reúnen las diversas definiciones de la GIRH desde el punto de vista de diversas organizaciones mundiales, desde la más difundida, la de la Global Water Partnership (2000) que la define como un proceso que promueve el desarrollo y gestión coordinados del agua, la tierra y los recursos asociados, para maximizar el resultante bienestar económico y social de manera equitativa sin comprometer la sostenibilidad de ecosistemas vitales; la de las Naciones Unidas (1990) para quien el agua no es solo recurso natural sino bien social y económico; la de USAID (2003), que recalca la necesidad de la participación de todos los involucrados en la planificación e implementación; la del Banco Mundial (2003), que destaca el

143 Aunque Bernal (2015) afirma que “No existe un reconocimiento expreso del derecho al agua en los principales tratados internacionales sobre derechos humanos. Este derecho no aparece reconocido como derecho humano ni en la Declaración Universal de Derechos Humanos, ni en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ni en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. ... El reconocimiento del derecho al agua como un derecho humano autónomo deriva de la Observación General número 15 que, en 2002, emitió el Comité de Derechos Económicos Sociales y Culturales de Naciones Unidas. En esta Observación, dicho Comité define el derecho al agua como un “derecho humano” ... de todos, a disponer de agua suficiente, salubre, aceptable, accesible y asequible para el uso personal y doméstico.” (pp. 184-185)

reconocimiento de múltiples dimensiones y objetivos; la del BID (1998), que le atribuye el objetivo explícito de resolver los conflictos en torno al uso del agua.

Sin embargo, desde ese casi medio siglo en que se reconociera al agua como derecho fundamental y un cuarto de siglo desde que se adoptara el enfoque GIRH, los problemas han avanzado más rápidamente que los esfuerzos de solución y los problemas de escasez y contaminación del agua se han visto agravados por fuerzas no controlables como el cambio climático. Para algunos autores como Castro (2007), la crisis del agua es esencialmente una crisis de gobernanza,¹⁴⁴ en tanto esta se basa en una política supuestamente neutral, cuando los conflictos del agua son esencialmente políticos.

La acepción popular de la escasez de agua es la física, existe escasez cuando la cantidad de agua disponible no alcanza para cubrir las necesidades de la población,¹⁴⁵ como ocurre usualmente en las regiones áridas. Enfrentar esta escasez constituye el mayor desafío a nivel mundial.

Las razones de la escasez física, así como sus efectos, son diversas, a partir de ellas se han establecido otras definiciones de escasez. Wolfe y Brooks (2003) sugieren que las medidas físicas pueden ser útiles para comparaciones, pero no pueden reflejar adecuadamente la variedad de formas en que los seres humanos usan el agua y limitan las oportunidades para la formulación de políticas y los enfoques para el desarrollo de capacidades. Ohlson y Turton (1999) se refieren a la escasez física como una escasez de primer orden, pero, en la medida que el país/región que la padece no es capaz de resolverla, se está enfrentando una escasez de segundo orden, cada una de las cuales determina un tipo de conflicto que debe ser abordado de manera diferente. Wolfe y Brooks (2003) subdividen esta última y proponen una escasez de tercer orden relacionada

¹⁴⁴ La OECD (2015) también ha reconocido que algunos vacíos de gobernanza han obstaculizado la adecuada implementación de las políticas de agua y han sugerido un conjunto de prácticas para mejorarla. En esta misma dirección, French (2016), refiriéndose al caso peruano, afirma que el marco legal que promueve la GIRH no ha cambiado su carácter tecnocrático y burocrático y esta es su principal debilidad para fomentar la gobernanza que preconiza la Ley de Recursos Hídricos en el Perú.

La gobernanza del agua se inscribe dentro del concepto global de gobernanza, la definición más generalmente aceptada de esta es: "El ejercicio de la autoridad política, económica y administrativa en la gestión de los asuntos de un país en todos los niveles. La gobernanza comprende los mecanismos, procesos e instituciones complejos a través de los cuales los ciudadanos y los grupos articulan sus intereses, median sus diferencias y ejercen sus derechos y obligaciones legales" (PNUD, 1997, citado por Batchelor, s.f., p.2).

¹⁴⁵ Falkenmark (1994, citado por Wolfe *et al*, 2003) distingue entre el estrés hídrico, la escasez de agua y la adecuación del agua, pero, todas estas categorías tienen una connotación cuantitativa, física.

a la capacidad social de adaptación basada en la eficiencia técnica, es una escasez basada en la educación, el cambio cultural y la revaluación de los estilos de vida.

En esta línea de escasez “social”, la FAO (2009) ha llamado la atención sobre una tendencia alarmante de escasez física que se deriva de un sobreuso o uso despilfarrador del agua, es decir, de conductas sociales.¹⁴⁶

Los investigadores también han sugerido una escasez económica, la cual no es un problema de cantidad sino de no contar con los recursos tecnológicos suficientes para aprovechar los recursos hídricos existentes, lo cual está relacionado muchas veces a limitados recursos de inversión e institucionales, más aún, incluso contando con los recursos de capital y tecnológicos, puede resultar muy costoso el abastecimiento, en cuyo caso habría que buscar otras alternativas (FAO, 2009). Gibbons (1986, citado por Aguilera-Klink, 1994) también se refiere a la escasez económica cuando habiendo agua para satisfacer las necesidades de la sociedad, existen pocos incentivos para una asignación eficiente entre los múltiples usos del agua, según ella este era el caso en muchas regiones.

En resumen, el problema de la escasez de agua trasciende lo estrictamente físico y tiene connotaciones en el ámbito económico, social, político, cultural y ambiental. Superar la crisis de agua y saneamiento es uno de los grandes desafíos del desarrollo humano del siglo XXI por lo que su atención ha sido incluida como uno de los objetivos de desarrollo sostenible en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

5.1.2 El agua en el Perú

El territorio peruano tiene una superficie de 1 285 215,6 km cuadrados y está atravesado longitudinalmente por la Cordillera de los Andes, la cual contribuye a distinguir en el país tres regiones naturales: la Costa es una franja estrecha que ocupa el 10,6% de la superficie, la Sierra con el 30,5% y la Selva 58,9% (Figura 5.2a).

¹⁴⁶ Aguilera (1994) señala que este comportamiento implica ineficiencia desde el punto de vista social y económico. Aguilera-Klink et al (2000) concluyen que la escasez de agua física en Tenerife (España) ha surgido de un conjunto de procesos sociales que reflejan los conflictos relacionados con el tipo de sociedad que se ha conformado, en la cual se ha ido perdiendo la percepción social de los problemas del agua.

Según la Autoridad Nacional del Agua (2012a), el Perú está entre los 10 países con mayor reserva de agua dulce en el mundo. Se distinguen tres regiones hidrográficas en su territorio: Pacífico; Amazona y Titicaca (Figura 5.2b).



Figura 5.2 (a) Las tres regiones naturales del Perú. (b) Las tres regiones hidrográficas del Perú.
Fuente: Imágenes de Google.

Los recursos hídricos (RRHH) por cada región hidrográfica se presenta en la tabla siguiente:

Región hidrográfica	Superficie (km ²)	Disponibilidad de agua					Número de cuencas hidrográficas
		Aguas superficiales		Aguas subterráneas	Total		
		(hm ³)	%		(hm ³)	%	
Pacífico	278 482,44	35 972	2,04	2 849	38 821	2,20	62
Amazonas	957 822,52	1 719 814	97,40	s/datos	1 719 814	97,25	84
Titicaca	48 910,64	9 877	0,56	s/datos	9 877	0,56	13
Total	1 285 215,6	1 765 663	100,00	2 849	1 768 512	100,00	159

Tabla 5.1 Disponibilidad de recursos hídricos por regiones hidrográficas
Elaboración: ANA (2012a).

Según el XII Censo de Población del año 2017, el país contaba con 31 237 385 habitantes, los cuales se encontraban distribuidos de la siguiente manera: el 58,9% de la población estaba asentada en la Costa, el 28,1% en la Sierra y el 13,9% en la Selva. Observamos, entonces, que la mayor cantidad de población se ubica en la región con menor disponibilidad de recursos hídricos, el país enfrenta un grave problema de distribución. Aproximadamente, la disponibilidad hídrica de un poblador de la costa será de 1775,4 m³/hab/año de agua, mientras un poblador de la selva podrá disponer de 184 574,8 m³/hab/año.

En cuanto a sus usos, se estima que el consumo anual de agua en el Perú es aproximadamente 20 072 MMC por año, de los cuales el 80 % se emplean en actividades agrícolas, 18 % son usados en servicios de agua potable y alcantarillado y usos industriales y 2 % es empleado en la industria minera. El uso no consuntivo, que incluye la generación de energía eléctrica, se estima en 11 139 MMC al año (Kuroiwa, 2012).

La regulación del uso y gestión de los RRHH en Perú está se rige por la Ley de Recursos Hídricos emitida en marzo del año 2009.¹⁴⁷ La Ley declara en su artículo segundo:

“El agua constituye patrimonio de la Nación. El dominio sobre ella es inalienable e imprescriptible. Es un bien de uso público y su administración solo puede ser otorgada y ejercida en armonía con el bien común, la protección ambiental y el interés de la Nación. No hay propiedad privada sobre el agua.”

En su Título Preliminar, la Ley enuncia 11 principios, entre los que destacamos:

- “El agua tiene valor sociocultural, valor económico y valor ambiental, por lo que su uso debe basarse en la gestión integrada y en el equilibrio entre estos.”
- “El acceso al agua para la satisfacción de las necesidades primarias de la persona humana es prioritario por ser un derecho fundamental sobre cualquier uso, ...”
- “El Estado consagra un régimen de derechos para el uso del agua.”

¹⁴⁷ Esta Ley sustituyó a la anterior que rigió desde 1969, el Decreto Ley N° 17752, Ley General de Aguas.

- “El Estado promueve y controla el aprovechamiento y conservación sostenible de los recursos hídricos.”
- “El uso del agua debe ser óptimo y equitativo, basado en su valor social, económico y ambiental, y su gestión debe ser integrada por cuenca hidrográfica y con participación activa de la población organizada.”

La Ley creó el Sistema Nacional de Gestión de los Recursos Hídricos¹⁴⁸ “para conducir los procesos de gestión integrada ... para conservación de los recursos hídricos en los ámbitos de cuencas, ... ; así como, para establecer espacios de coordinación y concertación entre las entidades de la administración pública y los actores involucrados”. Y, con el propósito de lograr una efectiva gobernanza, creó los Consejos de Recursos Hídricos de Cuenca integrados por los distintos *stakeholders*, desde los gobiernos regionales y locales hasta las diferentes organizaciones de usuarios.

La Ley norma el accionar de la Autoridad Nacional del Agua (ANA), la cual es “el ente rector y la máxima autoridad técnico-normativa del Sistema Nacional de Gestión de los Recursos Hídricos. Es responsable del funcionamiento de dicho sistema”. La ANA tiene la responsabilidad de elaborar la Política y Estrategia Nacional de Recursos Hídricos¹⁴⁹ y el Plan Nacional de Recursos Hídricos, ejerce sus funciones a través de órganos desconcentrados: las Autoridades Administrativas del Agua (AAA), a su vez, de estas dependen las Administraciones Locales de Agua (ALA).¹⁵⁰

El Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos fue promulgado al año siguiente, establece que los usos productivos del agua requieren un derecho de uso otorgado por la ANA y determina un orden de preferencia para el otorgamiento de tales derechos:

- a) Agrario, acuícola y pesquero.

¹⁴⁸ “El Sistema Nacional de Gestión de Recursos Hídricos es parte del Sistema Nacional de Gestión Ambiental, conformado por el conjunto de instituciones, principios, normas, procedimientos, técnicas e instrumentos mediante los cuales el Estado se organiza para desarrollar y asegurar la gestión integrada, participativa y multisectorial, el aprovechamiento sostenible, la conservación, la protección de la calidad y el incremento de la disponibilidad de los recursos hídricos.” Art. 7 del Reglamento de la Ley de Recursos Hídricos.

¹⁴⁹ La política y estrategia de los recursos hídricos ha sido planteada en torno a los principales desafíos de la gestión del agua en el país: cantidad, calidad, oportunidad, cultura del agua y la adaptación al cambio climático y eventos extremos.

¹⁵⁰ En todo el país, se han establecido 14 AAA y 72 ALA.

- b) Energético, industrial, medicinal y minero.
- c) Recreativo, turístico y transporte.
- d) Otros usos.

A pesar del amplio marco legal existente, los conflictos sociales vinculados al agua continúan aumentando y tienen que ver con sus usos productivos, el mayor número viene ocurriendo en la Sierra del Perú entre el sector minero y el agropecuario.

5.1.3 El agua en la región Ica

El distrito de Paracas pertenece a la provincia de Pisco, departamento de Ica.¹⁵¹ Desde la gestión hídrica, Ica está bajo la jurisdicción de la Autoridad Administrativa del Agua (AAA) Cháparra-Chincha, la cual incluye seis Autoridades Locales del Agua (ALA). El ALA Rio Seco tiene en su ámbito a toda el área de Paracas y del distrito de Salas que pertenece a la provincia de Ica.

En la Figura 5.3 se puede ver los valles de la región Ica (Chincha, Pisco, Paracas e Ica) como pequeños oasis, desde aquí y en dirección sur, la costa peruana se ensancha dejando ver el desierto en toda su amplitud, aquellos estuvieron habitados desde antes del arribo de los españoles, cuando estos llegaron se asentaron, también, en los estrechos, aunque fértiles valles y cultivaron, principalmente, uva, mango, algodón y legumbres, toda la región se distingue por estos productos.

¹⁵¹ El departamento de Ica tiene cinco provincias, de norte a sur: Chincha, Pisco, Ica, Palpa y Nazca. La ciudad de Ica es la capital del departamento.



Figura 5.3 Valles de la región Ica. Fuente: Google Earth.

Chincha — Pisco — Paracas — Ica —

Desde la década de los 90, el valle de Ica y las pampas de Villacurí (en el distrito de Salas, Ica) y Lanchas (en el distrito de Paracas) experimentaron un fuerte crecimiento de su producción agrícola, la vid sembrada tradicionalmente, pero, especialmente el espárrago de gran demanda en el mercado mundial, aunque al mismo tiempo de gran demanda hídrica para su cultivo. En ambos cultivos, el departamento de Ica aporta casi la mitad de la producción nacional.

El agua para el valle de Ica proviene del río Ica y del acuífero del mismo nombre, mientras que las pampas tienen como única fuente de agua la que proviene del subsuelo: los acuíferos de Villacurí y Lanchas, este último es el que provee de agua a Paracas. La figura 5.4 muestra el área aproximada de los acuíferos.

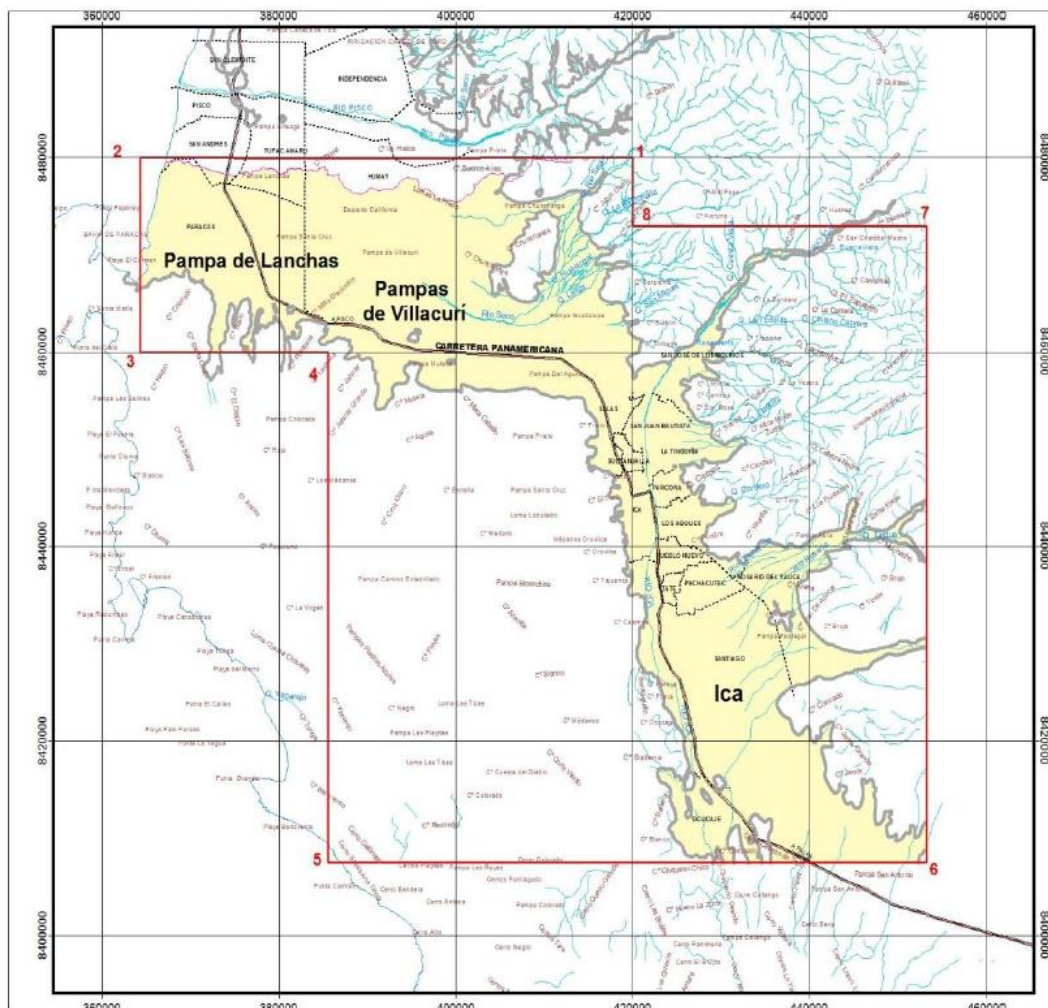


Figura 5.4 Acuíferos de Pampas de Lanchas (Paracas) y Villacuri (Ica) e Ica (Ica)
Elaboración: ANA (2012b)

Las figuras 5.5a y 5.5b muestran la evolución de la superficie cosechada de vid y espárragos en la región por cada una de sus provincias, las cifras van hasta el año 2011, año en que se realizó el censo agropecuario.

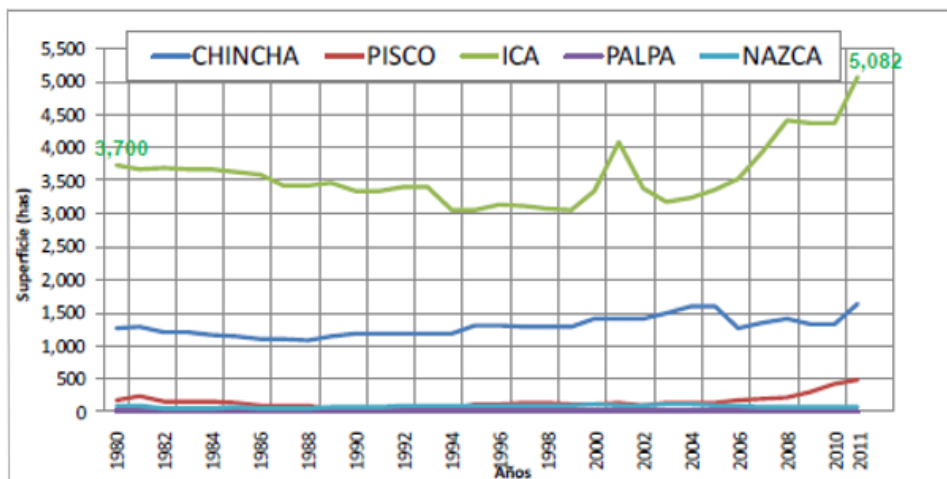


Figura 5.5a Superficie cosechada promedio de los cultivos de vid por provincia en el departamento de Ica.
Elaboración: ANA (2012b)

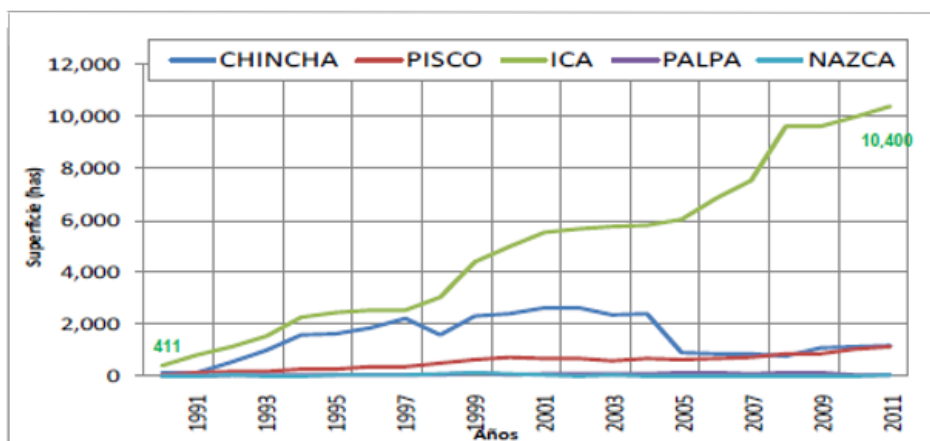


Figura 5.5b Superficie cosechada promedio de los cultivos de espárrago por provincia en el departamento de Ica.
Elaboración: ANA (2012b)

La superficie cosechada de uva a nivel de todo el departamento ha ido creciendo, pasó de 10 454 a 15 099 ha entre los años 2015 a 2019; el espárrago pasó de 13 394 a 14 821 en 2018, sufriendo una contracción a 12 364 ha en 2019. Lo cierto es que la región es una de las dos grandes exportadoras nacionales de estos dos productos.

Para este mismo período, las cifras para la provincia de Pisco y Paracas se muestran en la tabla 5.2. En Paracas, aunque la superficie de uva se ha mantenido constante, la de espárrago se elevó entre 2015 y 2019, los precios pagados en chacra también se elevaron

pasando de 2.94 soles /k en 2015 a 3,81 soles/k en 2019, aunque en 2016 alcanzó los 4.66 soles /k.

Años	Provincia Pisco		Distrito Paracas	
	Uva (has)	Espárrago (has)	Uva (has)	Espárrago(has)
2015	723,83	1431,25	211	822
2016	991,77	1658,65	276	1041
2017	1045,27	1705,25	276	1073
2018	1256,00	2076,3	276	1073
2019	1259,77	2101,8	276	1045

Tabla 5.2. Superficie cosechada de uva y espárrago en Pisco y Paracas.
Fuente: Sistema Integrado de Estadísticas Agrarias. Ministerio de Agricultura y Riego.

Los precios son el incentivo para que los agricultores incrementen la superficie cultivada y cosechada, pero, el efecto sobre el nivel de la napa freática ha sido considerable.

La tabla 5.3 muestra el grado de sobreexplotación de los acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas, la situación más dramática es Villacurí donde la sobreexplotación llega al 165% de su capacidad. En la misma tabla se muestra el nivel de informalidad en la perforación de pozos, el caso más grave es el de Lanchas, del cual se abastece Paracas, donde el 86% de los pozos funciona sin licencia.

Acuífero	Reserva explotable (hm3/año)	Explotación (hm3/año)	Sobre-explotación (hm3/año)	Pozos utilizados	Pozos con licencia		Pozos sin licencia	
					Núm.	%	Núm.	%
Ica	189	335	-146	864	249	29	615	71
Villacurí	63	228	-165	460	139	30	321	70
Lanchas	17	34	-17	436	63	14	373	86

Tabla 5.3 Reservas explotables y volúmenes explotados. Pozos utilizados con y sin licencia de uso de agua subterránea.
Elaboración: ANA (2012b)

La Figura 5.6 muestra cómo ha evolucionado la explotación de los respectivos acuíferos. Las Figuras 5.7 y 5.8 muestran dos indicadores asociados a la sobreexplotación: el nivel de descenso de la napa freática y el consiguiente incremento de la salinidad. Estos indicadores fueron obtenidos por el equipo del Plan de Gestión del Acuífero del Valle de Ica y Pampas de Villacurí y Lanchas (PGAIVL) de la Autoridad Nacional del Agua en

(ANA, 2012b) y dan cuenta de cómo se va agravando la escasez hídrica (física) en toda esa parte de la región, pero, especialmente en Paracas.



Figura 5.6 Evolución de la explotación de los acuíferos Ica, Villacurí y Lanchas

Elaboración: ANA (2012b)

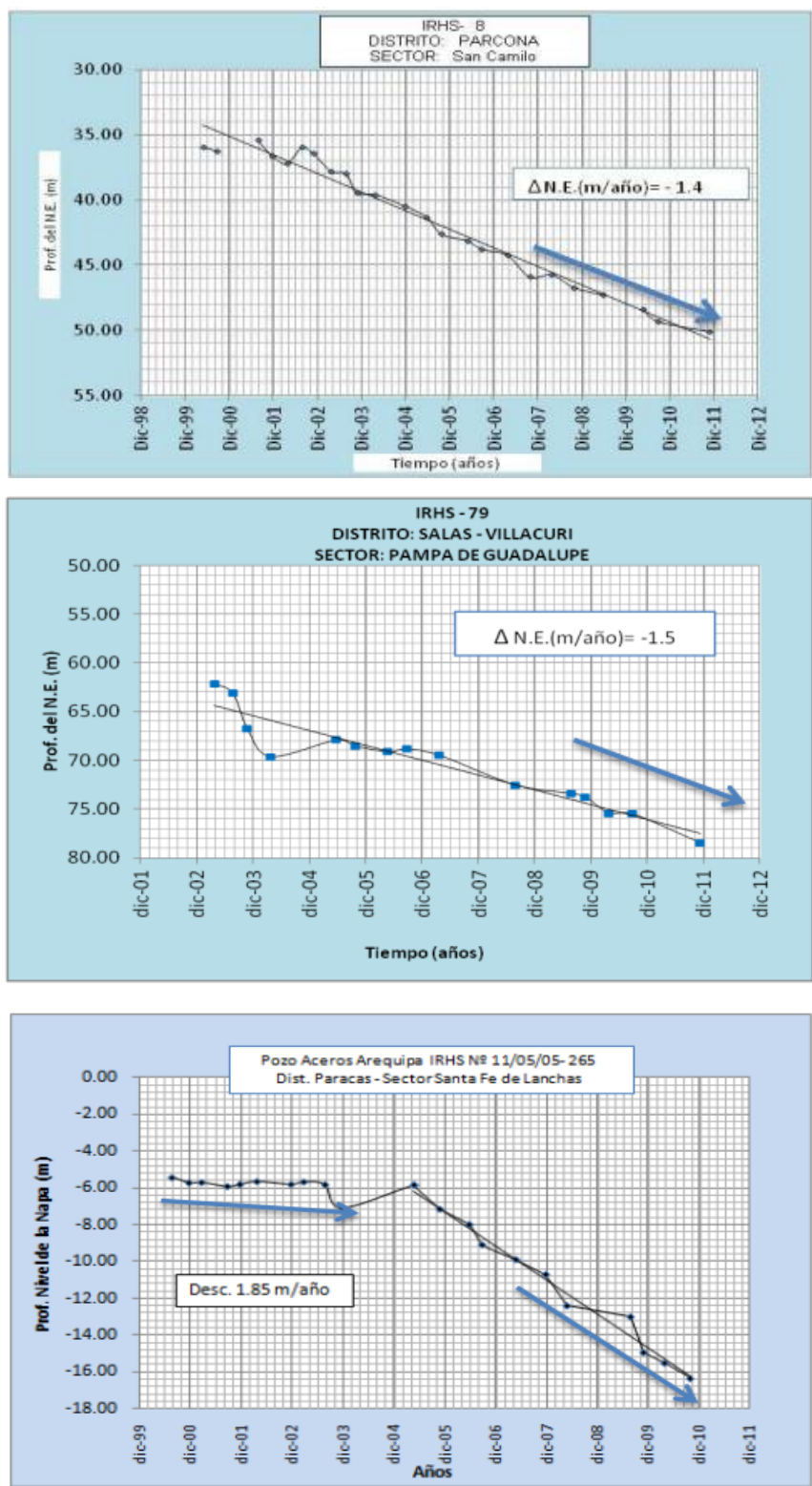


Figura 5.7 Descenso del nivel de la napa freática en acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas
Elaboración: ANA (2012b)

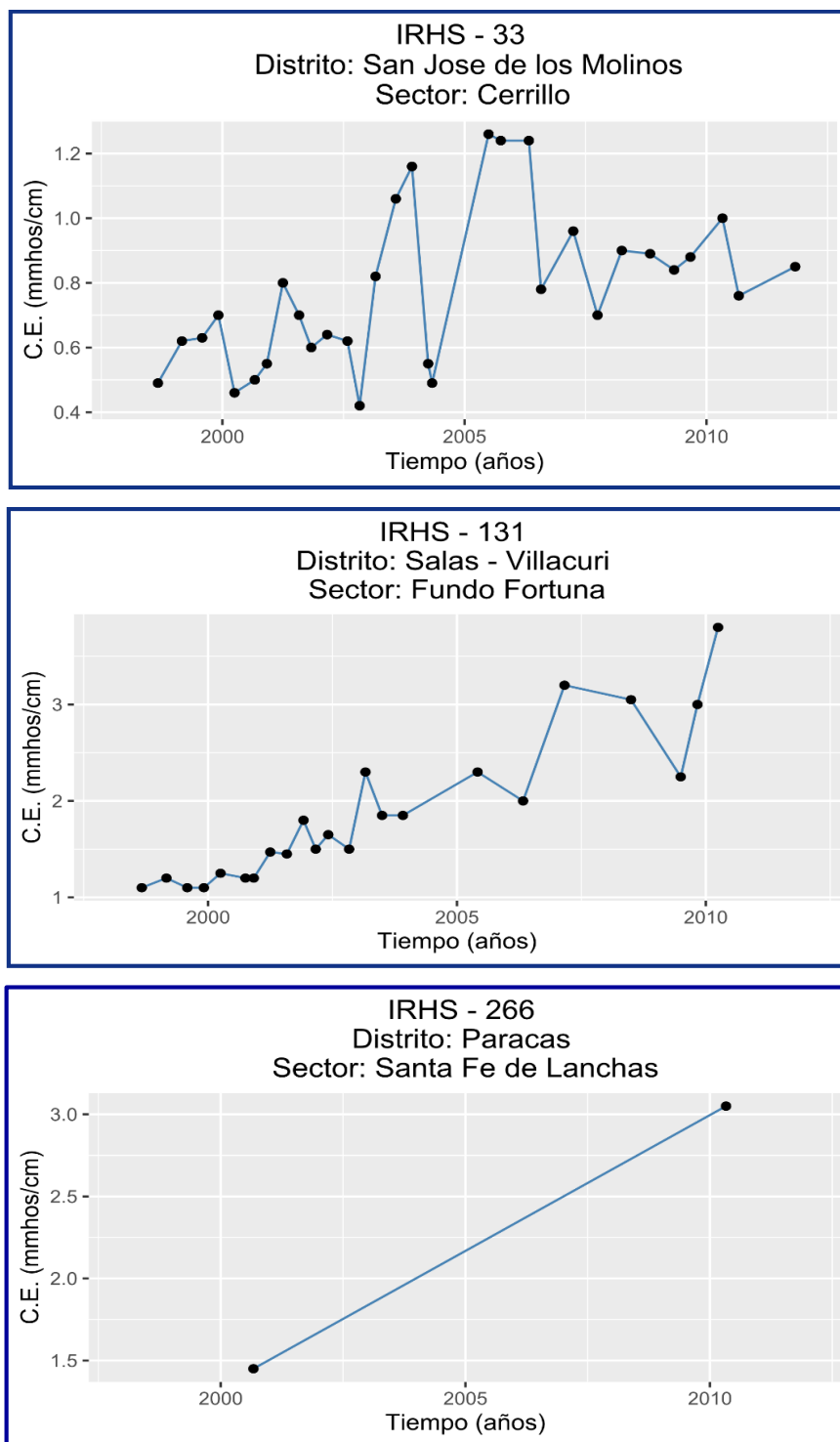


Figura 5.8 Incremento de la salinidad en acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas.
Elaboración: ANA (2012b)

La sobreexplotación de los acuíferos dio lugar a que en los años 2008 y 2009 se decretaran vedas para prohibir la perforación de nuevos pozos y el otorgamiento de nuevos derechos de usos de agua; en el año 2011 se ratificaron las vedas y se agregaron medidas para

vigilar que se cumplieran las disposiciones. Sin embargo, los volúmenes de agroexportación del departamento de Ica continuaron creciendo año tras año (16,5% y 29.8% en las campañas 2016/2017 y 2017/2018, respectivamente) y lo han convertido en uno de los de mayor crecimiento económico en este siglo, lo cual indica que las medidas para hacer cumplir las vedas no han sido eficaces.

El PGAIVL se elaboró para “contribuir a la solución del problema de sobre explotación de los acuíferos de Ica, Villacurí y Lanchas”, sus acciones giraron alrededor de cinco programas:

- Información, Sensibilización, Difusión y Capacitación
- Evaluación del Acuífero,
- Disminución de los Volúmenes de Explotación,
- Control, Vigilancia y Fiscalización del acuífero,
- Incremento de la Recarga del Acuífero

El plan de gestión empezó en septiembre del 2012 y concluyó en el año 2015. Un análisis del plan y los informes que se realizaron dieron cuenta de dos limitaciones: 1) Se orientó casi exclusivamente al uso agrícola; y, 2) El proceso participativo parece haber ocurrido en la fase de ejecución del plan y no en la de elaboración del mismo como debería haber sido (GESAAM, 2016a).¹⁵² En este estudio, además, se considera una limitación adicional: la GIRH no debe proponerse aisladamente del contexto mayor que es la realidad sobre la cual se inscribe. Concretamente, en el caso de Paracas, la GIRH debería formar parte de un programa de manejo integrado de las zonas marino costeras.

El problema de estrés hídrico en Ica no es reciente. GESAAM (2016b) ha reseñado una cronología de los eventos que han derivado en esta situación y el conflicto surgido entre las regiones de Ica (Costa) y Huancavelica (Sierra) al tratar de resolver el problema trasvasando agua desde esta última hacia la primera.

¹⁵² El informe del Proyecto Gestión Social del Agua y del Ambiente en Cuenca (GESAAM, 2016) hizo una evaluación del Plan de Gestión aplicado en Ica mediante un análisis de sus componentes. Señaló una serie de dificultades en su aplicación y recomienda la búsqueda de un mayor compromiso por parte de los involucrados.

Según refiere GESAAM, desde mediados del siglo XIX se iniciaron gestiones para estudiar la factibilidad de represar las lagunas de Orccococha y Choclococha ubicadas en Huancavelica (4600 msnm) y canalizarlas hacia Ica; en 1904 se tuvo el estudio definitivo, pero, recién en 1945 el gobierno dispuso la construcción de las obras, estas se concluyeron en 1959. En la década de los 60, la escasez de agua fue más fuerte y se proyectó la construcción de la presa y canal de la laguna de Ccaraccocha y del río Tambo, el recrecimiento de la laguna Choclococha y la construcción de un nuevo canal, Ingahuasi. En 1970 se inicia el fomento de la crianza de alpacas en Huancavelica. En 1989 se concluyó el estudio de las obras de represamiento y canales, al año siguiente se creó el PETACC (Proyecto Especial Tambo Ccaraccocha) para la ejecución y gestión del proyecto hidráulico. En el año 2003 se transfirió la gestión del PETACC al gobierno regional de Ica cuando solo se había construido CCaraccocha; como no se tomó en cuenta al gobierno regional y la población de Huancavelica, se iniciaron los conflictos, en tanto la nueva derivación de las aguas reducía severamente la disponibilidad de agua para las comunidades agrícolas y alpaqueras huancavelicanas. Los conflictos se agudizaron a medida que la demanda de agua en Ica se fue haciendo mayor y llegaron hasta el Tribunal Latinoamericano del Agua. En 2011, se iniciaron las reuniones para la conformación del Consejo Interregional de Cuenca Ica-Huancavelica, tras una serie de marchas y contramarchas, en noviembre del 2017 quedó conformado el Consejo de Recursos Hídricos de Cuenca Interregional Tambo-Santiago-Ica que logró algunos acuerdos en los meses siguientes.

5.1.4 Paracas, turismo y agua

El turismo es una actividad altamente dependiente de agua, el consumo de agua por parte del turista puede llegar a ser considerablemente mayor que el consumo que ellos hacen en sus casas, Gosling *et al* (2012) realizaron un análisis minucioso de la demanda de agua por el sector turístico en 54 países de diferentes regiones del mundo, ellos analizaron el consumo directo e indirecto de agua por parte de los turistas en estos países y concluyeron que aunque el sector es poco relevante comparado con la agricultura, en regiones áridas o de alta concentración turística la presión sobre el recurso puede ser muy alta y la competencia por su uso, con otros sectores económicos como con la propia población local, ser creciente a medida que el número de turistas se incrementa:

5.1.4.1 El consumo de agua en Paracas

Paracas, tradicionalmente se ha provisto de agua del subsuelo, las estadísticas sobre extracción y consumo de agua existentes están incompletas y alguna información se ha registrado en años recientes.

La fuente natural de agua para Paracas es el acuífero de Lanchas, que se halla bajo la jurisdicción administrativa del ALA Río Seco, pero, aquel abastece también a parte de otros distritos de la provincia de Pisco. Las cifras de la tabla 5.4 son del año 2010, señalan que, de los 1132 pozos inventariados en Lanchas,¹⁵³ más de los dos tercios se localizaban en Paracas, el tercio restante estaba repartido en otras 4 localidades de la provincia.

Distrito	Núm. de pozos	%
Paracas	777	69
San Andrés	273	24
Humay	37	3
Túpac Amaru	24	2
Pisco	21	2
TOTAL	1132	100

Tabla 5.4 Provincia de Pisco: Distribución de los pozos según su estado.
Fuente: ANA, 2010.

La tabla 5.5 indica que, de los 777 pozos en Paracas, el 51,4% era utilizado, el 29,7% era utilizable y el 15 % ya no estaba en condiciones de ser utilizado.

¹⁵³ Un informe sobre el acuífero de Lanchas del año 2015 indicaba que el número total de pozos contabilizado era 1087 y que el número de pozos utilizado era de 476, en 2010 estos últimos ascendían a 552, esta reducción puede estar indicando que hay pozos que se han agotado.

Distrito	Utilizado		Utilizable		No utilizable		Perforación		Total	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
Paracas	399	51	231	30	118	15	29	4	777	69
San Andrés	131	48	93	34	46	17	3	1	273	24
Humay	12	32	14	38	10	27	1	3	37	3
Túpac Amaru	6	25	13	54	5	21	0	0	24	2
Pisco	4	19	9	43	8	38	0	0	21	2
TOTAL	552	49	360	32	187	16	33	3	1132	100

Tabla 5.5 Estado de los pozos en la Pampa de Lanchas.
Elaboración: ANA, 2010

La tabla 5.6 señala, además, que en Paracas de los pozos utilizados, el 77,7 % se usaba con fines agrícolas, el 16,8% con fines domésticos, el 4,0% con fines industriales y el 1,5% con fines pecuarios. El sector turístico está considerado dentro del sector doméstico. El Anexo 10 muestra un mapa que indica la ubicación de los pozos en el año 2006, se observa que en el balneario no se ubica ningún pozo, los más cercanos son pocos y se hallan en la zona denominada Fundo Santo Domingo que está ubicada dentro del área de la RNP (donde se ubican dos hoteles grandes y segundas residencias).

Distrito	Tipo de pozos según su uso				Total
	Doméstico	Industrial	Agrícola	Pecuario	
Paracas	67	16	310	6	399
San Andrés	29	7	90	5	131
Humay	4	0	8	0	12
Túpac Amaru	5	0	1	0	6
Pisco	1	0	3	0	4
TOTAL	106	23	412	11	552

Tabla 5.6 Distribución de pozos utilizados según uso.
Elaboración: ANA, 2010

Sin embargo, del total del volumen extraído registrado, en realidad, la agricultura utilizó el 93,3%, la industria el 2,9% , el consumo doméstico ascendió a 2,0% y el pecuario el 1,8% como lo revela la Tabla 5.7.

Distrito	Volumen explotado m3				Total
	Agrícola	Doméstico	Pecuario	Industrial	
Paracas	31 976 367,41	676 389,96	634 996,80	999 129,60	34 286 883,77
San Andrés	3 849 760,80	30 639,60	168 469,20	76 896,00	4 125 765,60
Humay	42 308 926,40	101 088,00	0	0	4 410 014,40
Túpac Amaru	3 888,00	3 330,72	0	0	7 218,72
TOTAL	40 193 029,01	813 003,48	803 466,00	1 076 025,60	42 885 524,09

Tabla 5.7 Volumen de explotación anual según uso.
Elaboración: ANA, 2010

A nivel mundial, la FAO (2011) estima que el 11% de la superficie terrestre es usada por la agricultura, mientras utiliza el 70% del agua captada de acuíferos, ríos y lagos. En el Perú se estima en 80% (Kuroiwa, 2012), entretanto, en Paracas la cifra es 95%, demasiado alto, no solo por ser mayor a los valores anteriores sino por ser un desierto.

Las tarifas por el uso de las aguas superficiales y subterráneas las establece la Autoridad Nacional del Agua. La tabla 5.8 muestra las tarifas y montos recaudado por el ALA Río Seco al cual pertenece Paracas, entre los años 2011-2015 (este último año solo fue contabilizado hasta septiembre).

Retribución económica	Agrario	Poblacional	Industrial	Minero	Otros usos	Total recaudado	Saldos	Total emitido	Tasa de morosidad	Tipo de cambio promedio	
	Tarifa	Tarifa	Tarifa	Tarifa	Tarifa					Valor	Recaudado
2011	0.00170	0.00786	0.01118	0.01118	Sin cobro	52685,35	20223,28	72908,63	27,7	2,8	18816
2012	0.00170	0.00786	0.01118	0.01118	Sin cobro	95186,28	44379,73	139566,01	31,8	2,6	53679
2013	0.00300	0.03150	0.21000	0.27000	Sin cobro	101232,00	41704,47	142936,47	29,2	2,7	52939
2014	0.00300	0.03150	0.21000	0.27000	Sin cobro	227655,89	5048,47	232704,36	2,2	2,8	81306
2015*	0.00300	0.03240	0.21620	0.27790	0.09000	63920,29	120059,72	183980,01	65,3	3,2	19975

Tabla 5.8 Retribución económica por m³ de agua subterránea. Montos recaudados en soles y dólares y tasa de morosidad.
Fuente: : ALA Río Seco.

Se observa: a) La tarifa más baja es pagada por el sector agrario. b) Aunque la recaudación ha ido subiendo, la tasa de incremento es muy variable. c) Alta tasa de morosidad. d) Aunque no se tiene un valor de referencia, se puede considerar que los montos recaudados son bajos, dada la cantidad de actividad económica realizada y la expansión que deben haber experimentado en todos esos años.

En resumen, estamos ante un escenario caracterizado por:

- 1) Sobreexplotación del acuífero, rápido descenso de la napa freática y el consiguiente incremento en el nivel de salinidad.
- 2) Creciente actividad agrícola basada en cultivos de alta demanda hídrica que se traduce en una mayor demanda hídrica cuya retribución económica no va a la par con esta demanda.
- 3) En general, las retribuciones económicas no parecen corresponder a las demandas crecientes del recurso hídrico.

5.1.4.2 Crecimiento turístico y competencia por el agua

Ahora, observemos los datos siguientes:

Año	Establecimientos	Habitaciones	Plazas cama	Pernoctaciones
2011	25	572	1299	118 869
2012	28	639	1332	159 429
2013	37	901	1931	195 431
2014	42	959	2036	259 575
2015	50	1030	2133	281 059
2016	51	1095	2285	228 099
2017	58	1311	2708	309 278
2018	65	1375	2927	331 555
Tasa media de crecimiento (%)	8,3	7,6	7,0	8,9
Acumulado (%)	160,0	140,4	125,3	178,9

Tabla 5.9 Evolución de indicadores de alojamiento en Paracas.

Fuente: Reportes de Turismo MINCETUR

¿Cómo el turismo pudo crecer siendo el agua un recurso fundamental para su actividad? El turismo y la agricultura inician su despegue casi al mismo tiempo en Paracas; como se mencionó, desde la provincia de Pisco, la Costa peruana se ensancha y el desierto con ella, pero el río Pisco, que desciende desde las alturas de Huancavelica, no solo ha sustentado y sustenta la agricultura del valle (una de las zonas más importantes de producción de algodón en el país), sino que es el que alimenta el acuífero de Lanchas, este forma parte de su cuenca.

La ciudad de Pisco es la capital de la provincia y si alguna vez su población urbana pudo disfrutar de agua potable las 24 horas del día, es muy difícil de recordar, el crecimiento

de su población fue ahondando el problema y en 1990 el Proyecto Especial Sur Medio propuso derivar aguas del río Pisco hacia las pampas.¹⁵⁴ En 1992, el mismo Proyecto planteó la construcción de un canal desde la parte alta del río (1000 msnm), un embalse en la quebrada La Polvareda para almacenar el agua en la época de avenida y evitar que las aguas terminaran en el mar, y desde aquí construir los canales que irían a las zonas de recarga de los acuíferos, de este modo se beneficiarían tanto la pampa de Lanchas y Villacurí como el valle y la población de Pisco en épocas de estiaje.

En 2009 se retomó el planteamiento. En el año 2012, los estudios del “Proyecto de Afianzamiento de Recursos Hídricos del Valle de Pisco” aún se encontraban a nivel de factibilidad y en el 2017 quedó listo para la búsqueda de financiamiento. Uno de los entrevistados manifestó que el gobierno regional no ha apoyado esta búsqueda porque tiene su propio proyecto. Efectivamente, las negociaciones dentro del Consejo de Recursos Hídricos Interregional de Cuenca llevaron a establecer el acuerdo en torno a la construcción de tres represas en las partes altas de Huancavelica (el proyecto Agua Grande), al parecer una empresa transnacional mostró interés en su ejecución, pero, el cambio de los gobernadores regionales a finales del 2018 y el alto costo del proyecto lo ha dejado en suspenso; aunque tampoco es una alternativa de corto plazo, pues solo la ejecución tomaría de 3 a 4 años.

Mientras tanto, muchos pequeños y medianos agricultores están dejando partes de sus terrenos sin sembrar (entre ellos el propio entrevistado) y al mismo tiempo están buscando que reemplazar los actuales cultivos por otros resistentes a la salinidad.

La expansión de la actividad turística y la prioridad que tiene la agricultura sobre el turismo en la asignación de los derechos de uso de agua, está teniendo un fuerte impacto sobre la disponibilidad de agua en la ciudad de Pisco que ha visto reducir algunas veces hasta la mitad el número de horas de las que disponía antes del *boom* turístico.

El abastecimiento de agua para la población de Paracas está a cargo de la Municipalidad, la cual está registrada como usuaria en la Junta de Usuarios del Sector Río Seco. Las dos

¹⁵⁴ La información del subcapítulo sobre los proyectos para abastecer de agua a Paracas se basa en entrevistas realizadas a funcionarios de Pisco y Paracas y a algunos vecinos de la localidad; además, se contó con noticias de diarios regionales y de circulación nacional.

zonas urbanas de Paracas se abastecían de dos pozos que captaban las aguas subterráneas y las almacenaban en tanques elevados, pero, el sismo del año 2007 inutilizó uno de aquellos. En el año 2014, la Municipalidad de Paracas instaló tuberías para llevar agua desde Pisco, comprándola a la empresa de agua de esta ciudad, también construyó un reservorio; en el año 2016 compraba 50 mil m³ mensuales para otorgar 1-3 horas al día a los usuarios. Desde el 2008, empezaron a instalarse las grandes empresas hoteleras en la Bahía (cinco actualmente y una en la zona de amortiguamiento), pero, ellas instalaron sus propios pozos, así como sus plantas para el tratamiento de las aguas residuales. Los hoteles de menor categoría (hoteles, hostales y backpackers), restaurantes y otras empresas completan sus requerimientos de agua comprándola a proveedores que la llevan en tanques cisterna¹⁵⁵ desde la ciudad de Pisco y a veces desde la ciudad de Chincha; en los meses de verano y los feriados, los requerimientos son mayores y los gastos en agua se elevan considerablemente. Las tarifas del agua provista por el municipio son diferenciadas y fijas, la tarifa de la zona urbana que está al otro lado del balneario es bajísima, inferior a 1 euro mensual; los recibos se cobran trimestral o anualmente, aun así, la tasa de morosidad puede llegar al 70-75%.

Hay dos aspectos importantes en el tema del agua en Paracas, uno es que según la ley la prioridad sobre el abastecimiento de agua la tiene la población, el turismo tiene la cuarta prioridad, como la infraestructura turística se ubica en la ciudad el turismo no se ve desabastecido, aunque como el resto de la población ve limitada su disponibilidad de agua a 2-3 horas por día, en el mismo lapso; sin embargo, algunas empresas turísticas pueden disponer de mayor número de horas con unos pagos extras a los empleados que regulan la apertura de las redes de distribución, por lo que, son las empresas más grandes las que más posibilidades tienen para solucionar su problema de agua.

El otro aspecto es que el agua resulta ser el principal nexo entre todas las actividades y también al interior de cada una, un nexo que puede ser fuente de conflicto o cooperación en un contexto de escasez. En Paracas, es un nexo invisible que no se ha manifestado ni en uno ni en otro sentido;¹⁵⁶ el turismo, la agricultura, la industria y demás, enfrentan el

¹⁵⁵ No solo las empresas se abastecen de cisterna, también es el caso de muchas familias que deben pagar entre 180-200-250 soles por un tanque de agua, no existe regulación alguna sobre estos precios.

¹⁵⁶ Salvo en el verano del año 2010, cuando un grupo de agricultores dirigidos, al parecer, por una de las mas grandes agroexportadoras locales, protestó drásticamente contra la empresa Aceros Arequipa que

problema de la escasez y lo resuelven a nivel microeconómico, cada uno por su cuenta. El único sector que se ha organizado para resolver este problema de manera conjunta es la pesca industrial que ha desarrollado un sistema tanto para el abastecimiento de agua (aunque ellos no tienen mayores problemas con la salinidad del agua) como para el tratamiento de las aguas residuales de las diferentes plantas pesqueras. El caso de la agricultura es *sui generis*, conflictos y cooperación suelen ocurrir entre los propios agricultores, situación que pone contra la pared a la Junta de Usuarios del Sector Río Seco de la cual son miembros. Un caso especial es el del sector inmobiliario, la demanda por los departamentos y viviendas de los grandes proyectos inmobiliarios va despacio por el problema de la escasez de agua, tales proyectos se iniciaron en el 2008 en la zona de amortiguamiento de la RNP.

5.1.4.3 Agua, residentes y turistas

En el análisis de los residentes sobre su percepción acerca de los impactos del turismo, ellos señalaron que el agua había sufrido el impacto más negativo. El 94 % de los encuestados consideraba que el agua era escasa o muy escasa, además, casi la mitad declaró que el agua era de baja calidad, la otra mitad declaró que estaba entre regular y buena. Sin embargo, el 21% de los encuestados consideraba que el precio pagado era alto, un 33% lo consideraba adecuado y el 17% no pagaba por el agua. La tabla siguiente indica algunas otras incompatibilidades:

inició la construcción de dos pozos ante la ampliación de una de sus plantas, como solo uno de estos tenía autorización, la ANA intervino denegando el permiso para el otro.

Opinión de los residentes sobre el agua		
Variable	Respuesta	Porcentaje
Debe ser gratis porque viene de la naturaleza	Muy de acuerdo	26.8
	De acuerdo	18.3
	Ni uno, ni otro	10.3
	Desacuerdo	26.3
	Muy desacuerdo	18.3
	NS / NC	0.0
En Paracas se despilfarra el agua	Muy de acuerdo	5.6
	De acuerdo	25.8
	Ni uno, ni otro	11.7
	Desacuerdo	25.8
	Muy desacuerdo	31.0
	NS / NC	0.0
Se debe elevar el precio del agua para evitar su despilfarro	Muy de acuerdo	20.7
	De acuerdo	23.0
	Ni uno, ni otro	11.7
	Desacuerdo	20.2
	Muy desacuerdo	23.9
	NS / NC	0.5
Deben pagar quienes más consumen	Muy de acuerdo	49.8
	De acuerdo	18.8
	Ni uno, ni otro	2.3
	Desacuerdo	11.3
	Muy desacuerdo	17.8
	NS / NC	0.0
Deben pagar menos quienes ahorran en su consumo	Muy de acuerdo	40.4
	De acuerdo	30.5
	Ni uno, ni otro	6.1
	Desacuerdo	9.4
	Muy desacuerdo	13.1
	NS / NC	0.5

Tabla 5.10 Opiniones de los residentes sobre el uso del agua.
Fuente: Encuestas aplicadas.

Llama la atención que el 45% de los encuestados consideró que el agua debería otorgarse gratuitamente y que un 31% opine que sí hay despilfarro de agua. También, al ser consultados sobre el ahorro del agua: el 84% declaró que economiza agua, el 9% lo hace algunas veces, el 6% no lo hace, el 1% no contestó.

Para entender el contexto de estas opiniones preguntamos sobre el sistema de abastecimiento de agua: solo el 36% de los entrevistados tiene provisión de la red pública de agua dentro de su vivienda, el 20% la recibe de fuera de la vivienda, de una pileta principal, el 18% se abastece de pozos, el 10% compra agua de los tanques cisterna, el 2% se abastece del vecino y el 14% se abastece de otros medios. Además, el 64% de los

entrevistados manifestó no saber de dónde provenía el agua que consumen, el resto declaró tener conocimiento de los reservorios del municipio.

En consecuencia, a pesar del contexto de escasez y calidad y de la insuficiente infraestructura de agua potable, casi la mitad de los residentes no puede ver en el mecanismo de los precios una alternativa que pueda conducir a resolver, aunque fuera parcialmente, el tema de la escasez y calidad del agua. Esta conclusión puede ser corroborada al observar que el 44% de los encuestados no consideraron que elevar el precio podía evitar el despilfarro del agua, que el 29% de ellos no considerase que deban pagar más quienes más consumen y que un 23% no consideraba que debían pagar menos quienes ahorraran en su consumo. Algunos de los encuestados manifestaron espontáneamente que el precio del agua les parecía caro porque solo disponen de ella un par de horas al día y porque el horario de abastecimiento no es regular, por lo cual consideraban que no deberían pagar por el servicio; contradictoriamente, ellos pagan mucho más caro cuando por la escasez lo compran a los tanques cisterna.

Para el Municipio el problema del agua escapa a sus capacidades de gestión, aunque ellos han participado de las numerosas reuniones en muchos años, su responsabilidad alcanza a la demanda poblacional y consideran que la solución depende del gobierno nacional. Ciertamente el problema de la oferta de agua es estructural y global, cuya solución requiere inversión en infraestructura costosa; sin embargo, algunas de las autoridades del agua que entrevistamos señalaron que si el municipio gestionara mejor sus recursos podría enfrentar mejor el problema de corto plazo. El municipio, sí tiene la total responsabilidad del saneamiento y este es un problema que también tomará tiempo en resolverse por problemas técnicos y financieros.

Mientras tanto, los turistas son totalmente ajenos al problema, en las encuestas se les pidió sugerencias para mejorar el turismo, ninguno mencionó el problema del agua -el 86% sugirió que “haya más orden y control”- esto refleja el esfuerzo que hacen los empresarios para proporcionar una adecuada hospitalidad al turista proporcionándoles agua en cantidad y calidad adecuadas; uno de los empresarios hoteleros manifestaba que, aunque Paracas es un desierto, los turistas son exigentes especialmente respecto a sus demandas de agua, “es preciso que el agua no falte para mantener la lealtad del turista”. El agua deviene, pues, en un elemento crucial de la hospitalidad turística: “Limited water

availability, poor water quality or media portrayal of a water crisis can consequently do great harm to the image of tourism destinations” (Gosling et al, 2012, p. 13).

El fomento de una cultura de ahorro de agua (que se relaciona al tema de la escasez social señalada por Aguilera y otros autores) entre todos los demandantes de agua es crucial en un contexto en que la escasez de agua afecta no solo a la actividad turística, ni a las zonas áridas, sino que se ha convertido en un problema mundial, aunque en la mayoría de los casos no se hace caso o no se percibe la gravedad de la situación. De Stefano (2004) sistematiza la importancia que los oferentes del turismo deben dar a este tema, en general, señala ella, una disminución del consumo de agua no solo permitiría preservar la cantidad y calidad del recurso, sino que reduciría costos y mejoraría la reputación entre los visitantes.

5.2 El turismo y la Reserva Nacional de Paracas

Desde mediados del siglo pasado el mundo asistió a tres eventos que aún están en curso:

- Desde finales de los años 50, ante la degradación ambiental por la sobreexplotación de los recursos para satisfacer a una creciente población, se abrió paso al concepto de sostenibilidad, aunque sería formalizado recién a partir de los años 80.
- Desde principios de los años 70, los impactos negativos del turismo son cada vez más visibles, se abrió paso a la disciplina académica del turismo.
- Desde la década de los años 90, cuando los esfuerzos de la planificación para el desarrollo solo habían dado magros resultados, se empieza a cuestionar no el concepto sino la forma como se hacía la planificación. Se abre paso el concepto de gobernanza, que destaca la equidad, la transparencia y fundamentalmente la participación de los gobernados en la toma de decisiones y en la gestión.

En este contexto surge la idea de un turismo sostenible, idea que se formaliza en la Cumbre Mundial de Turismo realizada en 1995 en Lanzarote, cuya declaración nos refiere a los tres criterios de la sostenibilidad como principios fundamentales del turismo: social, económico y ambiental; además, propugna la gobernanza en todos sus niveles y aboga

por apoyo financiero a las zonas vulnerables, alienta la investigación y difusión de conocimiento, así como formas alternativas de turismo.

Sin embargo, antes que el concepto turismo sostenible se pusiera en escena, el movimiento ambientalista de los años 70 llevó al concepto de ecoturismo, en los años que siguieron, y hasta hace unos pocos, múltiples definiciones de este han sido dadas, posiblemente una por cada estudioso del tema. Fennell (2001) analiza 85 definiciones y 20 variables relacionadas, pero, destaca (i) lugar donde ocurre, las áreas naturales, por ejemplo; (2) conservación; (3) cultura; (4) beneficios para los locales; y (5) educación. Donohe et al, (2006) considera a estas variables como principios claves del ecoturismo y se refiere específicamente a los ambientes naturales al referirse al lugar. Aunque, tantas definiciones deben estar reflejando diversas perspectivas o enfoques (Diamantis, 1999) y objetivos diferentes -unos genuinos de conservación, otros más mercantilistas-, como una forma de atraer una mayor cantidad de visitantes (Acott et al, 1998). Dos cosas son ciertas: primero, el ecoturismo se presentó como una opción frente al turismo estandarizado, masivo y predador de la post guerra y, segundo, ha ido creciendo notablemente, cobrando diferentes formas y nombres: de naturaleza, vivencial, rural, comunitario, étnico, alternativo, *slow*, responsable, etc.

El ecoturismo moderno se practica mayormente en las áreas naturales protegidas (ANP), así, en realidad no sería un fenómeno nuevo, pues, se remonta hasta la creación misma de las primeras áreas protegidas en el mundo: Yosemite (1864) y Yellowstone (1872) en EEUU (desde donde se extendieron a Canadá y luego a Europa y desde mediados del siglo XX a todo el mundo), que fueron creados no solo para preservar la fauna y flora silvestre sino también como espacios reservados para “investigación, uso público, centro turístico y recreación”, para el “beneficio y disfrute de las personas”.¹⁵⁷ Pero, la idea, objetivos y alcance de las ANP ha evolucionado mucho.

Esta simbiosis entre ANP y actividad turística no está exenta de fricciones, la gestión del turismo en áreas protegidas implica la presencia de *trade-off*, por un lado, preservar el

¹⁵⁷ Héctor Ceballos-Lascurain (1987, citado por Fennell, 2001), a quienes algunos atribuyen haber acuñado el término de ecoturismo, parece haber tomado estas ideas para definirlo: “Travelling to relatively undisturbed or uncontaminated natural areas with the specific objective of studying, admiring, and enjoying the scenery and its wild plants and animals, as well as any existing cultural manifestations (both past and present) found in these areas.” (p. 404.)

patrimonio natural y, por otro, permitir el acceso a visitantes para que puedan disfrutarlo; en la medida que el turismo requiere infraestructura (parqueos, por ejemplo) aunque sea mínima o que el número de visitantes se haga excesivo o no mantengan una conducta adecuada, habrían impactos que afectarían negativamente el paisaje y patrimonio natural (Eagles, McCool y Haynes (2000). Además, en un contexto como el actual donde se promueve la participación de todos los involucrados, los gestores del área protegida y los gestores turísticos pueden entrar en conflicto, así como las partes de uno y otro lado. En estas condiciones, la planificación sustentada en los conceptos de sostenibilidad y buena gobernanza deben apoyar a prevenir o resolver tales conflictos, la idea es construir consensos, pero, lograr esto es más fácil de decir que hacer, ya que a nivel empírico las discrepancias pueden ocurrir dentro del mismo grupo (entre los inversionistas más grandes, entre los más pequeños o diferencias políticas entre los propios gestores, por ejemplo). McCool (2009) manifiesta que, en estos contextos que denomina “desordenados”, las asociaciones cuidadosamente diseñadas y organizadas son herramientas importantes para superar estos problemas, pues ellas se caracterizan por ciertos atributos como representatividad, un sentido de pertenencia y muestran predisposición a la cooperación y el aprendizaje.

Para Stone y Nyaupane (2015) antes de la introducción del turismo, el capital natural representado por las AP era independiente de las otras formas de capital en una comunidad (social, cultural, físico, financiero, humano y político), el turismo permite que se articulen; la sostenibilidad del turismo, las AP y los medios de vida de la comunidad local dependen de la mejora de todos estos tipos de capital que denominan capital comunitario, lo cual constituye un incentivo para cooperar. En línea con los autores anteriores, Holden (2010) se inclina por la aplicación de los modelos *bottom-up* cuya filosofía se basa en el empoderamiento de la comunidad y la gobernanza local por lo cual, sostiene, se hace necesario el estudio de las percepciones de los interesados y de una evaluación profunda sobre como conciben el desarrollo del turismo sostenible que resulten en una planificación de estrategias adaptativas. Otro enfoque para la gestión de las áreas protegidas es la cogestión adaptativa sugerida por Plummer y Fennell (2009) que promueve la colaboración y el aprendizaje como base de una gestión que se anticipa a los cambios de un sistema en permanente evolución como lo es el turismo practicado en las áreas protegidas.

5.2.1 Turismo y ANP en Perú

Las ANP en el Perú son un total de 176, alcanzan las 22 510 752,26 has sobre la superficie terrestre o el 17,2% del territorio, de estas el 46,2% corresponde a los parques naturales y el 20,7% son reservas nacionales. Además, 403 915,87 has de la superficie marina se halla también bajo protección (SERNANP s.f.).

Las Áreas Naturales Protegidas “son los espacios continentales y/o marinos del territorio nacional, expresamente reconocidos y declarados como tales, incluyendo sus categorías y zonificaciones, para conservar la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país.” (Ley 26834, Áreas Naturales Protegidas, 1997, artículo 1)

Las ANP se clasifican según quien las administre:

- Las de administración nacional, que conforman el Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SINANPE), son 65 a nivel nacional.
- Las de administración regional, denominadas áreas de conservación regional, se encuentran bajo la administración de los gobiernos regionales, son 17 en total.
- Las áreas de conservación privadas, las cuales suman un total de 83.

Además, existen 11 zonas reservadas bajo estudio para ser ubicadas dentro de algunas de las categorías anteriores.

Sea que se permita o no la extracción de recursos naturales, las ANP en el Perú se agrupan en dos grandes categorías: uso indirecto (no permite, es el caso de los parques naturales, santuarios nacionales y santuarios históricos) y uso directo (sí permite, están aquí las reservas nacionales, reservas paisajísticas y demás categorías). Cada ANP establece sus objetivos y una zonificación en su interior según su categoría.

La ley establece 8 tipos de zonificación al interior de un área protegida, siguiendo el espíritu de las ANP en el mundo, una de ellas se refiere a una actividad específica, es la Zona de Uso Turístico y Recreativo o “espacios que tienen rasgos paisajísticos atractivos para los visitantes y que, por su naturaleza, permiten un uso recreativo compatible con

los objetivos del área. En estas zonas se permite el desarrollo de actividades educativas y de investigación, así como infraestructura de servicios necesarios para el acceso, estadía y disfrute de los visitantes” (Id., artículo 23)¹⁵⁸. Además, establece la Zona de Amortiguamiento o “aquellas zonas adyacentes a las Áreas Naturales Protegidas del Sistema, que por su naturaleza y ubicación requieren un tratamiento especial para garantizar la conservación del área protegida.” (Id, artículo 25)

El reglamento de la Ley señala dos instrumentos de gestión fundamentales, el plan director (para un plazo de 10 años) que se aplica a todas las ANP cualquiera sea su categoría y los planes maestros (vigente por 5 años) que se elaboran para cada ANP de acuerdo a su naturaleza, categoría y objetivos.

El marco de la legislación peruana acerca de las ANP reconoce y alienta las oportunidades para el desarrollo turístico que ellas brindan, el turismo basado en los paisajes naturales deviene así en uno de los principales servicios ecosistémicos recibidos de tales áreas. En Perú, aproximadamente el 70% del turismo receptivo se realiza dentro de las ANP y, aunque la actividad representa un daño potencial para tales áreas, también representa una oportunidad para la sostenibilidad económica de estas.

5.2.2 La Reserva Nacional de Paracas

La Reserva Nacional de Paracas¹⁵⁹ (RNP) fue la tercera reserva nacional creada, en 1975. Su primer Plan Maestro fue presentado en 1980, no pudo cumplirse debido a los pocos recursos asignados; el segundo, auspiciado por la Convención Ramsar, se presentó en 1996 en cuya elaboración se puso en práctica los talleres participativos con actores

¹⁵⁸ El artículo 30 de la misma Ley también está referido concretamente a la actividad turística y recreativa dentro de la ANP y señala que aquella debe sujetarse a los planes y reglamentos del área protegida. El Reglamento de la Ley de ANP (2001) contiene 29 artículos que detallan cada aspecto del desarrollo de las actividades turísticas y de recreación. En el año 2009, al año siguiente de la creación del Ministerio del Ambiente, este promulgó el Reglamento de Uso Turístico y Recreativo en Áreas Naturales Protegidas. Este nuevo reglamento no hace referencia al artículo referido a la capacidad de carga y los límites aceptables de cambio del área protegida que señalaba el reglamento anterior, aunque sí mantiene la disposición que otorga a la autoridad la facultad de poder restringir el número de visitantes ante una situación de excesiva

¹⁵⁹ Las reservas nacionales “son áreas destinadas a la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de los recursos de flora y fauna silvestre, acuática o terrestre. En ellas se permite el aprovechamiento comercial de los recursos naturales bajo planes de manejo, aprobados, supervisados y controlados por la Autoridad Nacional Competente. La planificación del uso se realiza con amplia participación y consulta de las poblaciones aledañas o residentes en la Reserva Nacional. El aprovechamiento puede ser realizado por dichas poblaciones en forma prioritaria. (DS Reglamento ANP, artículo 55)

locales; el documento más elaborado fue el plan 2003-2007, fue auspiciado por varios organismos internacionales y participaron instituciones públicas y privadas (INRENA, 2002). A finales del año 2004, al Comisión para el Desarrollo Sostenible creada en septiembre del 2003 presentó el Plan Estratégico para la Rehabilitación y Manejo de Riesgos de la Bahía que hizo un diagnóstico de los problemas ambientales derivados de las actividades realizadas en la Bahía, planteó un conjunto de objetivos, metas y estrategias. Varios años después el Plan Turístico de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento 2011-2015 presentó un árbol de problemas y un análisis FODA, señaló que en materia de turismo los objetivos del plan anterior no se habían cumplido, destacándose aún problemas de insuficiente infraestructura, servicios públicos y de gestión, y amenazas ambientales.

Actualmente aún está vigente el cuarto Plan Maestro de la RNP 2016-2020, propone nueve objetivos, los dos últimos se refieren a la promoción del turismo sostenible y a la gestión participativa. El plan propone un conjunto de estrategias que giran en torno a las tres dimensiones de la sostenibilidad: ambiental, económica y socio-cultural, para llevarlas a cabo ha establecido una nueva zonificación (SERNANP, 2016).

La RNP junto a las Islas Ballestas constituyen los principales atractivos turísticos de Paracas. Las Islas ballestas están conformadas por tres islas de terrenos escarpados¹⁶⁰ que albergan una gran variedad de aves y lobos marinos, están sometidas a la fuerza de los vientos “paracas” que las han moldeado a lo largo de los tiempos. El Plan de Sitio (SERNANP, 2014a) de las islas considera la posibilidad a futuro de una visita a tierra a la isla San Gallán, una isla de gran tamaño, por ahora solo se practica el avistamiento de la fauna en las islas Ballestas, desde el mar, en paseos en lancha a su alrededor, toma una hora aproximadamente. Usualmente el número de turistas nacionales se concentra durante el verano austral, pero, en las festividades de Semana Santa, Año Nuevo y en menor grado las Fiestas Patrias (fines de julio) el número de visitantes parece exceder su capacidad de carga.

¹⁶⁰ Las islas Ballestas, como las demás islas del litoral con rumbo norte, constituyen picos de la antigua Cordillera de la Costa que se hundió hace varios miles de años.

Esta parte de la tesis se centra específicamente en la RNP, la cual, dada su accesibilidad y diversidad, recibe la mayor cantidad de visitantes. Considerando que la mayor parte de Paracas es un área protegida, entonces, la RNP y turismo son dos caras de la misma moneda en Paracas. Como se señaló en el capítulo de los residentes, dos tercios de los encuestados estaban directamente vinculados al turismo; en la encuesta a los residentes sobre las actividades más importantes desarrolladas en Paracas, el 79,3% de ellos colocó al turismo en primer lugar, seguida de la pesca artesanal con el 13%, las demás actividades como la agricultura, el transporte, la industria y el gobierno conformaron el porcentaje restante; al mismo tiempo, fueron consultados acerca de las actividades más contaminantes, la industria pesquera fue considerada largamente como la más perjudicial al medio ambiente (contaminación marina), el turismo ocupó el quinto lugar como se puede observar en la tabla siguiente.

Actividad más importante	Agricultura	Pesca	Turismo	Harineras	Aceros - Funsur	Pluspetrol	Transporte	Gobierno	Otros
	0,4	13,0	79,3	1,4	1,0	0,4	3,8	0,4	0,3

Actividad más contaminante	Agricultura	Pesca	Turismo	Harineras	Aceros - Funsur	Pluspetrol	Puerto	Hogares	Otros
	1,8	12,9	7,2	58,5	8,3	7,3	2,8	0,9	0,3

Tabla 5.11 Opiniones de los residentes de Paracas sobre las actividades más importantes y las más contaminantes.

Fuente: Encuestas aplicadas.

Para evaluar el grado de consistencia de las opiniones sobre la importancia dada al turismo, se evaluó el grado de identificación de los residentes con la RNP, para ello se les formuló dos preguntas, en la primera se les preguntó si consideraban que la RNP debía eliminarse para tener libre acceso a las playas, el 81% respondió que no, de estos el 61 % argumentó que era la forma de proteger el área de la destrucción, el 24% manifestó que la RNP es la esencia del turismo, el 9% declaró que generaba ingresos y el 6% restante sugirió se debía mejorar y exonerar del pago a los locales. Sin embargo, 18% declaró que sí debía eliminarse la Reserva, el 68% de estos dijo que así tendrían más acceso a las playas y habría más difusión, un 16% manifestó su malestar por lo caro del cobro a los residentes y el otro 16% dijo que daba lugar a corrupción y el gobierno no hacía nada. El 1% restante no opinó. Se puede concluir que los residentes son conscientes de la importancia del turismo y asocian esta actividad a la existencia de la RNP.

La segunda pregunta estuvo relacionada a un tema que es motivo de actuales controversias, a los encuestados se les preguntó si consideraban beneficiosa la ampliación del puerto San Martín, el 57% de los encuestados respondió que sí, de estos, el 49% consideró que habría más trabajo e ingresos, el 29% consideró que habría más turismo, el resto mencionó que mejoraría los ingresos y habría más desarrollo. Un 25% de los encuestados respondió no estar de acuerdo con la ampliación, de estos el 40% justificó su respuesta mencionando que traería mucha población y problemas sociales como delincuencia y prostitución, el 36% consideró que destruiría el hábitat y el medio ambiente y el 24% restante expresó que dañaría el turismo. Finalmente, un 18% se manifestó ambivalente.

El turismo identificado como la actividad económica más importante y la importancia atribuida a la RNP por parte de los encuestados no va a la par de la opinión que ellos tienen sobre la ampliación del Puerto, estos resultados pueden estar reflejando un hecho ya señalado anteriormente, aunque el turismo ha sido y es una fuente importante de empleo, los ingresos relacionados no satisfacen las expectativas de la mayoría de los pobladores paraqueños.

Se señaló en este estudio que el crecimiento del turismo paraqueño ha ocurrido en el contexto del crecimiento general de la economía y turismo peruanos, pero, Paracas no solo ofrece ventajas para el turismo –tal es el caso de la agricultura- sino que su ventaja geográfica (está ubicada en la parte central de la costa peruana y a 250 km de Lima) la convierte en *hub* para el desarrollo de otras actividades, especialmente de exportación.

En este contexto, en el año 2003, la empresa Pluspetrol Perú¹⁶¹ solicitó autorización para instalar una planta de fraccionamiento de líquidos de gas natural (LGN) en la zona de amortiguamiento de la RNP (Figura 2.12), lo que originó la movilización de los pobladores, gremios, colegios profesionales y otras instituciones (entre ellas WWF), oponiéndose a dicho proyecto por los potenciales daños ambientales y económicos, las discusiones fueron tales que se llevaron Tribunal Constitucional, la cual al año siguiente

¹⁶¹ La información referida a la empresa Pluspetrol Perú, Nitratosdel Perú y el TPGJM ha sido obtenida de las páginas *web* de tales empresas y de diarios y revistas de circulación nacional. Aunque, también proviene de las entrevistas y el focus group realizados durante la investigación.

declaró improcedente la solicitud de inconstitucionalidad del proyecto por haber sido aprobado su evaluación de impacto ambiental. La planta entró en funcionamiento en agosto del año siguiente y se ha ampliado varias veces desde entonces; como parte del contrato, la empresa está obligada a monitorear permanentemente la calidad del agua de mar y cuenta con equipos para atender cualquier emergencia marina (Imágenes 5.9a y 5.9b)

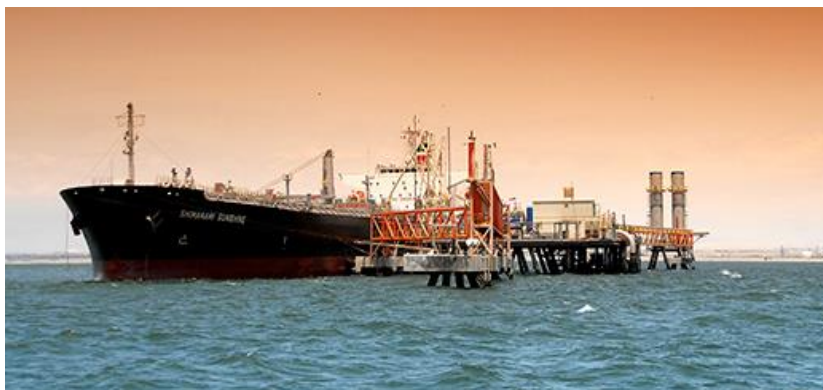


Figura 5.9a LGN del Perú. Instalaciones en aguas marinas para el abastecimiento de gas directamente a los barcos.

Fuente: Imágenes de Google y <http://www.gruposyasa.com/webpage/proyectos/pdf/t-3x03.pdf>



Figura 5.9b LGN del Perú. Instalaciones en tierra: planta de fraccionamiento.
Fuente Google. Rendy. PNG

Por otro lado, en el año 2009, la empresa “Nitratos del Perú” presentó el proyecto para la instalación de un complejo petroquímico luego de lograr que se cambiara la zonificación del área donde operaría, se ubicaría al costado de la empresa Pluspetrol ocupando un área de 1,2 has; durante el año 2010, en la etapa de consulta y audiencia pública, la solicitud originó la movilización y protesta de los distintos actores de la sociedad civil, pero el estudio de impacto ambiental fue aprobado por la autoridad competente en enero del 2011. El proyecto previó su puesta en operación en el año 2012, a la fecha, sin embargo, el proyecto no se ha ejecutado, aunque por motivos diferentes a la oposición de la población. En el año 2014 las noticias indicaban un problema de suministro de gas natural -materia prima básica de la industria petroquímica- para su puesta en operación, PlusPetrol no tendría suficientes reservas para satisfacer la demanda de la planta. La figura 5.10 señala el área donde se hubiera ubicado el proyecto, se observa la cercanía a la RNP y su zona de amortiguamiento. Un estudio solicitado por la Municipalidad Distrital de San Andrés señalaba que el mayor tráfico podría provocar un impacto negativo en las diferentes especies y se rompería la cadena trófica que va desde el plancton y fitoplancton hasta los mamíferos marinos, un grave daño al ecosistema con el consecuente perjuicio a pescadores, algueros, maricultores y el turismo.

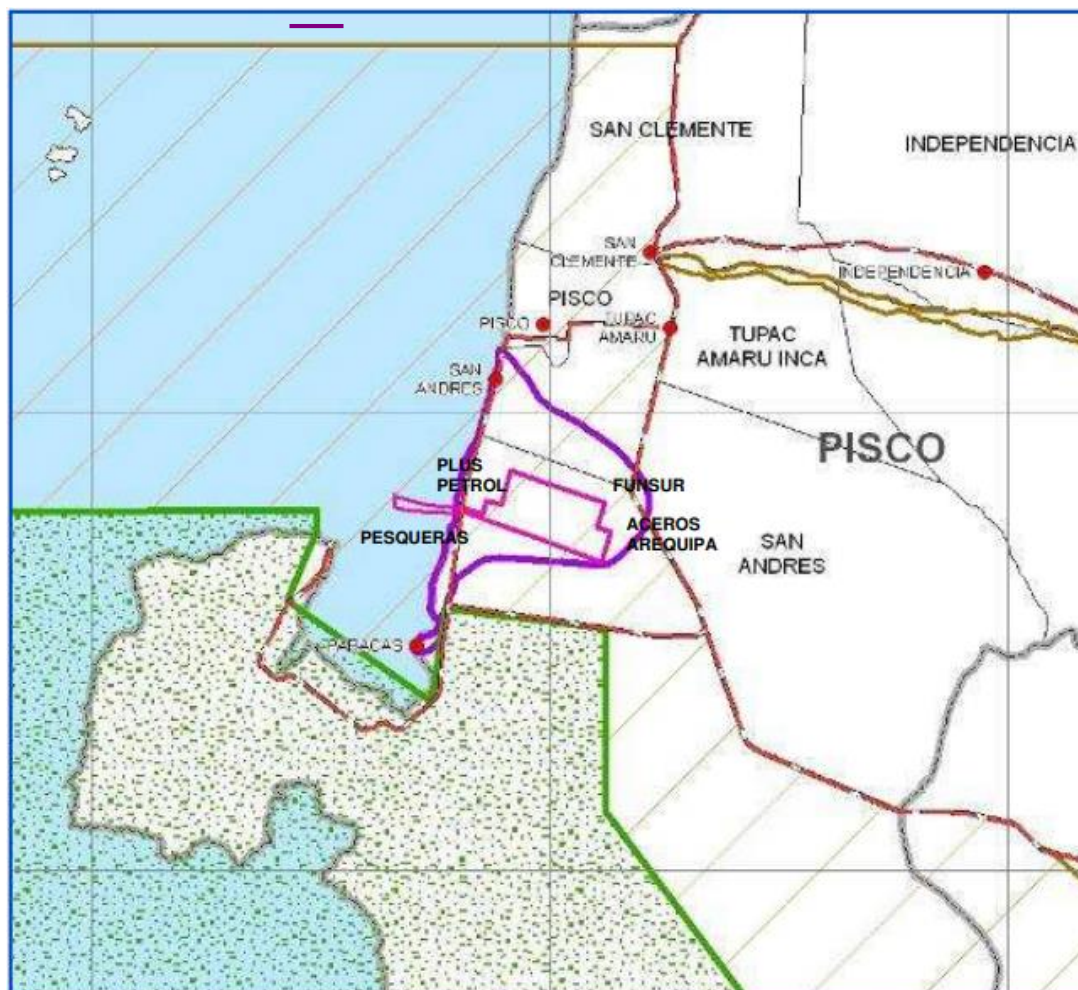


Figura 5.10 — Límite de la zona industrial dentro de la cual se ubicaría el Proyecto Planta Petroquímica Nitratos del Perú. — Límite de la RNP. Carretera. - - -
Elaboración: https://www.academia.edu/5047345/NITRATOS_DEL_PERU

Sin embargo, el conflicto actual y gravitante está relacionado con la ampliación de las actividades del Puerto San Martín que está ubicado al costado mismo de la RNP. Los pobladores de la bahía, tanto los de la zona residencial como de la zona urbana, se opusieron a tal ampliación.

El antiguo puerto de Pisco operó desde el siglo XVI, en 1859 se inauguró el antiguo muelle fiscal del puerto y funcionó hasta 1969, año en que se inauguró el actual Puerto General José de San Martín, que está ubicado en Punta Pejerrey al norte de la península de Paracas, él área que ocupa no está dentro de la RNP sino en su zona de amortiguamiento (Figura 5.11a y 5.11b). Entre los años 2008-2013, el gobierno peruano

a través de su oficina de inversiones Proinversión evaluó la posibilidad de ampliación del terminal portuario y realizó la convocatoria para otorgarlo en concesión. En julio del año 2014, la empresa Terminal Portuario Paracas (TPP) ganó la buena pro y obtuvo el “Contrato de Concesión para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario General José de San Martín (TPGSM)” por un período de treinta años. El proyecto atendería un mayor número de barcos y de mayor calado y permitiría descongestionar el puerto de El Callao, principal puerto peruano, atendiendo la salida de toda la producción del centro y sur del país hacia la exportación; además, permitiría recibir cruceros de varios miles de pasajeros.¹⁶²



Figura 5.11a Ubicación del Puerto General José de San Martín. Fuente: Google Earth
Figura 5.11b Límite de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento. Elaboración: MINCETUR, 2011.

El Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) peruano establece las disposiciones generales del procedimiento de evaluación de impacto ambiental

¹⁶² Antes de la ampliación del puerto, solían recalar aquí barcos con capacidad de hasta 2000 pasajeros, en el año 2004 arribaron 8 cruceros (CONAM, 2007); en los años 2015 y 2016 se registraron 14 cruceros. En marzo de 2019, Paracas recibió al Royal Princess con 3900 pasajeros a bordo.

incluyendo la aplicación de los mecanismos de participación ciudadana para los proyectos de inversión públicos, privados y mixtos. El SEIA categoriza los proyectos en función del impacto estimado sobre el medio ambiente, el proyecto TPGSM está en la categoría III -la más alta- por lo que le corresponde la presentación de un estudio de impacto ambiental detallado (EIA-d); por otro lado, establece que si el proyecto se ubica dentro de un área protegida o su zona de amortiguamiento se debe solicitar la opinión técnica del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP); establece también que los procesos de evaluación de impacto ambiental incluyen procedimientos de participación ciudadana en todas las etapas del proceso de evaluación de impacto ambiental (antes y durante la elaboración, durante la evaluación y después de la aprobación del estudio ambiental) para informar e involucrar a la población afectada por el proyecto.

De esta manera, desde inicios del año 2015, TPP en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizaron talleres y charlas a los diferentes grupos de interés antes de la audiencia pública que fue programada para el mes de junio. El proyecto fue cuestionado por la ONG Mundo Azul que se movilizó hasta Paracas para tratar el tema con las asociaciones locales, concluyendo que las operaciones del puerto constituían una grave amenaza para la RNP, la fauna marina y para las actividades que tradicionalmente se desarrollan en la Reserva como la pesca, maricultura y el turismo. Los cuestionamientos giraron en torno a tres puntos centrales: el dragado o la remoción del lecho marino desde los 10.6 m actuales hasta los 16 m necesarios, el tratamiento del agua de lastre y el aumento del tráfico marítimo (Mundo Azul, 2015). Los pobladores y las asociaciones de empresarios, la mayoría de estos vinculados al turismo, constituyeron el Frente de Defensa de Paracas (FDP) y se organizó una marcha de protesta que llevó a la suspensión de la audiencia (Figuras 5.12 y 5.13). El director ejecutivo de Mundo Azul declaró no su oposición al proyecto sino a la forma como se pretendía ejecutarlo y se manifestó a favor de un puerto ecológico por lo cual pidió la revisión del contrato de concesión.



Figura 5.12 Marchas de protesta contra la ampliación del puerto. Se observa la alta tasa de participación femenina
Fuente: <https://piscoenlanoticia.wordpress.com/2015/06/05/pueblo-de-paracas-protesta>



Figura 5.13 Afiches publicados por el Frente de Defensa de Paracas.
Fuente: Imágenes de Google

Capítulo 5. La capacidad de carga económica

La audiencia se realizó el 14 de julio del año 2015, TPP ofreció incluir en el EIA las medidas sugeridas por el FDP.¹⁶³ Habiendo concluido el proceso de participación ciudadana y levantadas las observaciones hechas por el SERNANP, la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGASA-MTC) otorgó la certificación ambiental al proyecto el 26 de julio del 2016, la empresa empezó con las obras a finales de ese mismo año (Figura 5.14).



Figura 5.14 Obras de ampliación del Puerto General José de San Martín.
Fuente: Imágenes de Google.

¹⁶³ Entre ellas se logró: una mejor tecnología de dragado para reducir la mortalidad de especies marinas durante los trabajos para profundizar el fondo del mar frente al muelle, la implementación de barreras flotantes durante el proceso de dragado, la construcción de barreras físicas contra el ruido del tránsito a lo largo de la ruta de acceso al puerto, la regulación del tránsito y reducción de velocidad con el fin de reducir el ruido, la reactivación del Comité de Gestión de la Reserva Nacional de Paracas, la creación de un Comité de Vigilancia para el monitoreo participativo de las obras.).

Sin embargo, en noviembre de este mismo año, TPP presentó a SENACE¹⁶⁴ los términos de referencia y el plan de participación ciudadana para una Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado (MEIA), los términos de referencia fueron aprobados en febrero de 2017, durante el resto del año y hasta enero del 2018 TPP ejecutó un conjunto de reuniones informativas y en abril presentó la MEIA que incluía tres componentes nuevos: construcción de un almacén de concentrados de minerales, instalación de planta de tratamiento de aguas residuales y la instalación de una planta desalinizadora con un emisario submarino para el vertimiento de la salmuera.

Como en el procedimiento anterior, se ejecutaron talleres de participación ciudadana y una audiencia pública. En septiembre, SENACE desestimó el MEIA y alcanzó 277 observaciones y 41 recomendaciones que fueran elaboradas a partir de las opiniones de diversas entidades gubernamentales, del FDP y otros grupos de la sociedad civil. Hasta enero del año 2019 TPP presentó sus informes de levantamiento de observaciones, pero en febrero SENACE desestimó la MEIA porque no habían logrado levantar 33 del total de observaciones, 17 de estas correspondieron al SERNANP, la entidad encargada de la administración de la RNP. En los meses siguientes TPP presentó dos apelaciones a la resolución y en julio logró la revocación de la desestimación del MEIA con lo cual el proceso de evaluación se reiniciaba, se esperaba que al final del año se tuviera una resolución definitiva. La Cámara Nacional de Turismo expresó su preocupación por el tema: “Esta actividad, a todas luces, no es compatible con la conservación ni con el desarrollo turístico de la Reserva Nacional de Paracas ni del propio destino Pisco – Paracas”, señaló (CANATUR, 2019).

En respuesta, el FDP dirigió nuevamente una movilización de la población (Figura 5.15). El problema está enfocado en la construcción de los almacenes de concentrados de minerales de cobre y zinc; se argumenta, por un lado, los riesgos que suponen para la salud tanto de la fauna terrestre y marina de la RNP como la humana y, por otro lado, el incremento del tráfico de camiones al duplicarse la capacidad actual de los almacenes (Revista Caretas, Julio 19, 2018). En este último caso, la vía de acceso al puerto corre

¹⁶⁴ SENACE es el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones sostenibles, organismo adscrito al Ministerio del Ambiente, su responsabilidad es revisar y aprobar los EIA-d de los proyectos de inversión de alcance nacional. Precisamente, en julio del año 2016 concluyó el proceso por el cual el organismo asumiría todas las funciones de la DGASA-MTC.

paralela a la RNP (Figura 5.10), al costado del balneario de Paracas y de uno de los humedales en el que se alimentan diferentes aves marinas, principalmente los flamencos, además esta vía es usada simultáneamente por los pescadores y las empresas turísticas; considerando que actualmente circulan unos 700 camiones diarios, un incremento del tráfico -que se duplicaría- incrementará el riesgo de accidentes, el ruido y la contaminación del aire. CANATUR ha anotado, además, que el puerto no cuenta con la infraestructura adecuada para atender a las decenas de choferes que deberán esperar hasta 48 horas para poder realizar sus descargas.

TPP propuso la construcción de una vía alterna, pero esta tendría que pasar por la Reserva por lo cual el MTC ha solicitado al SERNANP la evaluación técnica de la propuesta. Algunos observadores han propuesto la construcción de un antepuerto fuera de la Reserva (Revista Caretas, julio 26, 2018).



Figura 5.15 Marchas de protesta contra la construcción del almacén de minerales en el Puerto José de San Martín.

Tomado de: <https://rpp.pe/peru/ica/ica-organizaciones-civiles-protestan-contr-el-nuevo-puerto-de-paracas-noticia-1206334>

En julio del año 2020 SENACE, teniendo en cuenta los informes técnicos del Organismo Nacional de Sanidad Pesquera (Sanipes), del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp), la Autoridad Nacional del Agua (ANA) y el propio Senace, desestimó la modificación del MEIA presentado por TPP.

En julio del año 2021 se concluyeron las obras de ampliación del Puerto de la primera propuesta y entró formalmente en operaciones.

En resumen, la actividad del puerto San Martín ha entrado en conflicto con la actividad del turismo, la creación del puerto es anterior a la creación de la RNP. Son varios los dilemas que se plantean: el interés nacional vs el interés local, el accionar de una empresa transnacional vs el accionar de muchas micro y pequeñas empresas,¹⁶⁵ el cumplimiento de un contrato del gobierno vs su compromiso con la población, pingües ganancias privadas vs la conservación y preservación de un ecosistema para las presentes y futuras generaciones.

Los resultados de las encuestas a los residentes que se realizaron en este estudio, además, indican que solo el 25% se opone rotundamente a la ampliación del puerto, y los que ven en la modernización del puerto mayores oportunidades de empleo e ingresos es aproximadamente la mitad de los encuestados, recordemos que estos señalaron a ambas variables (empleo e ingresos) como los principales beneficios del turismo, al mismo tiempo, no obstante, el ingreso promedio es bajo por lo cual se puede entender que la población vea en el puerto una alternativa para mejorar sus niveles de vida. Por otro lado, aunque las protestas tuvieron gran repercusión a nivel local y nacional, movilizaron básicamente a los representantes de las distintas asociaciones, -incluidos algunos propietarios de segundas residencias¹⁶⁶ que se verían afectados por estar ubicados más cerca del puerto y de la vía de acceso- algunos de los dirigentes que entrevistamos nos manifestaron que la población en general era más bien “apática”, que “no le interesaban mucho estos problemas”. Un dato final es que los conflictos suscitados por el MEIA ha provocado rupturas entre los propios dirigentes, principalmente en el Colectivo ADESOSPA (Asociación para el Desarrollo Sostenible de Paracas) que agrupa a las distintas asociaciones del balneario, TPP incluyó dentro de su plan de participación ciudadana visitas al puerto para que los propios residentes pudieran observar el avance de

¹⁶⁵ Las grandes empresas hoteleras no se han manifestado sobre el conflicto con el puerto.

¹⁶⁶ La participación de los propietarios de segundas residencias (casas de veraneo) en las protestas fue destacable. Entre estos propietarios y los antiguos residentes (que hoy son dueños de los pequeños y medianos negocios) no hay mayor relación, geográficamente están separados y social y económicamente también. Los primeros residen temporalmente y no interactúan con los segundos, salvo porque los empleados domésticos de las residencias son paraqueños, fuera de ello, los propietarios de las residencias no se “mezclan” con los pobladores, en el tiempo que duró el estudio no los hemos visto pasear por El Chaco ni preocuparse de los problemas del balneario.

las obras, lo que pudo convencer solo a algunos de que la empresa aplicará las tecnologías necesarias para reducir los impactos ambientales.

5.2.3 La fiebre inmobiliaria y la invasión del área protegida

Pero, la RNP también está en medio de otro problema. El acelerado crecimiento del turismo desde finales de la década pasada, atrajo a empresas constructoras que desde el año 2008 empezaron a desarrollar proyectos inmobiliarios en Paracas (Revista Caretas, diciembre 3, 2009). A principios de abril del año 2014, los diarios informaron que el alcalde de Paracas había otorgado la licencia para construir en área que se encuentra dentro de la jurisdicción de la RNP, mientras tanto, raudamente, los propietarios trasladaron materiales para iniciar con la construcción de 33 inmuebles, lo cual llamó la atención de los pobladores y de la opinión pública a nivel nacional. El SERNANP respondió rápidamente impugnando el permiso, mientras la Municipalidad insistió en que los propietarios habían cumplido con todos los requisitos necesarios. El SERNANP y la Fiscalía intervinieron y las obras se han paralizado, pero, el problema no se ha resuelto.

El SERNANP en el año 2014 emitió una resolución en la cual ratifica la extensión de la Reserva Nacional de Paracas en sus 335,000 ha, “la misma que comprende una superficie de 331 682,96 hectáreas de propiedad del estado Peruano-SERNANP y la extensión de 3317,04 como propiedad de terceros, con los derechos, restricciones y limitaciones que le impone la ley.” Esto último se refiere a diversos artículos de la Ley de Áreas Naturales Protegidas y su Reglamento, uno de ellos establece que las AP constituyen patrimonio de la nación, por tanto, tal condición debe ser mantenida a perpetuidad y cualquier uso o aprovechamiento de sus recursos, solo puede ser autorizado por la entidad responsable de su administración; asimismo, la Ley sentencia que el ejercicio de propiedad y demás derechos adquiridos con anterioridad al establecimiento de un Área Natural Protegida, debe hacerse “en armonía con los objetivos y fines para los cuales éstas fueron creadas, el derecho a la propiedad se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de la Ley.” (SERNANP, 2014b).

En su defensa los propietarios han declarado que sus propiedades datan desde 1958 y, en todo caso, el Estado debería pagar el justiprecio para asumir su plena potestad sobre el espacio en cuestión. Sin embargo, a los precios de mercado actuales el monto sería

simplemente impagable.¹⁶⁷ Los propietarios han declarado a través de sus abogados que están abiertos a una propuesta del Estado; uno de nuestros entrevistados nos manifestó que incluso está dispuesto a recibir un predio en cualquier otro lugar fuera de la Reserva, lo cual tampoco es una solución factible según las autoridades locales. Aunque los terrenos fueron adquiridos a principios de los años 50, el proyecto urbanístico no llegó a consolidarse como lo mencionamos antes en la reseña histórica. Según las investigaciones de la Revista Caretas (diciembre 3, 2009), cuando en 1975 se estableció la Reserva Nacional, los propietarios no cuestionaron la sobreposición de la Reserva sobre sus propiedades al estar de acuerdo con el objetivo de preservación del área, razón por la cual no registraron sus propiedades, de lo que se aprovechó la antigua Inmobiliaria para vender los lotes en 1979, juicios fueron y vinieron y desde entonces, los terrenos en cuestión fueron transferidos varias veces, la cual es una práctica común para dar visos de legalidad a transacciones fraudulentas, mientras tanto, en 2008 algunas construcciones sí fueron realizadas al amparo de resoluciones de algunas autoridades de la que fuera la entidad competente anterior, el INRENA. El área en disputa se halla precisamente frente a uno de los humedales RAMSAR, zona de protección estricta por corresponder a espacios de alimentación y descanso de las aves (Figura 5.16)

¹⁶⁷ El precio de mercado actual es de \$ 1000 por m², lo cual haría que el estado peruano debiera pagar a los propietarios la suma de 33.170 millones de dólares.

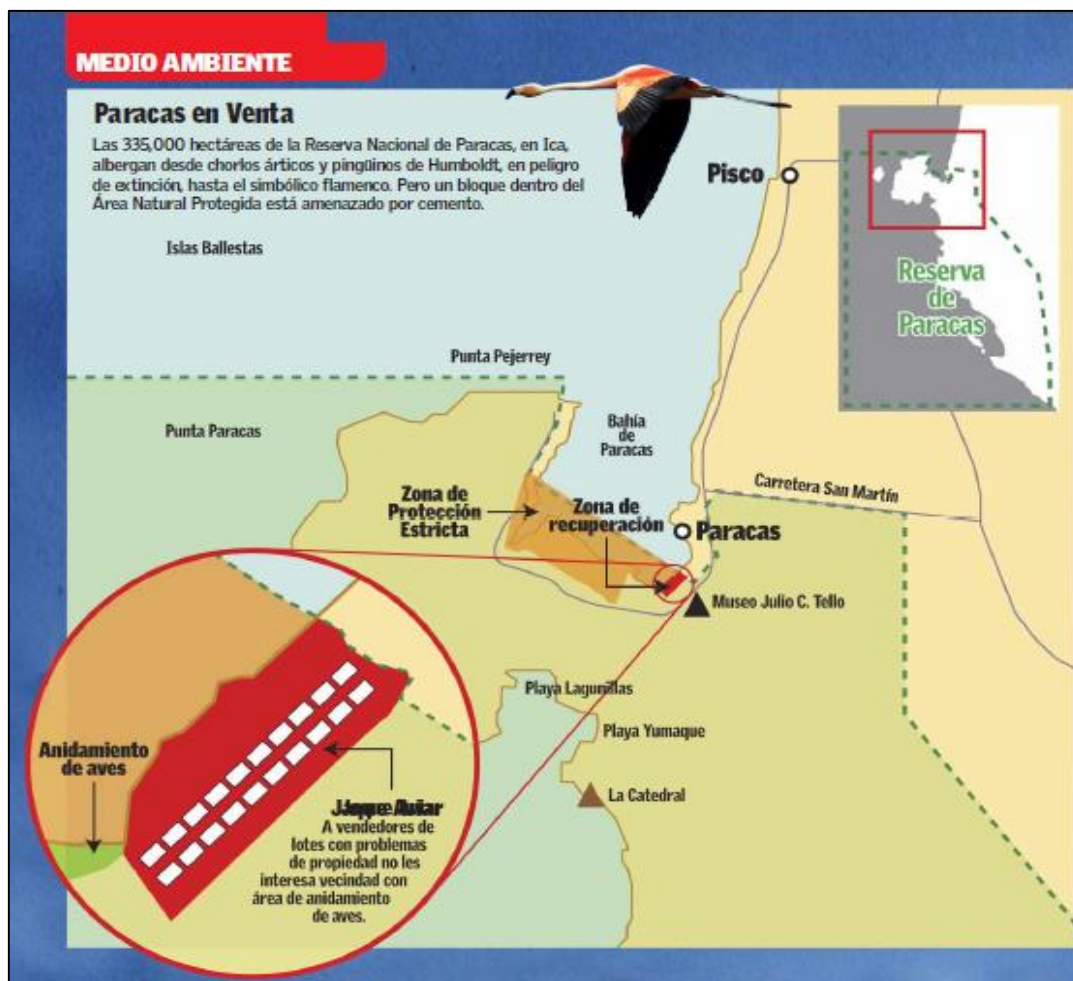


Figura 5.16 --- Límite de la RNP. ○ Ubicación de los proyectos de urbanización dentro de los límites de la RNP.
Elaboración: Revista Caretas, 2009.

La voracidad de los inversionistas inmobiliarios ante el *boom* turístico está conduciendo a otros conflictos. En el área adyacente al puerto, en la playa Atenas, desde los años 80 se establecieron criaderos de conchas de abanico conducidos por maricultores locales y regionales, ellos se encuentran con problemas para realizar su actividad porque ahora resulta que es propiedad privada de la Inmobiliaria El Remanso, se trata de 11 has ubicadas en la zona de amortiguamiento de la RNP que obliga a los maricultores a dar un inmenso rodeo antes de poder acceder a su zona de trabajo (Revista Caretas, octubre 25, 2018).

En el año 2018, el último día del mes de agosto fue también el último para uno de los empresarios hoteleros en El Chaco, que fue víctima de un crimen que aún no ha sido

resuelto, motivado según informaron los medios por la propiedad del terreno que ocupaba su hotel, aunque, no ha vuelto a suscitarse un evento de esta naturaleza.

No obstante, el sector inmobiliario se viene desarrollando a menor ritmo del que desearían los empresarios, una buena hipótesis para esta situación es la escasez de agua, en la visita a dos de los proyectos se indicó que la provisión de agua era a través de la compra a los tanques cisterna. Las figuras 5.17 y 5.18 muestran los espacios de los proyectos que aún están en proceso, el más antiguo es el Shamrock Paracas Lagoon que data del año 2011.



Figura 5.17 Proyectos inmobiliarios ubicados al sur de El Chaco.
Fuente: Google Earth (Enero, 2020).



Figura 5.18 Proyectos inmobiliarios ubicados al norte de El Chaco.
Fuente: Imágenes tomadas de Google Earth (Enero, 2020).

5.3 Conclusiones del capítulo

El crecimiento poblacional exige la creación de nuevas empresas que puedan abastecer de bienes y servicios, empleo e ingresos a la población. Ambos crecimientos han devenido en una competencia por recursos que son limitados. En este capítulo, para el área de estudio toman la forma de dos recursos fundamentales: espacio físico y agua. En este capítulo solo se han destacado tres de los problemas más acuciantes en Paracas.

Por un lado, el hecho concreto que Paracas se asienta en la árida costa peruana hace depender crucialmente cualquier actividad que se desarrolle en su territorio de un factor que de por sí es escaso: el agua.

Por el otro, el hecho concreto que la mayor parte del territorio de Paracas haya sido declarado como área protegida pone límites a la expansión de cualquier actividad en la que el espacio físico horizontal sea fundamental.

En el caso del agua, diversos indicadores técnicos señalan el desbalance hídrico del acuífero de Lanchas que tradicionalmente ha abastecido a la localidad, otra evidencia la constituye el hecho que Paracas está importando agua de las vecinas localidades, las cuales a su vez también están enfrentando estrés hídrico. Especialmente el turismo, exige ingentes cantidades de agua y la compra del recurso, aunque permite resolver el problema en el corto plazo, eleva los costos de los servicios y productos las empresas vinculadas al sector. Si esta situación continuara, los costos serán cada vez mayores y se convertirán en la principal limitante para la continuación del crecimiento turístico; de hecho, a mediano plazo, no se avizora una solución al problema de la escasez de agua, de este modo es de esperarse que el desbalance hídrico vaya en aumento. Aunque no se han producido conflictos, salvo por la denuncia de la perforación de pozos clandestinos, a medida que el problema se agrande, tales conflictos ocurrirán y, considerando que la población residente de Paracas vinculada al turismo son mayormente pequeñas empresas, ellas serán las verdaderas perjudicadas.

Un conflicto sí declarado ocurre entre el sector turístico local y la empresa Terminal Portuario Paracas (TPP) a la cual se le adjudicó la ampliación y administración del puerto General José de San Martín que se ubica, al costado mismo de la RNP. Los argumentos

de la población fueron muy claros: el incremento de la actividad portuaria no solo atendería contra la fauna local, sino que provocaría impactos sobre el medio físico; ambos recursos son cruciales para el turismo de naturaleza que Paracas ofrece a sus visitantes. Aunque la empresa logró justificar que tales impactos estaban dentro de límites permisibles, un nuevo proyecto de TPP puso nuevamente al empresariado turístico en la oposición, esta vez el permiso para la instalación de un almacén de concentrados minerales no ha sido logrado por la empresa. Pero, el problema continúa irresuelto.

El otro problema sobre el espacio físico enfrenta a grandes propietarios (no locales) con el Estado porque en el momento de establecerse la RNP en 1975, este no compró y pagó a los entonces propietarios por los terrenos que había incluido dentro del área protegida. Mientras el turismo fue una actividad de demanda solo regional, ninguna de las partes se preocupó por finiquitar las necesarias negociaciones, pero, el crecimiento de la actividad revaloró con creces el valor de los terrenos y en la actualidad resultan prácticamente impagables por parte del estado.

Si, por definición la CCE se refiere a la posibilidad que el turismo pueda interferir con otras actividades que se desarrollen en el espacio del destino turístico, es posible que la actividad turística en Paracas esté cerca de alcanzar esa capacidad, aunque, bien observado, el mismo principio de capacidad de carga económica debería aplicarse a aquellas otras actividades. Esta mirada ambivalente es, pues, otra de las complejidades del turismo.

An underwater photograph showing a school of fish swimming over a coral reef. The water is clear and blue, and the coral is visible on the seabed.

CAPITULO 6. CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA EN PARACAS

El propósito de este estudio fue establecer de dónde viene el desarrollo turístico de Paracas y a dónde va. Para resolver esta última cuestión se acudió al concepto de capacidad de carga, concretamente se analizó la CC social, la CC perceptual y la CC económica. Se conceptualizó cada una de ellas como:

CCS: Nivel de crecimiento turístico que los residentes están dispuestos a soportar sin ver afectado sustantivamente su nivel de bienestar. Límite hasta donde la población local o anfitriona tolerará el turismo y la presencia de los turistas.

CCP: Nivel de crecimiento turístico que los turistas o visitantes están dispuestos a tolerar sin ver afectada considerablemente la calidad de su experiencia y satisfacción. Límite a partir del cual los turistas buscarán destinos alternativos porque consideran excesivo el número de visitantes.

CCE: Nivel de crecimiento turístico a partir del cual la actividad turística obstaculiza el desarrollo de otras actividades sobre el área de destino. Límite hasta el cual el turismo se puede integrar a las demás actividades económicas sin causar presiones sobre ellas.

El nivel de crecimiento turístico es aproximado a través de la variable número de visitantes que arriban al destino, un destino turístico crece en la medida que más turistas lo visitan.

A continuación, a partir del análisis presentado en los tres capítulos anteriores, se sistematizan estas definiciones para ubicar el lugar de Paracas en el CVAT.

6.1 Sistematizando la percepción de los residentes sobre los impactos del turismo

Se ha elaborado un esquema para estimar la CCS a partir de las percepciones de los residentes, muestra cómo van cambiando las percepciones acerca de los impactos del turismo a medida que se incrementa el número de turistas.

En el eje horizontal del gráfico se mide el número de turistas que van arribando al destino. En el eje vertical se mide la percepción de los impactos, a medida que el número de turistas se eleva impactan sobre el destino provocando, por un lado, una percepción negativa por el incremento de los precios, alienación cultural, delincuencia, contaminación, etc.; y, por otro lado, están aquellos impactos que despiertan una percepción positiva como el incremento del empleo, de los ingresos, revaloración

cultural, mejora de los servicios públicos, del paisaje, etc. La línea roja representa la percepción negativa o costos del turismo que definen una curva creciente, en tanto no hay, por lo menos visiblemente, razones para creer que estos impactos puedan cambiar de dirección en algún momento, las pendientes de la curva pueden ser muy suaves o más empinadas, pero siempre serán positivas. La línea azul representa la percepción positiva o beneficios del turismo, a diferencia de la anterior, la curva tiene un tramo creciente y luego decrece; en la línea de Butler y Doxey, cuando empiezan a llegar los turistas, las expectativas de los residentes son crecientes debido a la generación de negocios, empleos e ingresos, pero, a medida que el número de turistas aumenta y agentes extralocales entran a competir con los locales, los beneficios iniciales y expectativas crecerán más despacio; si esta tendencia continúa, en algún momento la curva cambia de dirección denotando una caída en las expectativas positivas de los residentes, ya no abrazan el turismo y lo tolerarán en la medida que los beneficios percibidos aún sean mayores a los costos percibidos.

Percepción de impactos

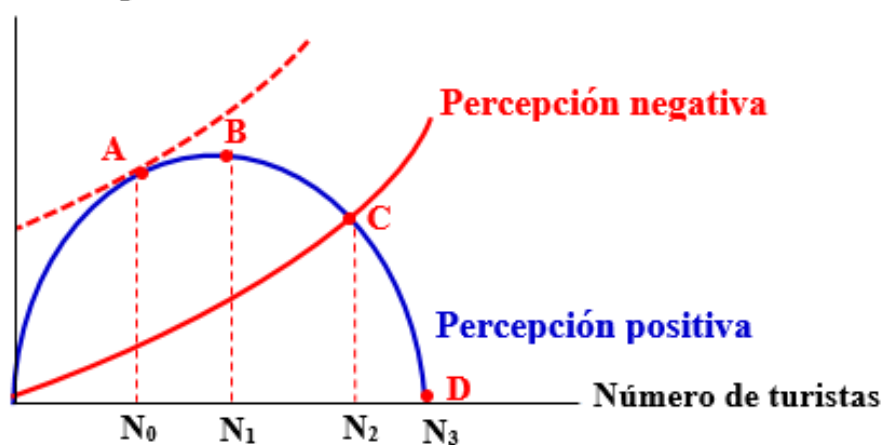


Figura 6.1. Evolución de las percepciones de los impactos de los residentes.
Elaboración propia.

El gráfico describe una situación en la cual, en un principio, la percepción de los beneficios es mayor que la de los costos, con el paso del tiempo y a medida que más turistas llegan al destino, estos continúan subiendo mientras que los beneficios alcanzan un máximo y luego empiezan a reducirse. Hemos señalado cuatro puntos sobre la línea de percepción de beneficios.

El punto A ha sido obtenido trasladando paralelamente la curva de impactos negativos hasta hacerla tangente a la curva de beneficios, en ese punto la distancia entre ambas curvas es la máxima por lo cual se obtiene allí el mayor beneficio neto. El punto A señalaría la CC óptima con N_0 turistas, pues, en ese punto el costo marginal y el beneficio marginal son iguales. El punto B donde el beneficio percibido es el máximo, el beneficio marginal es cero, por lo cual para cualquier número de turistas mayor a N_1 , el costo marginal de su presencia siempre será mayor a su beneficio marginal, por lo cual deberíamos sugerir el punto B como el de la CCS máxima¹⁶⁸. La distancia entre A y B, podría ser establecido como un umbral de crecimiento para los gestores del destino en el cual los mayores costos marginales puedan ser tolerados para alcanzar algunos objetivos específicos mientras se toman medidas para reducir los impactos negativos, se está afirmando que los responsables de la planificación y gestión del destino pueden ejercer influencia sobre ambas curvas de percepción de impactos (Saveriades, 2000). La situación cambia cuando el número de turistas supera a N_1 , la percepción positiva sobre el turismo empieza a reducirse y al alcanzar el punto C se igualan a los costos y el beneficio neto es cero. Si el número de turistas sobrepasa N_2 , la situación deviene contraproducente, al percibir que los costos son mayores a los beneficios, los residentes pueden manifestar rechazo hacia los turistas (el antagonismo de Doxey), la CC ha sido sobrepasada. En el punto D, los beneficios son cero; en teoría, el número de turistas puede ser mayor que N_3 , pero, en la práctica no podría ocurrir o ser contraproducente, hasta para los turistas probablemente.

La descripción anterior sería el resultado sin intervención de los gestores turísticos, la presencia de estos deviene, entonces, crucial

6.2 Sistematizando la congestión percibida en relación con la satisfacción del visitante

El propósito último de un turista es la obtención de una experiencia de calidad, la cual resulta de las actividades realizadas en el destino. La revisión de Graefe et al y la literatura reciente señalan que la satisfacción con la experiencia está relacionada con varios factores, uno de ellos, importante, pero no el único, es el número de otros turistas en el destino, cuando ellos estiman que tal número sobrepasa cierto límite experimentan

¹⁶⁸ Navarro (2004) cita a Shelby y Haberlein (1986) quienes aluden a los términos de máximo y óptimo al referirse a la capacidad de carga recreativa. Saveriades también alude a un nivel de CC óptima.

congestión, la cual puede afectar negativamente su satisfacción. Que se perciba congestión y que esta pueda ser considerada como baja, media o alta depende de:

- Las características de los individuos,
- Las características del lugar (factores locacionales) y las actividades que se realicen en este (nivel de uso e impactos ambientales).

O sea:

Congestión percibida = f (número de turistas, nivel de uso, impactos ambientales, factores locacionales, factores sociodemográficos y psicológicos)

A partir de determinada densidad, un incremento en el número de visitantes provocará la percepción de congestión, a medida que el número de turistas se eleva tales percepciones se elevan también. Si pudiéramos “medir cuantitativamente” la congestión podemos representar esta situación de la manera más sencilla como una relación lineal (en el más simple de los casos) con el siguiente gráfico:

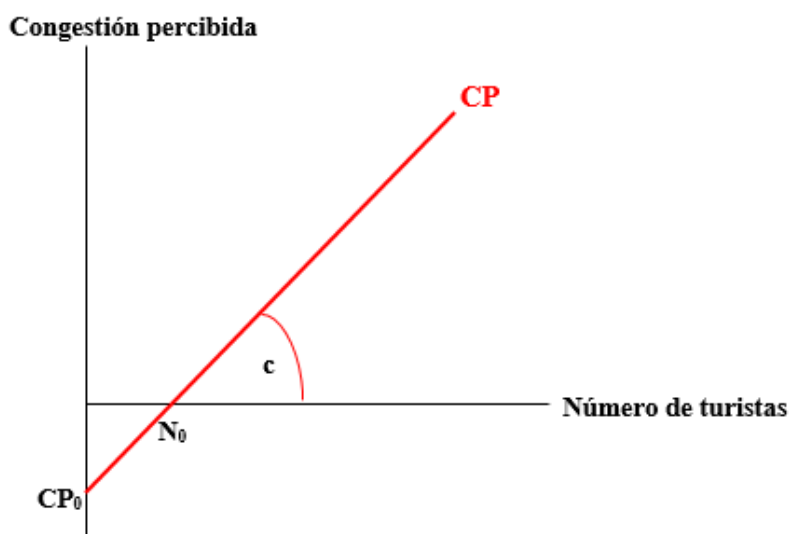


Figura 6.2 Congestión percibida como función del número de turistas.
Elaboración propia.

En el gráfico 1, la línea recta CP señala el nivel de congestión percibido por el visitante. El parámetro “c” recoge la sensibilidad del visitante a la presencia de otros turistas (la que viene determinada por las características demográficas y psicológicas del turista, como edad, nivel de educación, sensibilidad a los impactos del turismo); cuanto mayor es la sensibilidad del visitante a la presencia de otros turistas, el valor de “c” se eleva, la

curva gira hacia arriba y la percepción de congestión empieza con un número menor de turistas. El parámetro CP_0 recoge otras variables externas al turista (por ejemplo, nivel de uso, naturaleza de la actividad turística, características geográficas, infraestructura y servicios, actividades que se realizan, etc.) que influyen en el nivel de percepción, diferentes a la densidad o número de turistas en el área. El gráfico indica que, a partir de determinado número de usuarios, tal como N_0 , el visitante empieza a percibir congestión y que esta será creciente a medida que el número de usuarios se eleva. Un número menor que N_0 , no es percibida como congestión sino todo lo contrario (“congestión negativa”). El gráfico indica también que, si por ejemplo, la infraestructura y servicios mejoran en cantidad/calidad, el valor absoluto de CP_0 se eleva, la curva se traslada paralelamente a la derecha, entonces, el destino, con el mismo número de turistas anterior a la mejora, se percibe como no congestionado (o menos congestionado).

La línea recta CP solo indica que la congestión percibida es creciente a medida que el número de turistas se eleva. Dado que es inconcebible una situación en la cual un individuo o grupo pueda tolerar un número infinitamente creciente de otros visitantes, cabe preguntarnos: ¿cuál es la congestión máxima que puede tolerar el visitante? Se necesita otra variable, una que le ponga límite, para el concepto CCP esta variable es la calidad de la experiencia turística/satisfacción.

En la Figura 7.3, la curva S sugiere que a medida que el número de turistas la satisfacción se eleva, si el número de turistas continúa elevándose desde N_a , la satisfacción también lo hará, pero, a un ritmo menor, hasta alcanzar un máximo en S_b y N_b cantidad de turistas; a partir de aquí, si el número de turistas continúa en aumento, la satisfacción decrecerá y la experiencia devendrá en insatisfactoria. Los parámetros de la curva S deben ser las mismas variables que subyacen al parámetro CP_0 en el gráfico anterior -las características del destino, por ejemplo-si estas cambian para mejor, el punto N_b se iría más a la derecha y los visitantes estarán satisfechos con un número mayor de turistas en la misma área.

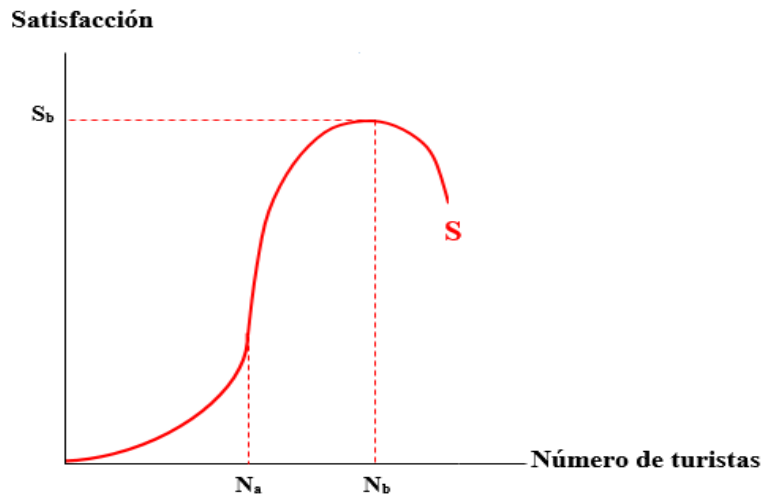


Figura 6.3 Relación entre la satisfacción y el número de turistas.
Elaboración propia.

Combinando los dos gráficos, se obtiene un resultado interesante:

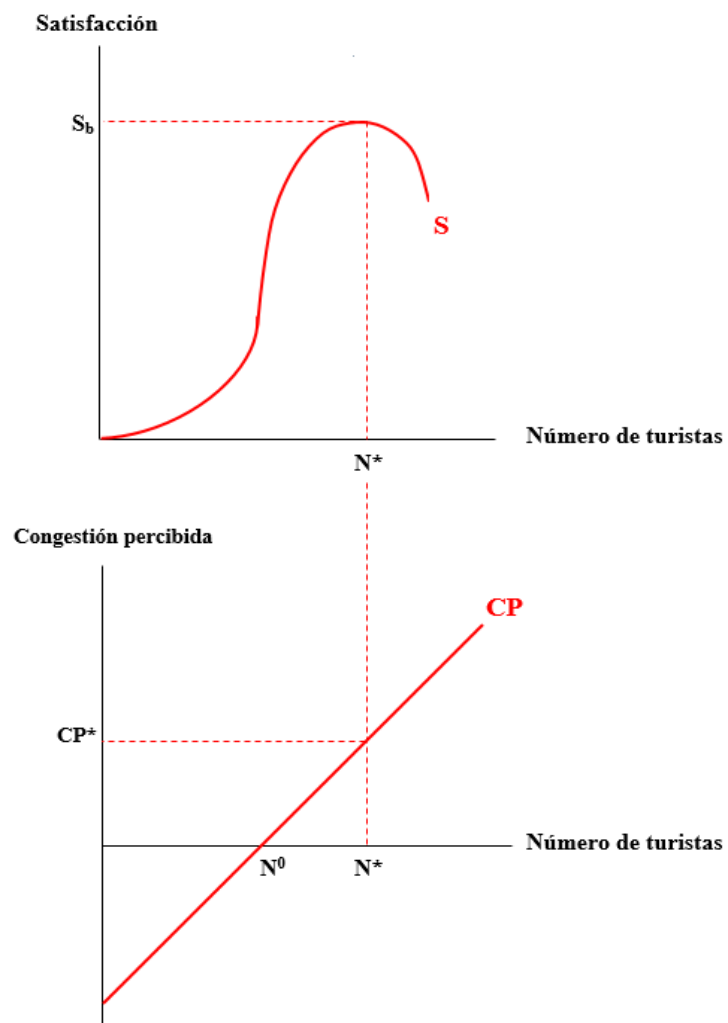


Figura 6.4 Relación entre la satisfacción turística y la congestión percibida.
Elaboración propia.

Es factible una relación positiva entre congestión percibida y satisfacción como la hallada en este estudio (por la presencia de otros factores que actuando en sentido contrario pueden conducir a un resultado inverso a lo esperado) y, como también es señalado por Graefe *et al* (1984), esto ocurre entre N^0 y N^* , a partir de este último aparece la relación negativa entre ambas variables propuesta por la definición de la CCP, N^* indicaría que se alcanzó la capacidad de carga de los visitantes y CP^* señala el límite entre un nivel de congestión tolerable y uno intolerable.¹⁶⁹ El rango $N^0 - N^*$ puede ser muy útil en términos de gestión, pues, daría tiempo a los gestores de incluir mejoras -en las facilidades, por ejemplo- o realizar otras acciones que trasladarían una o ambas curvas y desplazarían N^* a la derecha.

No se debe olvidar, sin embargo, que nada puede crecer indefinidamente, que es la idea que subyace en el modelo de Butler. Tampoco se puede pasar por alto que, para un mismo entorno, la congestión percibida varía de acuerdo a cada uno de los visitantes, no se puede esperar que todos los visitantes manifiesten congestión al alcanzar N_0 . Para poder establecer la capacidad máxima de tolerancia para el destino, Marzetti y Mosetti (2004) aplican la “regla de la mayoría” con ese fin, obtuvieron para su zona de estudio, un resort bien desarrollado al noroeste del Adriático, que el 53.33% de los encuestados se sentía cómodo con la cantidad de turistas en el resort y el 54.8% declaró que incluso se sentirían cómodos aceptando un mayor número de turistas.

6.3 Sistematizando el problema de la asignación de recursos

Se señaló en el capítulo 2 que el turismo no es la única actividad económica realizada en Paracas, otras actividades como la pesca artesanal e industrial, la agricultura, la industria, la actividad portuaria y, recientemente, la actividad inmobiliaria, también se llevan a cabo en el territorio paraqueño; estas actividades están vinculadas entre sí porque para su proceso productivo requieren algunos de los mismos factores productivos (recursos). Todas ellas utilizan, además, de los recursos convencionales, como son el capital y el trabajo, dos recursos claves: agua y espacio físico. Estos dos recursos son cruciales, el primero porque Paracas es un desierto y el segundo porque la mayor parte de su territorio es un área natural protegida, devienen así en dos recursos limitados por los cuales tienen

¹⁶⁹ Se está afirmando que los visitantes aún pueden experimentar satisfacción si los niveles de congestión son tolerables, o sea si la congestión percibida es baja o moderada. Una elevada congestión daría lugar a intolerancia y llevar a los visitantes a no desear volver a visitar el destino.

que competir. Lo que no ocurre con el capital y el trabajo que no solo pueden ser adquiridos en el mercado sino, fundamentalmente, son sustituibles entre sí, es decir, se puede sustituir capital por trabajo y viceversa (aunque no sea una sustitución perfecta).

El agua y el espacio físico no son sustitutos sino complementarios, es decir se utilizan en proporciones fijas. Mientras el agua y el espacio sean abundantes, las actividades pueden desenvolverse sin problemas, pero, si alguna o algunas crecen más rápidamente que las otras y tales recursos alcanzaran niveles críticos, surgirán conflictos.

Lo expuesto puede ser representado en el gráfico siguiente:

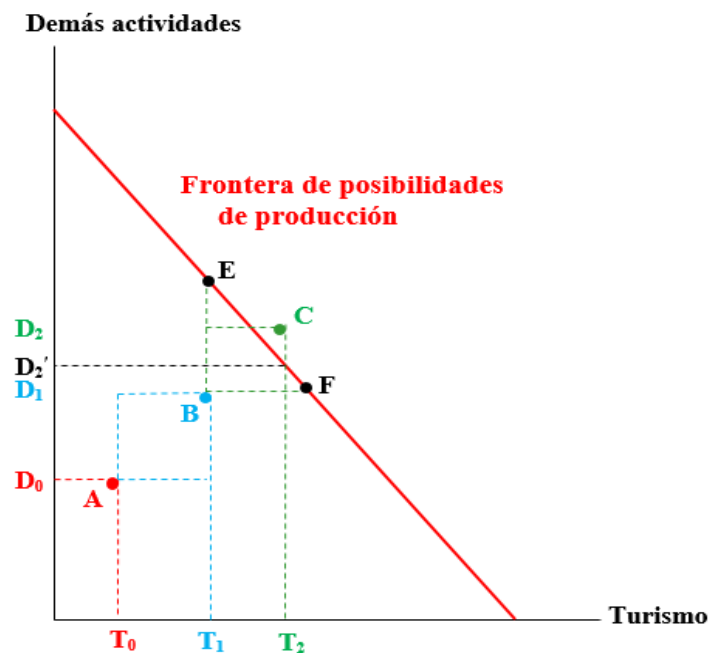


Figura 6.5 Posibilidades de producción regional con recursos complementarios.
Fuente: De Pablo (1971)

El gráfico supone la existencia de dos actividades: el turismo y las “demás actividades”, dos recursos productivos: agua y espacio físico que existen en cantidades fijas y son usadas en cantidades fijas por cada una de las dos actividades y los rendimientos a escala son constantes.¹⁷⁰ Se puede suponer que uno de los recursos es redundante, es decir, aun cuando se use plenamente uno de ellos, todavía quedará un excedente del otro, sea el espacio físico este recurso. Se puede suponer, también, que la intensidad con que cada actividad usa cada uno de los factores es distinto -no tienen por qué coincidir-, el turismo

¹⁷⁰ Como los recursos son complementarios, la función de producción es una línea recta, cada vez que se incrementa en una unidad el uso de un factor, para que la producción se eleve el uso del otro se elevará también, pero, en una magnitud constante, de aquí las proporciones fijas y los rendimientos constantes.

puede ser más intensivo en agua y las “demás actividades” más intensivas en espacio físico o al revés.

Las posibilidades máximas de “producción” de ambas actividades en estas condiciones están dadas por la frontera de posibilidades de producción (FPP). La pendiente negativa de la frontera indica que, por ejemplo, si el turismo crece, necesariamente la producción de las “demás actividades” decrecerá, pues, los recursos que necesita para su crecimiento solo podrá tomarlos de la producción de estas.

Si se parte de una situación como la señalada por el punto A, en el cual el turismo produce como T_0 y las “demás actividades” producen como D_0 , ambas pueden expandirse hasta un punto como B, en el cual el turismo crece hasta T_1 y las demás actividades hasta D_1 , tales crecimientos ocurren sin que se generen problemas; sin embargo, si ahora el turismo quisiera expandirse hasta T_2 y las demás actividades hasta D_2 no sería posible, pues, no habría agua suficiente, aun cuando se disponga de espacio físico, el punto C que determina tales niveles de producción está fuera de la FPP. Si el turismo lograra expandirse hasta el T_2 deseado, esta situación implicaría que las “demás actividades” deban frenar su crecimiento hasta D_2' , más aún si el crecimiento turístico continuara hasta un punto como F frenaría cualquier intento de expansión de las demás actividades. En la literatura turística, a una situación como la descrita, en la cual el desarrollo turístico obstaculiza el desarrollo de las otras actividades en el destino, se la indica como capacidad de carga económica. Aunque bien mirado, debería decirse lo mismo de las “demás actividades”, si estas logran expandirse hasta un punto como E, solo podrían hacerlo a expensas del crecimiento del turismo, también ellas tienen una capacidad de carga económica, incluso si las “demás actividades” logran expandirse hasta D_2 limitarían el crecimiento del turismo a una cantidad inferior a T_2 .

¿Cómo se resuelve este problema? el análisis anterior debe ser complementado con un análisis de los demandantes, la producción debe ajustarse a la disponibilidad a pagar de los consumidores por cada uno de los “bienes”. Los costos de información y logísticos para estimar la demanda social son muy altos, pero, teóricamente en un mercado en competencia perfecta¹⁷¹ los consumidores ajustarán sus presupuestos a sus preferencias y los precios de los bienes, mientras que los productores ajustarán su producción a esos

¹⁷¹ Competencia perfecta en los mercados de bienes y en los mercados de factores.

mismos precios y a los costos marginales en que incurren (Pindick, 2001), de manera que producción y consumo se determinan simultáneamente y son coincidentes. Como la disponibilidad a pagar de los consumidores representa el beneficio marginal (BMg) de consumir el bien y este decrece a medida que se consume más del bien, y que el costo marginal (CMg) se mantiene constante (función de producción de proporciones fijas) hasta el uso pleno de los recursos, para la actividad turística se puede obtener lo siguiente:

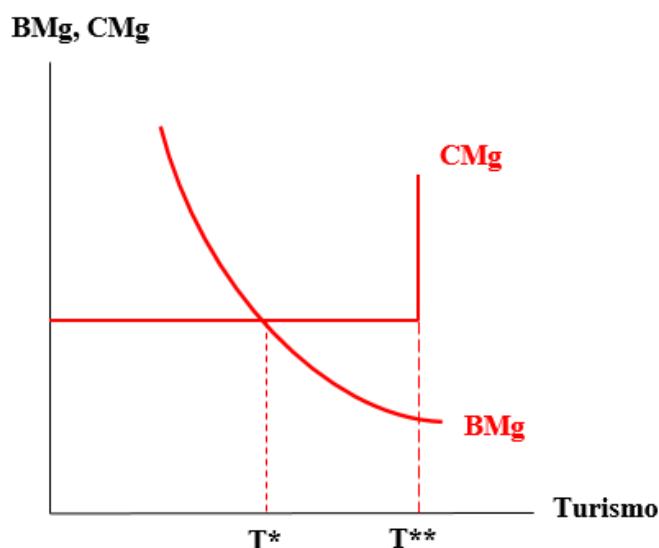


Figura 6.6 Beneficios y costos marginales del turismo.
Elaboración en base a Pindck (2001)

T^* representa la cantidad de producto turístico que satisface tanto al consumidor como al oferente del turismo en un momento dado, notemos que este equilibrio viene determinado por la demanda, por lo menos en el corto plazo. T^{**} señala la máxima cantidad de turismo que puede ser producida, una vez que se agotan los factores productivos o el recurso más escaso. De la misma manera puede obtenerse la cantidad de producto óptima para las “demás actividades”. Y si, efectivamente, existe competencia perfecta en todos los mercados T^{**} y D^{**} deben determinar un punto sobre la FPP y el resultado es un equilibrio económico eficiente, en el sentido que se usa plenamente el factor relativamente escaso y ninguna de las dos actividades podría mejorar su situación sino a expensas de reducir la de la otra (Pyndick, 2001).

Sin embargo, en la vida real la competencia no es perfecta, si alguna de las dos actividades tuviera características oligopólicas o si alguna de ellas generase algún tipo de externalidad negativa sobre la otra, tal equilibrio eficiente no ocurriría.

Más aún, si se pudiera alcanzar alguna combinación sobre la FPP, cómo poder determinar si la solución asegura un reparto más o menos equitativo de los ingresos entre los miembros de la sociedad. Por ejemplo, si el equilibrio se alcanzara en el punto E de la FPP, habría demasiada producción de las “demás actividades” y relativamente poca actividad turística; en estas condiciones, si el turismo demanda mucha mano de obra e inversión local, mientras que en la otra el capital y el trabajo fueran mayormente foráneos, tal solución estaría lejos de ser una solución que asegurase una distribución razonablemente equitativa de los beneficios entre los residentes.

Tales situaciones llevan al planteamiento de la intervención del estado; los alcances y las modalidades de tal intervención, así como las acciones y programas necesarios pueden ser proporcionados por el marco de la GIZC, pues, esta reconoce que los múltiples usos de las zonas costeras pueden no ser compatibles por las externalidades negativas que unos pueden generar sobre los otros usos y generar conflictos.¹⁷² No obstante, la necesidad de diversificación de las actividades para reducir la vulnerabilidad económica de las regiones, propician un enfoque integrador por parte del estado, que compatibilice los objetivos sectoriales y procesos productivos y el bienestar común con los intereses privados. Ciertamente, la fragilidad y la elevada dinamicidad de las zonas costeras, por un lado; y los limitados recursos financieros de los que dispone el estado para ejecutar un modelo de manejo integrado, por el otro, imponen límites a su actuación; pero, el estado debe asumir el liderazgo y comprometerse francamente, propiciando el concurso eficaz de cada uno de los involucrados para conducir a la economía paraqueña y no solo al turismo por la senda del anhelado crecimiento, sostenido, equilibrado y equitativo.

6.4 Evolución del turismo en Paracas y los límites de las CCT

Específicamente, en los 3 capítulos anteriores se debió responder a:

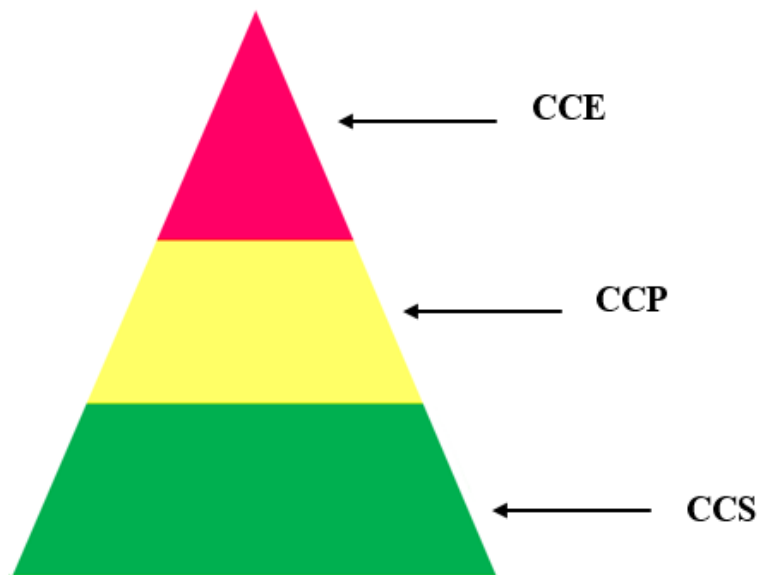
1. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de los residentes a la presencia de los turistas?
2. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de los turistas a la presencia de otros turistas?

¹⁷² En Paracas, por ejemplo, el fuerte ruido producido por un mayor flujo de los camiones que ingresarían y saldrían del puerto como efecto de su ampliación llevaría a migrar a las aves y estas constituyen uno de los atractivos del paisaje paraqueño, se trata de una externalidad negativa sobre la que reclaman los residentes de Paracas. Al mismo tiempo la actividad portuaria y las industrias son actividades oligopólicas.

3. ¿Cuál es el nivel de tolerancia de las demás actividades económicas realizadas en el territorio al desarrollo del turismo?

Y, el objetivo general de este estudio fue responder a cuál es el estado actual del turismo y cuáles son sus perspectivas.

Las conclusiones parciales obtenidas en los capítulos IV, V y VI pueden ser mostradas usando los colores de un semáforo.



El cuadro debe interpretarse como que todavía hay un margen razonable de tolerancia en los residentes, un buen margen en los turistas, pero, hay una señal de alarma en torno a la disputa por los recursos por parte del conjunto de actividades económicas realizadas en Paracas, específicamente en torno al agua y el espacio físico que requieren todas las actividades económicas realizadas en Paracas.

Una explicación global, a partir de las explicaciones parciales dadas líneas arriba, es mostrada por la figura 6.7.

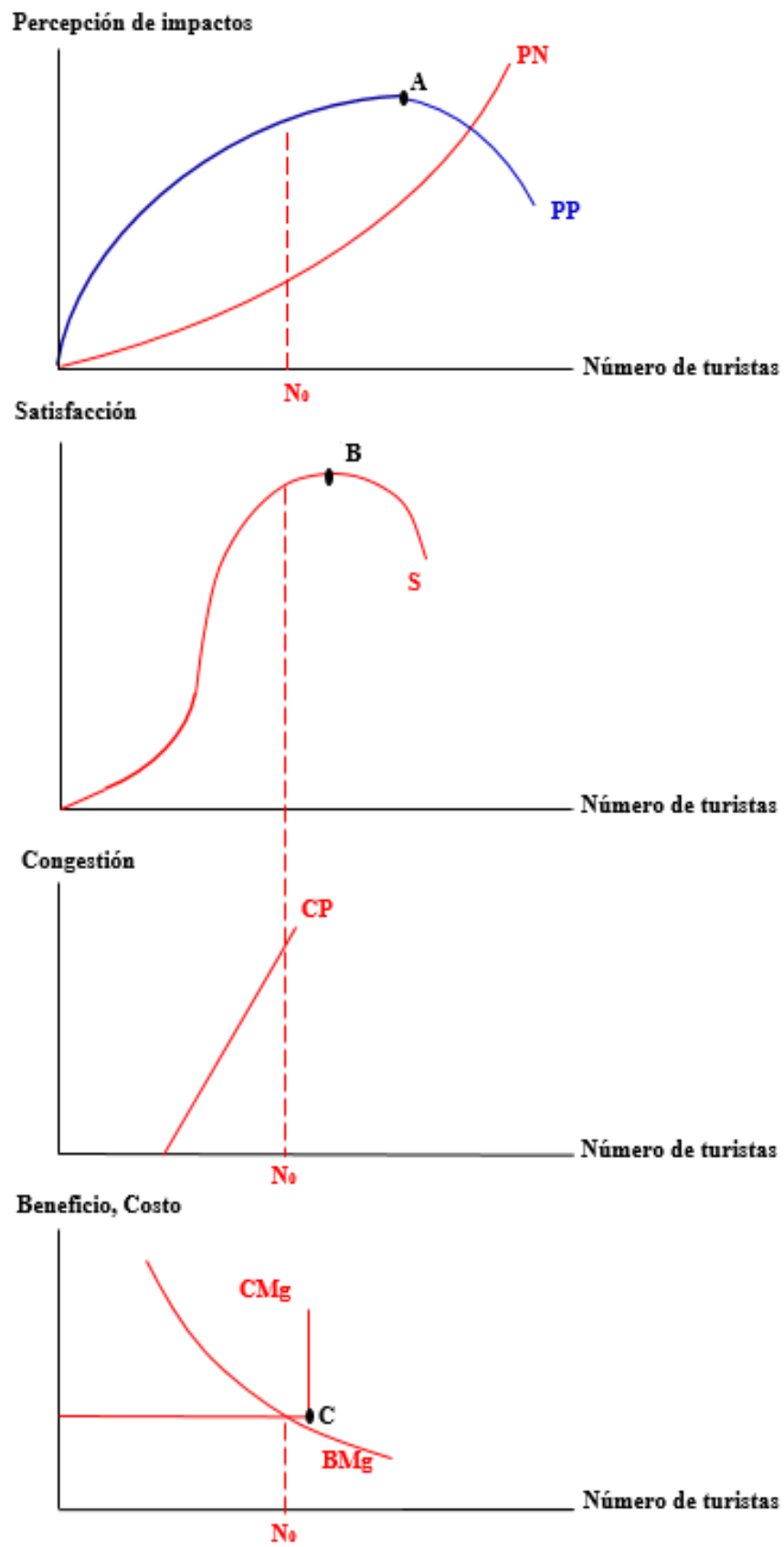


Figura 6.7 Las capacidades de carga en Paracas.
Fuente: Gráficos anteriores.

Los puntos A, B y C de señalan la capacidad de carga social de los residentes, la capacidad de carga perceptual de los visitantes y la capacidad de carga económica, respectivamente. Hay un cambio en la última figura referida a la CC económica, al construir el aparato teórico para esta se consideró el nivel de producción turística en el eje horizontal; sin embargo, sabemos que dada la naturaleza del turismo no es posible referirse a tal nivel de producción, pero, se puede aproximar a esta variable por el lado de la demanda, por el número de turistas que visitan el destino y consumen el “producto turístico”. La figura explica que cada capacidad de carga tiene su propio límite y estos no coinciden necesariamente. La mayor capacidad de carga corresponde a los residentes (CCS) quienes ven en el crecimiento turístico una forma de seguir mejorando sus condiciones de vida. Luego, está la capacidad de los visitantes (CCP), quienes perciben algún grado de congestión pero que es tolerable. Finalmente, C denota la menor capacidad de carga, la que corresponde a la capacidad de carga económica (CCE). N_0 representa el flujo turístico actual, N_0 viene determinado por la demanda turística (cantidad de visitantes), dado que la oferta en términos de sus recursos limitantes (agua y espacio físico) es constante; N_0 no representa un punto de eficiencia, dado que no está sobre la frontera de producción – para ello debería coincidir con el punto C-, pero, sí representa un equilibrio de corto plazo. Es preciso anotar que el punto C, puede trasladarse a la izquierda si los oferentes logran aumentar la cantidad del recurso más escaso; es el caso del agua en Paracas, donde los oferentes -restaurantes, hoteles, etc-, están comprando agua de otras localidades y así están extendiendo los límites que les impone la escasez de agua.

Dado que la capacidad de carga turística (CCT) se define como la máxima cantidad de visitantes que puede recibir un destino turístico sin que se vea afectado el bienestar de los residentes (CCS), ni la satisfacción de los propios turistas (CCP), ni las demás actividades económicas (CCE) que se desarrollan en el espacio turístico¹⁷³ (es decir, sin que se haya cruzado los puntos A, B y C en la figura 6.7) y dado que las diversas cargas no coinciden, la CCT necesariamente vendrá determinada por la menor de ellas, en el caso de Paracas por la CCE. Martin y Uysal (1990) ya se refirieron a esta posibilidad y así lo indicaron, entonces, N_0 bien puede señalar el punto en el cual se encontraba Paracas al momento de finalizar la investigación de campo.

¹⁷³ Además, la definición de CCT considera que no se produzca un daño irreversible al medio físico, pero, la capacidad de carga ecológica no ha sido considerada en este estudio.

Ahora queda por relacionar lo que se ha sistematizado sobre la CCT y ubicar a Paracas en el CVAT, la propuesta es la siguiente:

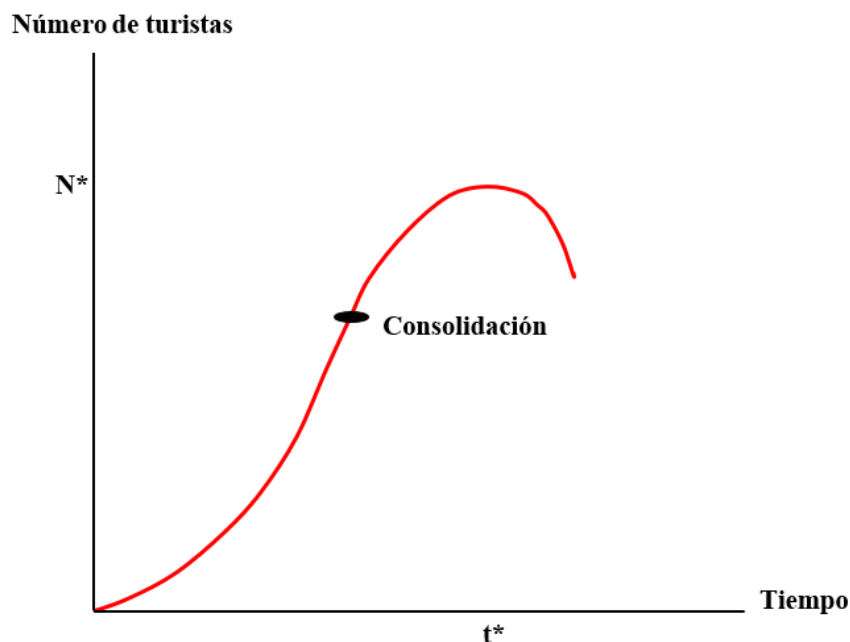


Figura 6.8 Ubicación de Paracas en el CVAT.
Fuente: Butler (1980)

Paracas no ha alcanzado su capacidad de carga turística y la información estadística disponible hasta 2019 permiten ubicarla en la etapa de consolidación en el CVAT como se representa en la Figura 6.8.¹⁷⁴ Aunque Butler no profundizó las razones que subyacen al ciclo sugirió que podría estar relacionado a los cambios en las preferencias de los turistas, pero, sugiere también el papel de los residentes y la ocurrencia de eventos exógenos como factores que pueden afectar la trayectoria del ciclo. Sin más fricciones que el incremento gradual de la cantidad de turistas, el punto más alto de la curva roja en la Figura 6.8 señalaría el máximo número de turistas que visitaría Paracas en algún momento del tiempo (t^*), dadas las condiciones actuales del destino; es decir, está señalando la capacidad de carga perceptual (N^* en el gráfico 6.8 y 6.4), corresponde a aquella situación en la cual la congestión percibida ha llegado a su límite tolerable, a partir de aquí los turistas empiezan a dejarían de sentirse atraídos por el destino Paracas.

¹⁷⁴ Aunque no se cumplan en Paracas todas las características que Butler señala para esta etapa, como la declinación de la percepción positiva de los residentes ante los mayores impactos negativos del turismo.

No obstante, aunque esto no ocurriría pronto, la escasez de agua y espacio físico pueden empezar a elevar los precios en el destino, lo cual reduciría la satisfacción de los turistas y terminaría alejándolos aún antes de que la presencia de otros turistas se torne intolerable, como algunos autores sugieren (Navarro, 2003), este escenario probable daría lugar a la línea marrón punteada en la Figura 6.9, el segmento A, aunque igual se traza una ruta en el tiempo con características cíclicas.¹⁷⁵

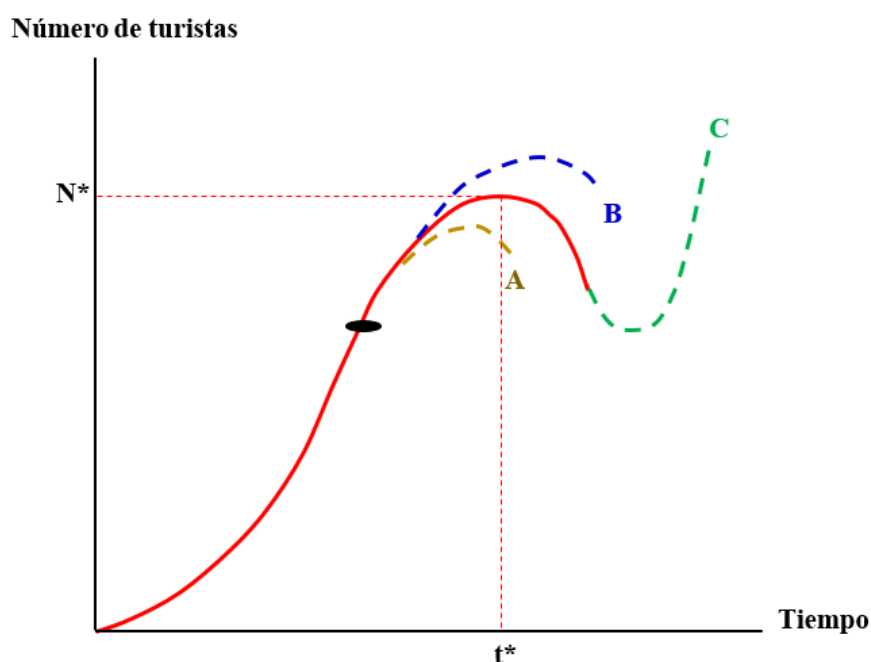


Figura 6.9 Escenarios posibles de la senda de crecimiento del turismo en Paracas
Fuente: Butler (1980)

De la misma manera, la oportuna y eficaz intervención de los gestores turísticos gubernamentales puede dar lugar a que ocurra la línea punteada azul en el segmento B, y de hecho, es a ellos a quienes les corresponde ampliar el margen para la CCT (Martín y Uysal, 1990). Otro escenario probable, aunque menos deseable sería que, si las autoridades y demás *stakeholders* no logran establecer un consenso y actuar sobre las condiciones actuales, Paracas continúe sobre su senda “normal” de decrecimiento (desde el punto máximo alcanzado en el ciclo), en cuyo caso el turismo dejaría de ser sostenible;

¹⁷⁵ Esta situación no sugiere que se forme un nuevo ciclo como sugeriría Wall (1982), pues solo se estaría suavizando y finalizando el ciclo ya iniciado.

aunque, siempre cabrá la posibilidad de retomar la senda del crecimiento y la búsqueda de la sostenibilidad, en la figura sería la línea punteada verde en C.

En Paracas, la escasez de agua es el problema más álgido, la solución para el empresariado turístico en el corto plazo -como para las autoridades responsables del abastecimiento de agua para la población- está pasando por comprar agua de otras localidades, la cuestión es que esta medida no es una solución viable a largo plazo, por cuanto la escasez de agua no es solo local sino regional y es muy probable que los problemas del cambio climáticos agudicen la situación. Como mencionó el mismo Butler (1980), tal vez el crecimiento del turismo podría mantenerse dentro de ciertos límites para mantener sus beneficios por un tiempo más largo; pero, con una población tan dependiente del turismo, como es el caso de los residentes de la bahía y dado las características de la actividad en Paracas será difícil lograr que no aspiren a que cada vez más turistas lleguen a visitarlos. Algunos autores han propuesto elaborar estrategias que atraigan a turistas con mayor poder adquisitivo, la cuestión es determinar cuáles serían estas.



CONCLUSIONES FINALES

Conclusiones finales

Paracas es un extenso territorio desértico, ha estado casi despoblada durante todo el siglo pasado y aún ahora se caracteriza por su baja densidad poblacional. La riqueza marina de este litoral dio lugar a que la pesca artesanal se desarrollara desde hace más de dos siglos. El inicio del turismo, en cambio, puede ser rastreado hacia la década de los 30 del siglo pasado ante el descubrimiento de los vestigios de una antigua cultura que se asentó en su territorio hace más de 2 mil años, aunque fue en la década siguiente cuando algunos pioneros construyeron el primer hotel en la Bahía de Paracas y proyectaron la instalación de un balneario turístico.

Pero, el desarrollo del turismo fue muy lento y recién hacia fines de siglo Paracas empezó a atraer numerosos turistas y visitantes. Sin embargo, actualmente es el segundo destino turístico en el Perú.

El modelo del ciclo de vida de las áreas turísticas (CVAT) puede explicar el proceso de evolución del turismo en Paracas, el cual se resume en la figura siguiente:

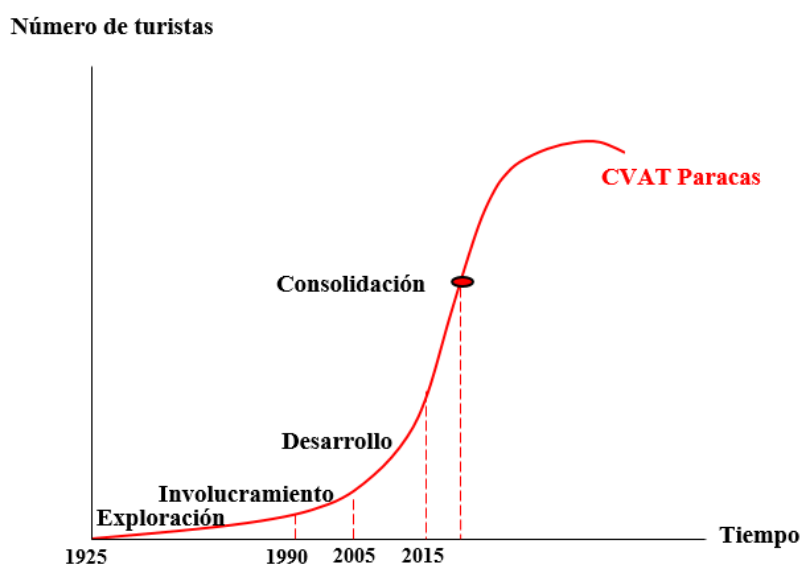


Figura 7.1 Etapas de la evolución del turismo en Paracas.
Fuente: R. Butler (1980)

La etapa de exploración comprende un periodo de 7,5 décadas, fue un turismo elitista que respondió al esfuerzo del sector privado. Este periodo de tiempo tan largo puede explicarse por dos factores. Primero, una escasa y débil demanda turística explicada a su

Conclusiones finales

vez porque Paracas estaba alejada del principal emisor de turistas, Lima, y de las corrientes turísticas del país. Segundo, una débil oferta turística porque los recursos naturales de Paracas atrajeron a inversionistas extrarregionales cuyos intereses se dirigieron a otras actividades productivas de mayor rentabilidad.

La etapa de involucramiento abarca un periodo de 15 años (aproximadamente de 1990 a 2005), se caracteriza por la movilización de una demanda y oferta turísticas vinculada a la recuperación económica del país que salía de la crisis de la década de los años 80, la cual afectó a toda América Latina y a algunos problemas internos. En esta etapa Paracas empezó a movilizar tanto el turismo regional como extrarregional y los residentes locales empezaron a formar una parte importante de la oferta turística.

La etapa de desarrollo se inicia aproximadamente desde el año 2005 y va hasta el año 2015, en un contexto en que la promoción del turismo incluyó a Paracas entre los atractivos turísticos nacionales como parte de la ruta hacia el Cuzco, el principal destino nacional. Pero, Paracas contaba con dos ventajas comparativas: su relativa cercanía a Lima -puerta de ingreso del turista extranjero y principal fuente de turismo interno- y su paisaje natural, en un contexto en el que la naturaleza se convirtió en un recurso turístico importante en todo el mundo. La tasa de crecimiento promedio anual de arribos de visitantes a la Bahía fue 22,7% entre 2008 y 2015, frente al 7,4% del turismo nacional.

Paracas es un destino de sol y playa para los turistas nacionales, pero, ellos comparten también el interés de los turistas extranjeros por los paisajes naturales que ofrecen la Reserva Nacional de Paracas y las Islas Ballestas. Paracas está consolidando su desarrollo con una oferta que se va diversificando para continuar atrayendo tanto al turista nacional como extranjero. Entre 2016 y 2019 la tasa de crecimiento del turismo fue de 18%, mientras el turismo nacional creció a un ritmo de 6,2%.

Esta tasa de crecimiento lleva a la plantear la posibilidad de si Paracas está acercándose rápidamente a los límites de su capacidad de carga y a una caída abrupta del número de visitantes.

Conclusiones finales

Se evaluó esta posibilidad a partir del análisis de la capacidad de carga, tres componentes fueron evaluados: la capacidad de carga social de los residentes (CCS), la capacidad de carga social de los visitantes o carga perceptual (CCP) y la capacidad de carga económica (CCE).

La CCS se realizó a partir de la percepción de los residentes sobre los impactos del turismo. Dos tercios de la población de la Bahía de Paracas está vinculada directamente al turismo y sus beneficios económicos son considerados los más importantes, admiten que el turismo está contribuyendo a la escasez de agua, pero, no lo consideran un impacto relevante. Los residentes desean que el número de turistas siga creciendo, sin embargo, aunque constituyen una parte importante de la oferta turística local, reconocen que el apoyo a los programas de desarrollo turístico es escaso y no se trata adecuadamente al turista, lo cual puede explicarse porque el mercado turístico local es muy competitivo y los costos de transacción pueden ser altos. Se ha podido establecer que la capacidad de carga social está aún lejos de ser alcanzada.

La capacidad de carga perceptual de los visitantes se analizó a partir de la congestión percibida por los turistas y cómo esta afectó la calidad de la experiencia recibida y su satisfacción. Los resultados señalan que el turista que visita Paracas es, fundamentalmente, un vacacionista atraído por el paisaje natural y las playas del litoral paraqueño y es sensible a los impactos del turismo sobre el medio ambiente. Ellos declararon que, aunque perciben cierto nivel de congestión, la experiencia recibida fue satisfactoria al punto que un 80% de los encuestados sí recomendaría visitarlo. El análisis de regresión indica, no obstante, que la congestión afectaría negativamente la calidad de la experiencia, aunque no necesariamente la satisfacción global, este resultado podría explicarse por el hecho que el turista paraqueño muestra cierta predisposición a tolerar un cierto nivel de congestión y la calidad percibida de los atractivos turísticos. En consecuencia, se puede decir que en Paracas no se ha alcanzado la capacidad de carga perceptual.

En cuanto a la capacidad de carga económica, Paracas tiene dos características cruciales para determinarla: por un lado, la mayor parte de su territorio es un área natural protegida,

Conclusiones finales

y por el otro, todo el territorio marca el límite superior de una de las regiones más áridas del mundo. Paracas se abastece del acuífero de Lanchas que provee del recurso a otras actividades como la agricultura y la industria, las cuales han crecido igual que el turismo y la economía nacional. La creciente escasez de agua está llevando a que las empresas turísticas estén comprando agua de las localidades vecinas de Pisco y Chincha, puede preverse que, si la tasa de crecimiento turístico sigue manteniéndose alta, se encarecerá aún más precio del agua, con el consiguiente efecto sobre los costos turísticos. No se prevé a corto ni a mediano plazo una solución estructural a este problema, lo que convierte la escasez de agua en una fuente potencial de conflictos y una limitante a la expansión no solo del turismo. El otro recurso que sí ha provocado enfrentamientos entre algunos de los stakeholders es el espacio físico. Toda la zona de amortiguamiento que rodea a la Reserva Natural de Paracas se ha asignado para diferentes usos, urbanos, industriales y de servicios; la expansión de cualquiera de ellos solo podría ocurrir a expensas de los otros. Además, la práctica del ecoturismo está interfiriendo con la actividad y expansión del puerto. A mediano o largo plazo, la competencia por estos dos recursos acercará a Paracas al límite de su capacidad económica, es esta la que afectará la sostenibilidad de la actividad turística.

En el estudio no se incluyó la capacidad de carga ecológica porque su análisis escapa a las capacidades académicas de la investigadora, sin embargo, una ligera aproximación se logró a través del análisis de las CC estudiadas, la contaminación del agua de mar fue señalada por los residentes como el problema importante en términos de contaminación y los turistas consideraron la limpieza de las playas cerca del nivel de baja calidad. No se señalaron otros problemas ambientales de gravedad.

El estudio propone un esquema general para identificar variables que no son difíciles ni costosas de medir y pueden permitir al gestor turístico estimar periódicamente la proximidad del destino a su capacidad de carga social y perceptual sin tener que aterrizar en el hallazgo de un número de turistas mágico u óptimo. En ambos casos, las percepciones de turistas y residentes sobre los impactos del turismo y sobre la calidad de los servicios, atributos y satisfacción turísticas pueden ser medidas a través de encuestas y entrevistas periódicas.

Conclusiones finales

Es importante que los gestores realicen esta tarea porque permite establecer acciones concretas para gestionar el impacto de la presencia de los turistas y determinar límites aceptables de cambio. El estudio reveló, por ejemplo, que los beneficios económicos, que fueron los más destacados por los residentes, dieron un valor de 4 cuando la valuación más alta posible fue 5, esto indica que aún hay mucho por hacer en términos del bienestar que el turismo puede proveer a la población local; además, lograr una mejora en este aspecto puede tener un efecto multiplicador en otros campos de acción de los gestores públicos, algunos autores han destacado la falta de confianza de los locales en sus autoridades como uno de los cuellos de botella para lograr el crecimiento sostenido del turismo y los propios residentes señalaron esta desconfianza. En el caso de los turistas, su satisfacción con la experiencia (el producto final del turismo en este estudio), de manera similar a la de los residentes, dio como resultado un valor de 4 frente al valor máximo de 5, también aquí hay un espacio para mejorar.

El esquema propuesto planteó la capacidad de carga económica en términos de los costos marginales y beneficios marginales del turismo a partir de los recursos limitantes de la actividad. Los costos marginales reflejan la oferta turística y los beneficios marginales la demanda, si esta continúa subiendo el destino se acercará peligrosamente a su CCT si simultáneamente la oferta no resuelve las restricciones en términos de los recursos de agua y espacio señalados. En este caso, el estudio encontró que la actuación de la autoridad local es limitada, no dispone de los recursos financieros, ni las capacidades humanas e institucionales para articular a los distintos sectores económicos, ajustar sus demandas y conciliar sus intereses en un programa de manejo integrado de esta zona costera, es responsabilidad del gobierno nacional, aunque este lo ha asumido, en la práctica no está ocurriendo.

Este estudio no ha considerado algunos aspectos que pueden tener alguna incidencia en los resultados, tales como las relaciones de poder entre los grupos de interés o *stakeholders* y la estacionalidad del turismo. El plan turístico de la RNP y su zona de amortiguamiento (2011-2015) estableció un mapa de actores en el escenario turístico (Anexo 11), pero, solo los clasifica como actores internos y externos; de las entrevistas realizadas y la observación durante todo el trabajo de campo se observaron nuevos

Conclusiones finales

actores: la Cámara de Turismo y Comercio Exterior de Paracas (CAPATUR), la Marina Turística, los propietarios de grifos, las juntas vecinales, ACOREMA, la asociación de sombrerilleros, la asociación de cuatrimotos, el centro de salud y los centros educativos. En general, la articulación entre todos ellos es débil, la movilización contra la ampliación del puerto San Martín nucleó a las asociaciones de turismo en un frente en el que se pudo distinguir algún liderazgo (particularmente femenino), aunque no ha permanecido. Conocer a profundidad los niveles, dirección y las formas e intensidad en que se dan las relaciones entre los *stakeholders* apoyaría la gobernanza del turismo en Paracas. En cuanto a la estacionalidad, si bien existe, esta no es muy marcada, los turistas nacionales se concentran en los tres meses del verano y los turistas extranjeros en los meses de otoño e invierno; sin embargo, sería necesario medir su efecto sobre los ingresos y el bienestar general de los residentes para establecer medidas que pudieran atenuar el impacto de la estacionalidad.

Para analizar la sostenibilidad del turismo en Paracas, el este estudio utilizó el modelo de ciclo de vida y el concepto de capacidad de carga como herramienta metodológica, pero, se puede sugerir también el uso de los escenarios de futuros, que evalúen los conflictos potenciales o soluciones potenciales a los problemas actuales, un análisis de este tipo puede complementar la visión actual que este estudio proporciona sobre la sostenibilidad del turismo en la Bahía de Paracas.

A manera de conclusión final se puede decir que el desarrollo turístico en Paracas se vio favorecido por el desarrollo del turismo peruano en general y de los cambios en las tendencias del turismo mundial, los cuales le han permitido aprovechar sus ventajas comparativas. El turismo en Paracas se ha posicionado y consolidado, esta tendencia continuará en el corto plazo y aún puede mantenerse en el mediano plazo, sin embargo, a largo plazo ese crecimiento se verá comprometido porque el turismo y las demás actividades económicas están ejerciendo una excesiva presión sobre el agua y el espacio físico. En consecuencia, la sostenibilidad del turismo en Paracas solo puede entenderse si es analizada en el contexto más amplio del conjunto de actividades realizadas en esta zona costera y su gestión solo puede ser abordada también de esta manera; desde cada nivel de gobierno (nacional, regional y local) debe existir un compromiso real (político) y efectivo

Conclusiones finales

(técnico y financiero) de conciliar los intereses y demandas de los distintos *stakeholders* en torno al objetivo común de un desarrollo sostenible para la localidad y la región en su conjunto.

REFERENCIAS



Referencias

- Acott, T., La Trobe, H., y Howard, S. (1998). An Evaluation of Deep Ecotourism and Shallow Ecotourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 6(3), 238-253.
- Aguilera-Klink, F. (1994). Agua, economía y medio ambiente: Interdependencias físicas y la necesidad de nuevos conceptos. *Revista de Estudios Agrosociales*, 167, 113-130.
- Aguilera-Klink, F., Pérez-Moriana, E., y Sánchez-García, J. (2000). The social construction of scarcity. The case of water in Tenerife (Canary Islands). *Ecological Economics* (34), 233–245.
- Alayza, L. (1947). *El turismo en el Perú*. Lima: Imprenta Torres Aguirre.
- Alcover, A., y Sansó, A. (2009). The tourist area lifecycle and the unit roots test. A new economic perspective for a classic paradigm in tourism. *DEA Working Paper*, 38. Universitat de les Illes Balears.
- Almeida-García, F., Peláez-Fernández, M., Balbuena-Vázquez, A., y Cortés-Macias, R. (2016). Residents perceptions of tourism in Benalmádena. Spain. *Tourism Management*, 54, 259-274.
- Álvarez, M. (2010). Evaluación de la capacidad de carga Una herramienta para el manejo y la conservación de los sitios patrimoniales. *Canto Rodado*, 5, 221-247.
- Andereck, K., Valentine, K., Knopf, R., y Vogt, C. (2005). Residents perceptions of community tourism impacts. *Annals of Tourism Research* 32, 1056 -1076.
- Andereck, K., y Nyaupane, G. (2011). Exploring the nature of tourism and quality of life perceptions among residents. *Journal of Travel Research*, 50(3), 248-260.
- Andersson, T. (2007) The tourist in the experience economy. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. 7(1) 46-58.
- Ap, J. (1992). Residents perceptions in tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19, 665–690.
- Ap, J., y Crompton, J. (1993). Residents strategies for responding to tourism impacts. *Journal of Travel Research*, 32(1), 47-50.
- Ap, J., y Crompton, J. (1998). Developing and testing a tourism impact scale. *Journal of Travel Research*, 37, 120–130.
- Aramberri, J. (2001). The host should get lost: paradigms in tourism theory. *Annals of Tourism Research*, 28(3), 738-761.
- Aranzazú, M., Gonzales, N., y Muñoz, M. (2006). Introducción a los Modelos de Covarianzas. En: Jean-Pierre Lévy y Jesús Varela editores. *Modelización con*

Referencias

- Estructuras de Covarianzas en Ciencias Sociales. Temas esenciales, avanzados y aportaciones especiales* (pp.1-8). España: Editorial Netbiblo.
- Ascanio, A. (2010) El objetivo del turismo. ¿Una posible ciencia social de viajes? *Pasos*. 8(2), 633-641.
- Autoridad Nacional del Agua (2010) *Inventarios de fuentes de aguas subterráneas en Pampa de Lanchas*. Ministerio de Agricultura. Lima, Perú.
- Autoridad Nacional del Agua (2012a). *Recursos hídricos en el Perú*. Ministerio de Agricultura. Lima, Perú.
- Autoridad Nacional del Agua (2012b). *Plan de gestión del acuífero del valle de Ica, pampas de Villacurí y Lanchas*. Ministerio de Agricultura. Lima, Perú. En <https://repositorio.ana.gob.pe/handle/20.500.12543/2284>
- Ayres, R. (2000) Tourism as a passport to development in small states: Reflections on Cyprus. *International Journal of Social Economics*, 27, 114 -133.
- Bagozzi, R., y Yi, Y. (1988). On the evaluation of structural equation models. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 16, 74 -94.
- Ballantyne, R., Packer, J., y Axelsen, M. (2009). Trends in tourism research. *Annals of Tourism Research*, 36 (1), 149-152.
- Banco Mundial (1972). Turismo. *Documento de trabajo sobre el sector*. Washington D. C.
- Banco Popular del Perú (1944) *El Perú: Breve divulgación artística, geográfica e histórica*. Lima.
- Bardella, G. (1989). *Un siglo en la vida económica del Perú. 1889-1999*. Lima: BCP.
- Barkham, J. (1973). Recreational Carrying Capacity: A Problem of Perception. *Area* 5(3), 218-222
- Barrado, D. (2004) El concepto de destino turístico. Una aproximación geográfico territorial. *Estudios turísticos*, 160, 45-68.
- Barragán, J. (2005). *La gestión de las áreas litorales en España y Latinoamérica*. Cádiz: Universidad de Cádiz.
- Barragán, J., Chica, A., y Pérez, M. (2008) *Propuesta de estrategia andaluza para la gestión integrada de zonas costeras*. Consejería de Medio Ambiente. (Ed.) Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.

Referencias

- Barrionuevo, A. (24 de diciembre de 1965) Nuevos descubrimientos en Paracas. *Diario El Comercio*. Lima.
- Barrios, C. (15 de diciembre de 1976). Paracas es un paraíso a orillas del mar. *Diario La Prensa*. Lima.
- Barrios, M. (2012) Marketing de la experiencia. Principales conceptos y características. *Palermo Business Review*, 7, 67-89.
- Batchelor, Ch. (s.f.). *Water governance literature assessment*. International Institute for Environment and Development. En: <https://pubs.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/G02523.pdf>
- Batista-Foguet, J., Coenders, G., y Alonso, J. (2004). Análisis factorial confirmatorio. Su utilidad en la validación de cuestionarios relacionados con la salud. *Rev Med Clin*, 122(Supl.1), 21-27.
- Beerli, A., y Martin, J. (2004). Factors influencing destination image. *Annals of Tourism Research*, 31(3), 657–681.
- Belisle, F., y Hoy, D. (1980). The perceived impact of tourism by residents: a case study of Santa Marta, Colombia. *Annals of Tourism Research*, 7(1), 83-101.
- Benavides, F. (24 de noviembre de 1971). Defendamos la Bahía de Paracas. *Diario El Comercio*. Lima.
- Benavides, hijos y familiares (1981). *El Mariscal Benavides. Su vida y obras*. T. II. Lima: Edit. Atlántida.
- Benavides, O. (1939). *Mensaje al Congreso del Perú*. Biblioteca del Instituto Riva Agüero. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.
- Benavides, O. (1945) *Progresos del Perú: 1933-1939*. Buenos aires: Editorial Kraft Ltda.
- Benseny, G. (2006) El espacio turístico litoral. *Aportes y Transferencias*, 10(2), 102-122.
- Bernal, C. (2015). La protección del derecho fundamental al agua en perspectiva internacional y comparada. *Revista de Teoría del Derecho de la Universidad de Palermo*. 2(1), 181-216.
- Besculides, A., Lee, M., y McCormick, P. (2002). Residents perceptions of the cultural benefits of tourism. *Annals of Tourism Research*, 29(2), 303-319.
- Bless, E. (27 de agosto de 2014) Recordando el Hotel Bertolotto. En: <http://eduardo-bless.blogspot.pe/2014/08/recordando-el-hotel-bertolotto.html>

Referencias

- Bourgeois, J., Fernández, J., y Ulloa, A. (1952) Declaración de Santiago sobre Zona Marítima. Delegados de los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú. En [http://editguardacostaspna.org.ar/archivos/espacios-maritimos/declaracion Santiago.pdf](http://editguardacostaspna.org.ar/archivos/espacios-maritimos/declaracion_Santiago.pdf)
- Brougham, J. E., y Butler, R. W. (1981). A segmentation analysis of resident attitudes. *Annals of Tourism Research*, 8(4), 569-590.
- Brohman, J. (1996). New directions in tourism for third world development. *Annals of Tourism Research*, 23(1), 48-70.
- Brown, K., Turner, R.K., Hameed H., y Bateman, I. (1997). Environmental carrying capacity and tourism development in the Maldives and Nepal. *Environmental Conservation*, 24(4), 316-325.
- Buckley, R. (2012) Sustainable tourism: research and reality. *Annals of Tourism research*. 39(2), 528–546.
- Budruk, M., Manning, R., Valliere, W., y Wang, B. (2002). Perceived crowding at Boston Harbor Islands National Park Area. En: Todd Sharon, compilador. *Proceedings of the 2001 Northeastern Recreation Research Symposium. Gen. Tech. Rep. NE-289* (32-35). Department of Agriculture, Forest Service, Northeastern Research Station. Newton Square, PA.
- Busbi, G. (2004). The tourist experience. Books Review. *Tourism Management*, 25, 139-142.
- Butler, R. W. (1974). The social implications of tourist developments. *Annals of Tourism Research*, 2(2): 100-11.
- Butler, R. W. (1975). Tourism as an agent of social change. *Tourism as a Factor in Regional and National Development*. Occasional Paper 4. Peterborough:Trent University.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Butler, R. W. (1996). The concept of carrying capacity for tourism destinations: dead or merely buried? *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 2(3-4), 283-93.
- Butler, R. W. (1999) Sustainable tourism: A state of the art review. *Tourism Geographies* 1(1), 7-25.

Referencias

- Butler, R. W. (2006) The concept of a tourist area cycle of evolution. Implications for management of resources. En R. Butler. (Ed.) *The Tourism Area Life Cycle, Vol 1. Applications and Modifications* (pp. 3-12). Pensilvania: Channel View Publications.
- Caciano, M. (1956). *El turismo y su importancia económica* (tesis de pregrado). Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima.
- Cámara Nacional de Turismo (2019). *¿Construcción del puerto de Paracas es una amenaza para la Reserva y el turismo?* CANATUR. En <https://portaldeturismo.pe/noticia/construccion-del-puerto-de-paracas-es-una-amenaza-para-la-reserva-y-el-turismo-informe/>
- Candrea, A., Ispas, A., Constantin, C., y Hertanu, A. (2012). Residents attitudes toward tourism development in Brasov, Romania. *Tourism & Hospitality Management, Conference Proceedings*, 1-11.
- Cardona, J., y Serra, A. (2014). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo de Vida del Destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo. *Pasos. Revista de turismo y Patrimonio Cultural*, 12(4), 899-913.
- Cardwell, H.; Cole, R.; Cartwright, L. y Martin, L. (2006). Integrated Water Resources Management: Definitions and Conceptual Musing. *Journal of Contemporary Water Research & Education*, (135), 8-18.
- Carmichael, B. (2000). A matrix model for resident attitudes and behaviors in a rapidly changing tourist area. *Tourism Management*, 21(6), 601-611.
- Castillo, M. (1947) *Monografía de Pisco*. CIP. Lima.
- Castro, J. E. (2007) Water governance in the twentieth-first century. *Ambiente & Sociedad*, 10(2), 97-118.
- Cecchi and Company (1965). *Las posibilidades del turismo en el Perú*. Lima: COTURPERU.
- Choi, C., y Sirakaya, E. (2005). Measuring resident's attitude toward sustainable tourism: Development of a sustainable tourism attitude scale. *Journal of Travel Research*, 43, 380–393.
- Christina, J. y Anandam, K. (2001) Mediated resistance. Tourism and the host Community. *Annals of Tourism Research*. 28(4), 998-1009.

Referencias

- Cifuentes, M. (1992) Determinación de capacidad de carga en áreas naturales protegidas. *Centro Agronómico Tropical de Investigación y Enseñanza CATIE*. Costa Rica.
- Clark, J.R. (1996). *Coastal Zone Management Handbook*. New York: CRC Lewis Publishers.
- Coastman Latinoamérica (2005). Newsletter Especial Edición N° 1. En <http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/4884COASTMANfase1.pdf>
- Coccosis, H. (2004) Sustainable Tourism and CC: A new context. En H. Coccosis y A. Mexa. (Eds.) *The challenge of tourism carrying capacity assesment. Theory and practice* (pp. 3-15). London: Routledge.
- Coccosis, H., y Mexa, A. (2004). Tourism carrying capacity: A theoretical overview. En H. Coccosis y A. Mexa. (Eds.) *The challenge of tourism carrying capacity assesment. Theory and practice* (pp. 37-53). London: Routledge.
- Coccosis, H., Mexa, A., Collovini, A., Parpairis, A., y Konstandoglou, M. (2001). Defining, measuring and evaluating carrying capacity in european tourism destinations. B4-040/2000/ 294577/MAR/D2. *Final Report*. Athens.
- Cohen, E. (1972). Toward a sociology of international tourism. *Sociological Research* 39(1), 104-182.
- Cohen, E. (1974) Who is a tourist? A conceptual clarification. *The Sociological Review*, 22(4), 527-555.
- Cohen, E. (1978). The impact of tourism on the physical environment. *Annals of Tourism Research*, 5(2) 215-237.
- Cohen, E. (1979) A phenomenology of tourist experiences. *Sociology*, 13(2), 179-201.
- Coles, T., Hall, M., y Duval, T. (2006). Tourism and Post-Disciplinary Enquiry. *Current Issues in Tourism*, 9(4), 293-319.
- Comisión Europea (1999) *Hacia una estrategia europea para la gestión integrada de las zonas costeras. Principios generales y opciones de política*. Luxemburgo. En: https://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/vol1_es.pdf
- Comisión para el Desarrollo Sostenible de la Bahía de Paracas (2004). *Plan Estratégico para la Rehabilitación y Manejo de Riesgos del Ámbito de la Bahía de Paracas y Áreas Circundantes*. Pisco.

Referencias

- Comisión Permanente del Pacífico Sur, Organización de las Naciones Unidas para la Ciencia y la Cultura, Instituto del mar del Perú (30 de septiembre-1 de octubre de 2008). *Taller sobre experiencias en el desarrollo de indicadores de gestión en manejo costero integrado en los países del Pacífico Sudeste*. Lima, Perú.
- Consejo Nacional del Ambiente (1999) *Lineamientos para la formulación y ejecución del programa nacional y los planes regionales de manejo integrado de zonas marino-costeras*. En <https://repositoriodigital.minam.gob.pe> › BIV00492
- Consejo Nacional del Ambiente (2007). *Informe sobre el estado del ambiente*. Geo Bahía CONAM. Paracas, Pisco.
- Contreras, C., y Cueto, M. (2004). *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la independencia hasta el presente*. Lima: IEP Ediciones.
- COPESCO (1972). *La actividad turística y el desarrollo económico y social del turismo. Un estudio de diagnóstico*. Cuzco: Copesco-Unesco
- Creel, L. (2003). Ripple effects: Population and coastal regions. En https://www.prb.org/wp-content/uploads/2020/12/RippleEffects_Eng.pdf
- Cullinan, C. (2006). *Integrated Coastal Management Law: Establishing and Strengthening National legal frameworks for integrated coastal management*. FAO Legal Office. Rome.
- Dann, G., Nash, D., y Pearce, P. (1988). Methodology in tourism research. *Annals of Tourism Research*, 15, 1–28.
- De Kadt, E. (1979). *Tourism: Passport to development?* New York: Oxford University Press.
- De Pablo, J. (1971) Una reseña sobre la frontera de posibilidades de producción. *Revista Económica*, 17(2), 153-183.
- De Stefano, L. (2004). Fresh water and Tourism in the Mediterranean. En https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/medpotourismreportfinal_ofnc.pdf
- Deery, M., Jago, L., y Fredline, L. (2012). Rethinking social impacts of tourism research: a new research agenda. *Tourism Management*, 33(1), 64-73.
- Del Castillo, L. (2009). Los foros del agua. De mar del Plata a Estambul. *Documento de Trabajo No. 86*. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.
- Della, V., Sciarelli, M., Cascella, C., y Del Gaudio, G. (2015). Customer Satisfaction in Tourist Destination: The Case of Tourism Offer in the City of Naples. *Journal of*

Referencias

- Investment and Management*. Edición especial: Attractiveness and Governance of Tourist Destinations, 4(1), 39-50.
- Diamantis, D. (1999). The Concept of Ecotourism: Evolution and Trends. *Current Issues in Tourism*, 2(2-3), 93-122.
- Diedrich, A., y García-Buades, E. (2009). “Local Perceptions of Tourism as Indicators of Destination Decline. *Tourism Management*, 30(4), 512-521.
- Dohndt, A. (1988) Carrying capacity: a confusing concept. *Acta Oecológica*, 9(4), 337-346.
- Donohoe, H., y Needham, R. (2006). Ecotourism: The Evolving Contemporary Definition. *Journal of Ecotourism*, 5(3), 192-210.
- Doody, J. P. (2001) *Coastal conservation and management. An ecological perspective*. USA: Kluwer Academic Publishers.
- Doxey, G. (1975) A causation theory of visitor-resident irritants. Methodology and research inferences. En *Travel and Tourism Research Association*, sixth annual proceedings (pp. 195-198). Salt Lake City: University of Utah.
- Doxey, G. (1976) When enough’s enough: the native are restless in old Niagara. *Heritage, Canada*. 2(2), 26-27.
- Dyer, P., Gursoy, D., Sharma, B., y Carter, J. (2007). Structural modeling of resident perceptions of tourism and associated development on the Sunshine Coast, Australia. *Tourism Management*, 28, 409- 422.
- Eagles, P., McCool, S., y Haynes, C. (2002). Sustainable Tourism in Protected Areas. Guidelines for Planning and Management. En https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/styles/publication/public/book_covers/BC-PAG-008.jpg
- Easterling, D. (2005). Residents and Tourism: What Is Really at Stake? *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 18(4), 49-64.
- Easterling, D. (2004). The resident’s perspective in tourism research: A review and synthesis. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 17(4), 45-62.
- Echtner, C., y Jamal, T. (1997). The Disciplinary Dilemma of Tourism Studies. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 868-883.
- Edelman, K. (1975) Major problems of tourism growth in developing countries. *Annals of Tourism Research*, 3(1), 33-42.

Referencias

- Engel, F. (1966). *Paracas. Cien siglos de cultura peruana*. Lima: Edit. Mejía Baca.
- Faulkner, B y Tideswell, C. (1997) A framework for monitoring community impacts of tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 5(1), 3-28.
- Femenía, O. (2011). *La imagen de un destino turístico como herramienta de marketing*. Málaga, España: Universidad de Málaga.
- Fennell, D. (2001). A Content Analysis of Ecotourism Definitions. *Current Issues in Tourism*, 4(5), 403-421.
- Fernández, J. (2007). Slow travel: Viajar sin prisa. En <https://www.consumer.es/viajes/slow-travel-viajar-sin-prisa.html>
- Fernández-Villarán, A., Goytia, A., De la Rica, A., Galzacorta, M., y Arice, M. (2012). *Turismoa.Biz Plataforma de generación y distribución contextual en ruta de productos turísticos experienciales apoyada en el uso de las TIC*. Proiektu Kodea: 5716. Universidad de Deusto. Bilbao.
- Flores, O. (2009). *Monografía de San Andrés*. Pisco: Impr. Municipalidad de San Andrés.
- Food and Agriculture Organization (2009). *Understand water scarcity*. En: <http://www.fao.org/resources/infographics/infographics-details/en/c/218939/>
- Food and Agriculture Organization (2011). *The state of the world's land and water resources for food and agriculture*. En <https://www.fao.org/land-water/solaw2021/kmf/keymessages/en/>
- Food and Agriculture Organization (s/f). *Multiple uses of the coastal zone*. En: <http://www.fao.org/docrep/003/T0708E/T0708E04.htm>
- Fornell, C., y Larcker (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 18(1), 39-50.
- French, A. (2016). ¿Una nueva cultura de agua?: Inercia institucional y gestión tecnocrática de los recursos hídricos en el Perú. *Anthropologica*, 24(37), 61-86.
- Fuller, N. (2008). *Turismo y cultura. Entre el entusiasmo y el recelo*. Lima: Fondo Editorial PUCP.
- Fusco, G. (2009). La investigación histórica, evolución y metodología. *Revista Mañongo*, 32(17), 229-245. http://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/vol1_es.pdf
- García, A. (1997). *Pescadores artesanales y medio ambiente en la Reserva Nacional de Paracas. Pisco* (tesis de pregrado). Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima.

Referencias

- García, W. (2 de marzo de 2014). Historia del Hotel Bolívar de Lima. En <http://peruanoenasturias.blogspot.pe/2014/03/historia-del-hotel-bolivar-de-lima.html>
- GESAAM (2016a). *Estudio de Caso: Plan de gestión del acuífero de Ica y el proceso de formalización - regularización de pozos. Proyecto Gestión Social del Agua y del Ambiente en Cuenca*. CEPES, CODEHICA, SER, SISAY y COOPERACIÓN. En <https://cooperacion.org.pe/wp-content/uploads/2018/02/Estudio2PlanAcuiferos.pdf>
- GESAAM (2016b). *Gestión del agua en la cuenca del río Tambo, Santiago Ica – Pampas. Diagnóstico 2015. Proyecto Gestión Social del Agua y del Ambiente en Cuenca*. CEPES, CODEHICA, SER, SISAY y COOPERACIÓN. En <https://cooperacion.org.pe/wp-content/uploads/2018/02/Diagnostico-Agua-Ica-Pampas.pdf>
- Getz, D. (1983) Capacity to absorb tourism concepts and implications for strategic planning. *Annals of Tourism Research*, 10 (2), 239-263.
- Getz, D. (1986). Models of tourism planning. Towards integration of theory and practice. *Tourism Management*, 7 (1), 21-32.
- Göktuğ, T., y Arpa, N. (2015). Ziyaretçi Yönetimi Bağlamında Ilgaz Dağı Milli Parkı'nda Rekreasyon Deneyim Kalitesinin Saptanması (Determinación de la calidad de la experiencia recreativa en el Parque Nacional de la Montaña Ilgaz en el contexto de la gestión de visitantes). *Journal of Forestry Faculty*, 15 (1), 146-161.
- Gonzales, R. (2010). Auge y crisis: la pesquería de la concha de abanico (*Argopecten purpuratus*) en la región Pisco-Paracas, costa sur del Perú. *Espacio y Desarrollo*, 22, p. 25-51
- González (2007) *La sociología constructivista de Berger y Luckman como perspectiva para el estudio del turismo* (tesis doctoral). Universidad Iberoamericana, Ciudad de México.
- Gooding, E. (1975). *Effect of Tourism upon the environment*. Paper presented at Regional Seminar on Caribbean Tourism, Nassau.
- Gordon, B. (2002) El turismo de masas: Un concepto problemático en la historia del siglo xx. *Historia Contemporánea*, 25, p. 125-156.

Referencias

- Gössling, S., Peeters, P., Hall, M., Ceron, J., Dubois, G., Lehmann L.V., y Scott, D. (2012). Tourism and Water Use: Supply, Demand and Security. An International Review. *Tourism Management*, 33, 1-15.
- Graefe, A., Vaske, J., y Kuss, F. (1984). Social carrying capacity: An integration and synthesis of twenty years of research. *Leisure Sciences*, 6, 395-431.
- Gramann, J. (1982). Toward a behavioral theory of crowding in outdoor recreation: An evaluation and synthesis of research. *Leisure Sciences*, 5(2), 109-126.
- Gross, R. (2007). *Psicología. La ciencia de la mente y la conducta*. México DF.: Editorial El Manual Moderno.
- Gursoy, D., Chi, C., y Dyer, P. (2009). An examination of local's attitudes. *Annals of Tourism Research*, 36(4), 715-734.
- Gursoy, D., Jurowski, C., y M. Uysal (2002). Resident attitudes: A structural Modeling Approach. *Annals of Tourism Research*, 29, 79 -105.
- Gursoy, D., y Rutherford, D. (2004). Host attitudes toward tourism: An improved structural modeling approach. *Annals of Tourism Research*, 31, 495–516.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., y Anderson, R. E. (2010). *Multivariate data analysis*. New Jersey: Pearson Education.
- Haralambopoulos, N., y A. Pizam (1996). Perceived impacts of tourism: The case of Samos. *Annals of Tourism Research*, 23, 503 -526.
- Harrill, R. (2004). Resident's attitudes toward tourism development: A literature review with implications for tourism planning. *Journal of Planning Literature*, 18, 251–266.
- Hassing, J., Ipsen, N., Jønch, T., Larsen, H., y Linaard-Jørgensen, P. (2009). Integrated Water Resources Management (IWRM) in Action. En <https://www.gwp.org/globalassets/global/toolbox/references/iwrm-in-action-unesconwwapunep-dhi-2009.pdf>
- Haywood, M. (1986) Can the tourist-area life cycle be made operational? *Tourism Management*, 7(3), 154-167.
- Holbrook, M., y Hirschman, E. (1982) The experiential aspects of consumption: Consumer fantasies, feelings and fun. *Journal of Consumer Research*, 9, 132-140.

Referencias

- Holden, A. (2010). Exploring Stakeholders' Perceptions of Sustainable Tourism Development in the Annapurna Conservation Area: Issues and Challenge. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 7(4), 337-351.
- Homans, G. (1958). Social Behavior as Exchange. *American Journal of Sociology*, 63(6), 597-606.
- Hunt, C., y. Stronza, A. (2014). Stage-based tourism models and resident attitudes towards tourism in an emerging destination in the development world. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(2), 279-298.
- Hunter, C. (1997) Sustainable tourism as an adaptive paradigm. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 850-867.
- Hunter, W. (2013). Understanding resident subjectivities toward tourism using Q method: Orchid Island, Taiwan. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(2), 331-354.
- Instituto de Recursos Naturales (2002). *Reserva Nacional de Paracas. Plan Maestro 2003 – 2007*. Ministerio de Agricultura. Lima, Perú.
- Instituto Nacional de Estadística (varios años). *Censos Nacionales de Población y Vivienda*. Lima, Perú.
- Instituto Nacional de Recursos Naturales (2002). *Plan Maestro de la Reserva Nacional de Paracas 2003-2007*. INRENA. Ministerio de Agricultura. Pisco, Perú.
- Islam, M. R. (2008) Towards institutionalization of global ICZM efforts. En R. Krishnamurthy, B. Glavocic, A. Kannen, D. Green, A. Ramanathan, Z. Han, S. Tinti y T. Agardy. (Eds.) *Integrated Coastal Zone Management* (pp.23-34). Chennai, Singapur: Research Publishing Services.
- Iwashita, Ch. (2003). Media construction of Britain as a destination for Japanese tourists: Social constructionism and tourism. *Tourism and Hospitality Research*, 4(4), 331-340.
- Jafari, J. (1974a). The components and nature of tourism. The tourism market basket of goods and services. *Annals of Tourism Research*, 1(3), 73-89.
- Jafari, J. (1974b). The socio-economic cost of tourism to developing countries. *Annals of Tourism Research*, 1(7), 227-262.
- Jafari, J. (2005) El turismo como disciplina científica. *Política y Sociedad*, 42(1), 39-56.
- Jamal, T., y Getz, D. (1995). Collaboration theory and community tourism planning. *Annals of Tourism Research*, 22(1), 186-204.

Referencias

- Jennings, G., Lee, Y., Ayling, A., Lunny, B., Cater, C., y Ollenburg, C. (2009). Quality tourism experiences: Reviews, reflections, research, agendas. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 18(2-3), 294-310.
- Jin, Q., Hu, H., y Kavan, P. (2016). Factors Influencing Perceived Crowding of Tourists and Sustainable Tourism Destination Management. *Sustainability*, 8(10), 1-17.
- Johnston, Ch. (2014) Towards a theory of sustainability, sustainable development and sustainable tourism: Beijing's hutong neighbourhoods and sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(2), 195–213,
- Joseph, C., y Kavoori, A. (2001). Mediated resistance: Tourism and the host community. *Annals of Tourism Research*, 28, 998-1009.
- Jridi, K.; Kloug, R., y Bakini F. E. (2014). Experiential perceived quality of a tourist destination: Effects on satisfaction and loyalty of the tourist: Case: Saharan tourism in Tunisia. En <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2482544>
- Jurowski, C., Uysal, M., y Daniel R. (1997). A theoretical analysis of host community resident reactions to tourism. *Journal of Travel Research*, 36(2), p. 3-11.
- Jurowski, C., y D. Gursoy (2004). Distance effects on resident's attitudes toward tourism. *Annals of Tourism Research*, 31, 296 -312.
- Kallis, G., y Coccossis, H. (2004) Theoretical reflections on limits, efficiency and sustainability: Implications for tourism carrying capacity. En H. Coccossis y A. Mexa. (Eds.) *The challenge of tourism carrying capacity assesment. Theory and practice* (pp. 15-35). London: Routledge.
- Kay, R.C. & J. Alder, J. (2005). *Coastal planning and management*. London: E&F Spon.
- Khan, M (1997). Tourism Development and Dependency Theory: Mass Tourism vs. Ecotourism. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 988-991.
- Kim, K., Uysal, M., y Sirgy, J. (2013). How does tourism in a community impact the quality of life of community residents? *Tourism Management*, 36, 527-540.
- King, B., Pizam, A., y Milman, A. (1993). Social Impacts of Tourism: Host perceptions. *Annals of Tourism Research*, 20(4), 650-665.
- Kitnuntaviwat, V., y Tang, J. (2008). Resident's attitudes, perception and support for sustainable tourism development. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 5(1), 45-60.

Referencias

- Klaric, Z., Mangion, M., Satta, A., y Travis, A. (2003). Guide to good practice in tourism carrying capacity assessment. *Priority Actions Programme Regional Activity Centre (PAP/RAC) of the Mediterranean Action Plan (MAP – UNEP)*. Split.
- Ko, D., y Stewart, W. (2002). A structural equation model of resident's attitudes for tourism development. *Tourism Management*, 23(5), 521-530.
- Korakandy, R. (2005). *Coastal Zone Management*. Vol 1. A study of the political economy of sustainable development. Nueva Delhi: Kalpaz Publications.
- Kuroiwa, J. (2012). Recursos hídricos en el Perú. Una visión estratégica. En B. Jiménez y J. Galizia (Coords.) *Diagnósticos del agua en las Américas* (405-419). México D.F.: Red Interamericana de Academias de Ciencias.
- Lacher, R., y Nepal, S. (2010) From to leakages to linkages: Local-level strategies for capturing tourism revenue in northern Thailand. *Tourism Geographies*, 12(1), 77-99.
- Lagiewsky, R. (2006). The application of the TALC model. A literature survey. En R. Butler. (Ed.) *The Tourism Area Life Cycle, Vol 1. Applications and Modifications* (pp. 27-50). Pensilvania: Channel View Publications.
- Lankford, S., y Howard, D. (1994). Developing a tourism impact's attitude scale. *Annals of Tourism Research*, 21, 121 -139.
- Lee, H., Lee, Y., y Yoo, D. (2000). "The determinants of perceived quality and its relationship with satisfaction", *Journal of Services Marketing*, 14 (3), 217-231.
- Lee, S.; Jeon, S., y Kim, D. (2011). The impact of tour quality and tourist satisfaction on tourist loyalty: The case of Chinese tourists in Korea. *Tourism Management*, 32, 1115-1124.
- Lee, T. H. (2013). Influence analysis of community resident support for sustainable tourism development. *Tourism Management*, 34, 37-46.
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism. Towards a definition the tourism, tourist and the tourism industry. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 390-407.
- Lemay, M. (1998). *Manejo de los recursos costeros y marinos en América Latina y el Caribe*. Informe Técnico. Washington D.C.: Departamento de Desarrollo Sostenible. BID.

Referencias

- Li, L.; Zhang, J., Nian, S., y Zhang, H. (2017). Tourists' perceptions of crowding, attractiveness, and satisfaction: a second-order structural model. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(12), 1250-1260.
- Lime, D., y Stankey, G. (1971). Carrying capacity: Maintaining outdoor recreation quality. En: Larson, E. H. (Eds). *The Forest Recreation Symposium*. State University of New York College of Forestry. U.S. Department of Agriculture, Forest Service, p. 174-184.
- Lime, D., y Stankey, G. (Octubre de 1971). Carrying capacity: maintaining outdoor recreation quality. En: Larson, E.vH. (Ed.) *The Forest Recreation Symposium*. State University of Ney York College of Forestry.
- Lindberg, K., McCool, S. y Stankey, G. (1997). Rethinking carrying capacity. *Annals of tourism Research*, 24(2), 461-465.
- Lindberg, K., y Johnson, R. (1997). Modeling Resident Attitudes toward Tourism. *Annals of Tourism Research*, 24, 402-424.
- Liu, J., Qu, J., Huang, D., Chen, G., Xiao Yue, X., Zhao, G., y Liang, Z. (2014). The role of social capital in encouraging resident's pro-environmental behaviors in community-based ecotourism. *Tourism Management*, 41, 190-201.
- Liu, J., y Var, T. (1986). Resident attitudes toward tourism impacts in Hawaii. *Annals of Tourism Research*, 13(2), 193-214.
- Liu, Z. (2003). Sustainable tourism development: a critique. *Journal of Sustainable Tourism*, 11 (6), 459-475.
- Llosa, J. (18 de abril de 1974). Paseo a Paracas. *Diario El Comercio*. Lima.
- Lucas, R. (1964). The recreational capacity of the Quetico-Superior area. *USDA Forest Service Reosurce Paper, LS-15*. Minnesota.
- MacCannell, D. (1999). *The Tourist. A new theory of the leisure class*. University of California Press.
- Madrigal, R. (1993). A tale of tourism in two cities. *Annals of Tourism Research*, 20, 336-353.
- Malpica, C., Cardó, F., Díaz, H. y Vargas, R. (1989). Planificación y desarrollo de la educación en el Perú. Un análisis de la experiencia del período 1948-1985. *Informe de Investigación No. 77*. Lima: IIPE

Referencias

- Manning, R. (1999). Crowding and carrying capacity in outdoor recreation: From normative standards to standards of quality. *Leisure Studies: Prospects for the Twenty-First Century*. State College, PA: Venture Publishing, 323-34.
- Manning, R. (2007) Parks and Carrying Capacity: Commons Without Tragedy. Bibliovault OAI Repository, the University of Chicago Press.
- Manning, R., y Ciali, Ch. (1980). Recreation Density and User Satisfaction: A Further Exploration of the Satisfaction Model. *Journal of Leisure Research*, 12(4), 329-345.
- Manning, R., y Valliere, W. (2001). Coping in Outdoor Recreation: Causes and Consequences of Crowding and Conflict Among Community Residents. *Journal of Leisure Research*, 33(4), 410-426.
- Martin, B. y Uysal, M. (1990). An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: Management and policy implications. *Journal of Environmental Management*, 31, 327-333.
- Martínez, H. (1970). *Las migraciones internas en el Perú: Ensayo*. Lima: Monte Ávila Editores.
- Marzetti, S., y Mosetti R. (2004). *Sustainable Tourism Development and Social Carrying Capacity: a Case-study on the North-Western Adriatic Sea*. En F. D. Pineda y C. A. Brebbia (Eds.). *Sustainable Tourism* (pp. 211-220). Southampton: WIT PRESS.
- Mason, P., y Cheyne, J. (2000). Resident's attitudes to proposed tourism development. *Annals of Tourism Research*, 27(2), 391-411.
- Mathieson, A. y Wall, G. (1982) *Tourism. Economic, physical and social impacts*. London: Ed. Longman.
- Matos, J. (1984). *Desborde popular y crisis del estado: el nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- McCool, S. (2009). Constructing partnerships for protected area tourism planning in an era of change and messiness. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(2), 133-148.
- McCool, S. and Lime, D. (2001) Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality? *Journal of Sustain Tourism*, 9, 372-388.

Referencias

- McCool, S., Butler, R., Buckley, R., Weaver, D., y Wheeler, B. (2013). Is Concept of Sustainability Utopian: Ideally Perfect but Impracticable? *Tourism Recreation Research*, 38(2), 213-242.
- McCool, S., y Martin, S. (1994). Community attachment and attitudes toward tourism development. *Journal of Travel Research*, 32(3), 29–34.
- Mejía, T. (26 – 27 de julio de 1950). Historia del descubrimiento de la Cultura Paracas. *Diario El Comercio*. Lima.
- Mieczkowski, Z. (1995) *Environmental issues of tourism and recreation*. Lanham, Md.: University Press of America.
- Mihalic, T. (2002) Tourism and economic development issues.). En Richard Sharpley and David Telfer. *Tourism and development. Concept and issues* (pp. 181-111). G.B.: Channel View Publications.
- Milman, A., y Pizam, A. (1988). Social impact of tourism on Central Florida. *Annals of Tourism Research*, 15, 191-204.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2008, 2012 y 2016). *Planes Estratégicos Nacionales de Turismo*. MINCETUR. Lima, Perú.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2011). *Plan Turístico de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento 2011-2015*. MINCETUR. Lima, Perú.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (s.f.). *Estadísticas de turismo*. En <https://www.mincetur.gob.pe/turismo/reportes-estadisticos-de-turismo/> y <http://datosturismo.mincetur.gob.pe/appdatosTurismo/index.html>
- Ministerio de Industria Turismo e Integración (1980). *Programa de desarrollo turístico de la región Pisco-Paracas-Ica-Nazca*. Lima.
- Ministerio del Ambiente (2015) *Lineamientos para el manejo integrado de las zonas marino-costeras*. Resolución Ministerial N° 189 – 2015 – MINAM
- Ministerio del Ambiente (2016). *Lineamientos para el Manejo Integrado de las Zonas Marino Costeras*. MINAM. Lima. En <https://www.minam.gob.pe/ordenamientoterritorial/wp-content/uploads/sites/129/2017/02/Lineamientos-para-el-Manejo-Integrado-de-las-Zonas-Costeras.pdf>
- Municipalidad Distrital de Paracas (2009). *Plan de Desarrollo Concertado 2009-2021*. Paracas, Pisco

Referencias

- Mokrý, S. (2013). Concept of perceptual carrying capacity and its use in the creation of promotional materials of tourist destination. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis*, 61(283), 2547-2553.
- Moliner, B., Berenguer, G., y Gil, I. (2001). La importancia de la performance y las expectativas en la formación de la satisfacción del consumidor. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 7(3), 155-172.
- Morales, J. (1978). La teoría del intercambio social desde la perspectiva de Blau. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 4, 129-146
- Morgan, C. (1974) *Introducción a la Psicología*. Madrid. Ediciones Aguilar.
- Mowforth, M. y Munt, I. (2003) *Tourism and sustainability: Development, globalisation and new tourism in the Third World*. New York, Estados Unidos: Routledge.
- Mundo Azul (2015) *Nota de prensa*. <https://mundoazulperu.wixsite.com/mundoazul/single-post/2015/07/16/Nota-de-prensa-Audiencia-p%C3%BAblica-Puerto-San-Mart%C3%ADn-en-Paracas>
- Muñoz de Escalona, F. (2014). La epistemología del turismo. *Anuario Turismo y Sociedad*, 15, 187-203.
- Navarro, E. (2003). *¿Puede seguir creciendo la Costa del Sol?: Indicadores de saturación de un destino turístico*. Málaga, España: Diputación Provincial de Málaga.
- Navarro, E., Mihaela, I y Fernández-Morales, A. (2013). Carrying capacity model applied in coastal destinations. *Annals of Tourism Research*, 43, 1-19.
- Neumann, B., Vafeidis, A., Zimmermann, J., y Nicholls, R. (2015). *Future Coastal Population Growth and Exposure to Sea-Level Rise and Coastal Flooding. A Global Assessment*. Plos One, 10(6). En <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0131375>
- Neuts, B., y Nijkamp, P. (2011). Crowding Perception in a Tourist City: A Question of Preference. *Tinbergen Institute*, 140/3, 1-17.
- Nicholas, L.N., Thapa, B., y Ko, Y.J. (2009). Resident's perspective of a world heritage site: The Pitons Management Area, St. Lucia. *Annals of Tourism Research*, 36, 390-412.

Referencias

- Nilsen, P. y Tayler, G. (1997). Comparative Analysis of Protected Area Planning and Management Frameworks. *United States Department of Agriculture Forest Service General Technical Report INT 49*.
- Nunkoo, R., Smith, S., y Ramkissoon, H. (2013). Resident attitudes to tourism: a longitudinal study of 140 articles from 1984 to 2010. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(1), 5-25.
- Nunkoo, R., y Gursoy, D. (2012). Resident's support for tourism: an identity perspective. *Annals of Tourism Research*, 39(1), 243-268.
- Nunkoo, R., y Ramkissoon, H. (2011). Developing a community support model for tourism. *Annals of Tourism Research*, 38(3), 964-988.
- Núñez, E. (2014). *Viajeros de tierra adentro*. Lima: Biblioteca Abraham Valdelomar.
- O'Reilly, A. M. (1986). Tourism carrying capacity. Concept and issues. *Tourism Management*, 7(4), 254-258.
- O'Hare, G., y Barrett, H. (1997). The destination life cycle: International tourism in Peru. *Scottish Geographical Magazine*, 113(2), p. 66-73.
- Ohlsson, L., y Turton, A. (1999). The Turning of a Screw: Social Resource Scarcity as a Bottle-neck in Adaptation to Water Scarcity. *School of Oriental and African Studies* (pp. 1-8). University of London.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (Junio de 2015). *Principles on Water Governance*. En [https://one.oecd.org/document/C\(2015\)71/en/pdf](https://one.oecd.org/document/C(2015)71/en/pdf)
- Organización de las Naciones Unidas (s/f). *El derecho humano al agua y el saneamiento. Hitos*. En https://www.un.org/spanish/waterforlifedecade/pdf/human_right_to_water_and_sanitation_milestones_spa.pdf
- Organización Mundial de Turismo (2003-2006). *Datos esenciales del turismo*. En www.world-tourism.org
- Organización Mundial de Turismo (2009 a 2020). *Panorama del Turismo Internacional*. En www.unwto.org
- Orrego, J. (18 de marzo de 2009). El antiguo Hotel Maury. En <http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2009/03/18/el-antiguo-hotel-maury>
- Otárola, E. (2018) *Manejo integrado de zonas marino-costeras en el Perú. Contexto actual y avances*. Ministerio del Ambiente. En

Referencias

- <http://sial.segat.gob.pe/documentos/manejo-integrado-zonas-marino-costeras-peru-contexto-actual-avances>
- Otero, J. (1929). *Desde el mar hasta la Selva*. Lima: Touring Club Peruano.
- Palacios, J. (2014). Revisión y crítica del papel de las expectativas en las escalas para medir la calidad percibida del servicio. *Methaodos. Revista de Ciencias Sociales*, 2(1), 59-71.
- Palmer, A., Koenig-Lewis, N., y Jones, L. (2013). The effects of resident's social identity and involvement on their advocacy of incoming tourism. *Tourism Management*, 38(1), 142-151.
- Pearce, D. (1989). *Tourist Development*. New York: Longman Scientific.
- Pearce, D. (2014). Toward an Integrative Conceptual Framework of Destinations. *Journal of Travel Research*. Vol. 53, No. 2. Pp. 141-153.
- Pearce, D., y Kirk R. (1986). Carrying capacities for coastal tourism. *Industry and Environment*, 9(1), 3-7.
- Perdue, R., Long, P., y Allen, L. (1990). Resident support for tourism development. *Annals of Tourism Research*, 17(4), 586-599.
- Pigram, J., y Wahab, S. (1997). Sustainable tourism-unsustainable tourism. En Salah Wahab y John Pigram. (Eds.) *Tourism, Development and Growth: The Challenge of Sustainability* (pp. 33-49). New York, Estados Unidos: Routledge.
- Pindick, R., y Rubinfeld, D. (2001). *Microeconomía*. Madrid, España: Pearson Prentice Hall.
- Pine, J. y Gilmore, J. (1999). *The experience economy*. Work is Theatre & Every Business a stage. Boston, Massachusetts: Harvard Business School Press.
- Pizam, A. (1978). Tourism's impacts: The social costs of the destination community as perceived by its residents. *Journal of Travel Research*, 16(4), 8-12.
- Plummer, R., y Fennell, D. (2009). Managing protected areas for sustainable tourism: prospects for adaptive co-management. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(2), 149-168.
- PNUMA-OMT (2006). Por un turismo más sostenible. Guía para responsables políticos. Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284411894>
- Pohl, A. (2 de diciembre de 1969). Paracas el lugar más peruano. *Diario Correo*. Lima.

Referencias

- Post, J. C. y Lundin, C. G. Editors (1996). *Guidelines for Integrated Coastal Zone Management*. IBRD Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs Series. No. 9. The World Bank. Washington DC.
- Puertas, M. y Maldonado H. (2011). La pesca industrial peruana antes de la anchoveta. 1923-1955. *Investigaciones Sociales*, 15(27), p. 559-573.
- Rasoolimanesh, M., Jaafar, M., Marzuki, A., y Mohamad, D. (2016). How Visitor and Environmental Characteristics Influence Perceived Crowding. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 21(9), 952-967.
- Revista Caretas (diciembre 3, 2009). Escándalo en Paracas. No. 2012, p. 45-46.
- Revista Caretas (Julio 19, 2018). Desfigurando Paracas. No. 2548, p. 40-45.
- Revista Caretas (Julio 26, 2018). Fuerte Paracas. No. 2549, p. 6.
- Revista Caretas (octubre 25, 2018). El muro de los flamencos. No. 2562, p. 54-56.
- Revista Caretas (octubre 31, 2018). Puerto San Martín de Pischo: Factor de desarrollo y descentralización del Perú. No. 2563, p. 82-83.
- Riley, R., y Love, L. (2000). The state of qualitative tourism research. *Annals of Tourism Research*, 27, 164–187.
- Rivera, M. (2013) El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural. En L. Rodríguez, A. Roldán (Coord.), *Relaciones interculturales en la diversidad* (pp. 199-217). Córdoba: Universidad de Córdoba.
- Rocha, A. (2007). *El Meganiño 1982-1983, la madre de todos los niños*. Lima: ICG.
- Runyan, D., y Wu, Ch-T. (1979). Assessing tourism's more complex consequences. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 448-463.
- Russel, R. (2006) The contributions of entrepreneurship theory to the TALC model. En R. Butler. (Ed.) *The Tourism Area Life Cycle. Vol 2. Conceptual and theoretical issues* (pp. 105-123). Pensilvania: Channel View Publications.
- Saarinen, J. (2004) Destinations in change. The transformation process of tourist destinations. *Tourist Studies*, 4(2), 161–179.
- Saarinen, J. (2006) Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Sadler, P., Archer, B. (1975). The economic impact of tourism in developing countries. *Annals of Tourism Research*, 3(1), 15-32.

Referencias

- Saetersdal, G.; Mejía, J., y Ramírez, P. (1963). La caza del cachalote en el Perú. Estadísticas de captura para los años 1947-1961. *Instituto de Investigación de los Recursos Marinos*, Boletín 1 (3), 45-84.
- San Martín, H. (2005). *Estudio de la imagen de destino turístico y el proceso global de satisfacción: adopción de un enfoque integrador* (tesis de doctorado). Universidad de Cantabria, Santander, España.
- Sánchez, S., Castillo, A., y Núñez, J. (2016). Stakeholders' perceptions of tourism development in Cape Verde, Africa. *Current Issues in Tourism*, 19(10), 966–980,
- Sanz-Blas, S., Buzova, D., y Schlesinger, W. (2019). The Sustainability of Cruise Tourism Onshore: The Impact of Crowding on Visitors' Satisfaction. *Sustainability*, MDPI, 11(6), 1-15.
- Saraniemi, S. y Kylänen (2011) Problematizing the Concept of Tourism Destination: An Analysis of Different Theoretical Approaches. *Journal of Travel Research*, 50(2), 133-143.
- Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management*, 21, 147-156.
- Scheyvens, R. (2002). *Tourism for development. Empowering communities*. Singapore. Edit. Prentice Hall.
- Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (2016). *Plan Maestro de la Reserva Nacional de Paracas 2016-2020*. SERNANP. Ministerio del Ambiente. Lima.
- Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (2014a). *Plan de Sitio de la Islas Ballestas*. Ministerio del Ambiente. SERNANP. Lima, Perú.
- Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (2014b). *Resolución Presidencial No. 098-2014-SERNANP*. En <https://legislacionanp.org.pe/ratifican-extension-de-la-reserva-nacional-de-paracas-en-su-calidad-de-patrimonio-natural-de-la-nacion/>
- Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (s.f.). *Áreas Naturales Protegidas del Perú*. En: <https://old.sernanp.gob.pe/sernanp/contenido.jsp?ID=5>
- Sharma, K. (2004). *Tourism and economic development*. Nueva Dehli: Sarup & Sons

Referencias

- Sharma, B., y Gursoy, D. (2014). An examination of changes in resident's perceptions of tourism impacts over time: the impact of resident's socio-demographic characteristics. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 20(12), 1332-1352.
- Sharpley, R. (2002) Tourism: A vehicle for development. En R. Sharpley and D. Telfer. (Eds.) *Tourism and development. Concept and issues* (pp. 11-35). Clevedon: Channel View Publications.
- Sharpley, R. (2014). Host perceptions of tourism: a review of the research. *Tourism Management*, 42, 37-49.
- Sharpley, R. and Southgate, C. (2002). Tourism, development and environment. En R. Sharpley y D. Telfer. (Eds.). *Tourism and development: Concept and Issues* (pp. 62-100). Clevedon: Channel view publication.
- Shelby, B., y Heberlein, T. (1986). Carrying capacity in recreation settings, Corvallis: Oregon State University Press.
- Shelby, B., Vaske, J., y Heberlein, T. (1989). Comparative analysis of crowding in multiple locations: Results from fifteen years of research. *Leisure Sciences*, 11(4), 269-291.
- Smith, J., Anderson, D., Davenport, M., y Leahy, J. (2013). Community Benefits from managed resource areas: An Analysis of construct validity. *Journal of Leisure Research*, 45(2), 192-213.
- Smith, S. (1994). The tourist product. *Annals of tourist Research*, 21(3), 582-595.
- Smith, V. (1976) Tourism and Cultural Change: A Symposium. *Annals of Tourism Research*, 3(3), 122-126.
- Song, H., Li, G., van der Veen, R., y Li, J. (2011). Assessing Mainland Chinese Tourists' Satisfaction with Hong Kong Using Tourist Satisfaction Index. *International Journal of Tourism Research*, 13(1), 82-96.
- Stasiak, A. (2013). Tourist product in experience economy. *Tourism*, 23(1), 28-35.
- Steiner, C. (2006) Tourism, Poverty Reduction and the Political Economy: Egyptian Perspectives on Tourism's Economic Benefits in a Semi-Rentier State. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 3(3), 161-177.
- Stokols, D. (1972). On the distinction between density and crowding: some implications for future research. *Psychology Review*, 79 (3), 275-277.

Referencias

- Stone, M., y Nyaupane, G. (2015). Protected areas, tourism and community livelihoods linkages: a comprehensive analysis approach, *Journal of Sustainable Tourism*, 24(5), 673-693.
- Stucchi, M. (s.f.). La Compañía Administradora del Guano. Reseña. Asociación para la Investigación y Conservación de la Biodiversidad. En <https://sites.google.com/site/cadmguano/home>
- Stylidis, D., Biran, A., Sit, J., y Szivas, E. M. (2014). Resident's support for tourism development: the role of resident's place image and perceived tourism impacts. *Tourism Management*, 45(0), 260-274.
- Telfer, D. (2002a). The evolution of tourism and development theory. En R. Sharpley y D. Telfer. (Eds.) *Tourism and development. Concept and issues* (pp. 35-78). Clevedon: Channel View Publications.
- Telfer, D. (2002b). Tourism and regional development issues. En R. Sharpley y D. Telfer. (Eds.) *Tourism and development. Concept and issues* (pp. 112-148). Clevedon: Channel View Publications.
- Tello, J. y Mejía, T. (1979). *Paracas. Cavernas y Necrópolis*. Lima: Editorial UNMSM.
- Teng-rui, L., Wen-chao, J., y Qiang, H. (2004). Water resources carrying capacity: New perspectives based on eco\economic analysis and sustainable development. *Journal of Hydraulic Engineering*.
- Teye, V., Sirakaya, E., y Sönmez, S. (2002). Resident's attitudes toward tourism development. *Annals of Tourism Research*, 29, 668-688.
- Tilic, I. (1962). Capacidad de producción de la industria de harina de pescado en el Perú. *IREMAR*. Informe No. 4.
- Timothy, D. (2002). Tourism and community development issues. En R. Sharpley y D. Telfer. (Eds.) *Tourism and development. Concept and issues* (pp. 149-164). Clevedon: Channel View Publications.
- Tosun, C. (2002). Host perceptions of impacts: a comparative tourism study. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 231-253.
- Touring y Automóvil Club del Perú (1961). Exposición acerca del proyecto de ley formulado para declarar al turismo en el país de importancia y utilidad nacional y para crear la Corporación Nacional de Turismo que se encargaría de su organización, sus actividades y su fomento. Lima, Perú.

Referencias

- Touring y Automovil Club del Perú (s. f.). Historia. En <http://www.touringperu.com.pe/historia.html>
- Truong, D., Hall, M., y Garry, T. (2014). Tourism and poverty alleviation: perceptions and experiences of poor people in Sapa, Vietnam. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(7), 1071-1089.
- Um, S., y Crompton, J. (1990). Attitude determinants in tourism destination choice. *Annals of Tourism Research*, 17, 432-448.
- UN Atlas of the Oceans (2002-2016). Humans' settlement on the coast. En: <http://www.oceansatlas.org/subtopic/en/c/114/>
- Urielly, N. (2005). The tourist experience. *Annals of Tourism Research*, 32(1), 199-216.
- Urry, J. (s.f.). La globalización de la mirada del turista. Barcelona Metrópolis. *Revista de Información y Pensamientos Urbanos*. En: <https://zdocs.mx/doc/barcelona-metropolis-john-urry-la-globalizacion-de-la-mirada-del-turista-q182vzv4gw1v>
- Vargas, L. (1994). Sobre el concepto de percepción. *Alteridades*, 4(8), 47-53.
- Vargas-Sánchez, A., Oom do Valle, P., da Costa, J., y Silva, J. (2015). Resident's attitude and level of destination development: An international comparison. *Tourism Management*, 48, 199-210.
- Vargas-Sánchez, A., Plaza, M., y Porras, N. (2011). Explaining resident's attitudes to tourism, is a universal model possible? *Annals of Tourism Research*, 38(2), 460-480.
- Vaske, J., y Shelby, L. (2008). Crowding as a descriptive indicator and an evaluative standard: Results from 30 years of research. *Leisure Sciences*, 30, 111–126.
- Velazco, M. y García C. (1937). *Conozca Ud. el Perú. Guía general de geografía, historia, vialidad y turismo*. Lima: Ed. Tahuantinsuyo.
- Vengoechea, A. (2012). *Las cumbres de las naciones unidas sobre cambio climático*. Proyecto Energía y Clima de la Fundación Friedrich Ebert – FES. En <http://www.fes-energiayclima.org/>
- Vera, J.F., Rodríguez, I., (2010). Tourism strategies for the renovation of mature coastal destinations in Spain. En *IV International Conference on Sustainable Tourism*, New Forest, Reino Unido.
- Vroom, V. (1964). *Work and motivation*. New York, Wiley.
- Walker, G. (August 15,1952). Paracas Urbanization Project. *Peruvian Times*.

Referencias

- Wall, G. (1982). Cycles and Capacity: Incipient Theory or Conceptual Contradiction? *Tourism Management*, 3(3), 188-192.
- Wall, G., y Mathieson, A. (2006). *Tourism. Change, impacts and opportunities*. Great Britain: Pearson & Prentice Hall.
- Walle, A.H. (1997). Quantitative versus qualitative tourism research. *Annals of Tourism Research*, 24, 524–539.
- Wang, S., y Xu, H. (2015). Influence of place-based senses of distinctiveness, continuity, self-esteem and self-efficacy on residents' attitudes toward tourism. *Tourism Management*, 47, 241-250.
- Wang, X., Zhang, J., Gu, Ch., y Zhen, F. (2009). Examining antecedents and consequences of tourist satisfaction: A structural modeling approach. *Tsinghua Science and Technology*, 14(3), 397-406.
- Wang, Y., Pfister, R., y Morais, D. (Abril de 2006). Resident's attitudes toward tourism development: A case study of Washington, NC. En R. Burns y K. Robinson. (Comps.) *Proceedings of the 2006 Northeastern Recreation Research Symposium*. Bolton Landing N.Y.
- Watson, M. (1988). Social Carrying Capacity in Recreational Settings: A Literature Review. Great Barrier Reef Marine Park Authority. *Technical memorandum GBRMPA-tm-17*
- Wikipedia (3 de octubre 2020). Hotel Country Club de Lima. En: https://es.wikipedia.org/wiki/Hotel_Country_Club_de_Lima
- Wolfe, S., y Brooks, D. (2003). *Water scarcity: An alternative view and its implications for policy and capacity building*. En Blackwell Publishers. Natural Resources Forum 27, 99-107. UK.
- Woodman, R. (2004). Paracas. Geología y relieve. En W. Wust, W. y Proislas (Eds), *Islas Encantadas* (pp. 37-61). Paracas. Lima.
- World Bank (1996). Guidelines for Integrated Coastal Zone Management. Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs. Series No. 9. Washington, D.C.
- World Tourism Organization (s.f.). Definitions. Committee on Tourism and Competitiveness. En: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/general_programmeofworkdmgt.pdf

Referencias

- Xiao, H., y Smith, S. (2006). Case studies in tourism research: A state of the art analysis. *Tourism Management*, 27, 738–749.
- Xu, F., y Fox, D. (2014). Modelling attitudes to nature, tourism and sustainable development in national parks: A survey of visitors in China and the UK. *Tourism Management*, 45, 142–158
- Xu, J. (2010). Perceptions of tourism products. *Tourism Management*, 31, 607-610.
- Yagi, C., y Pearce, P. (2007). "The influence of appearance and the number of people viewed on tourists' preferences for seeing other tourists", *Journal of Sustainable Tourism*, 15(1), 28-43.
- Yepes, E. (1979). El desarrollo peruano en las primeras décadas del siglo XX. En *Nueva historia general del Perú* (pp. 137-160). Lima: Mosca Azul Editores.
- Yoon, Y., y Uysal, M. (2005). An examination of the effects of motivation and satisfaction on destination loyalty: A structural model. *Tourism Management*, 26, 45–56.
- Zapatel, C. (1929). *Vialidad y turismo en el Perú*. Lima: Touring Club del Perú.
- Zavala, B. (2009). *Geoparque Nacional Reserva Nacional de Paracas*. INGEMMET. Patrimonio y Geoturismo. Boletín No. 3, serie 1, Lima. Recuperado de: <http://es.calameo.com/books/0008201295f43839a6e6e>
- Zehrer, A., y Raisch, F. (2016). The impact of perceived crowding on customer satisfaction. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 29, 88-98



ANEXOS

ANEXO 1

Indicadores de turismo y producción mundiales

Años	Millones (1)	Tasa (2)	Año	Millones (1)	Tasa (2)
2000	674	1,5	2010	953	7,9
2001	680	0,9	2011	995	4,4
2002	700	2,9	2012	1035	4,0
2003	694	-0,9	2013	1087	5,0
2004	764	10,1	2014	1134	4,3
2005	809	5,9	2015	1189	4,9
2006	853	5,4	2016	1235	3,9
2007	901	5,6	2017	1322	7,0
2008	919	2,0	2018	1409	6,6
2009	883	-3,9	2019	1460	3,6
			Promedio	984.8	4,1

(1) Llegadas internacionales, número de visitantes que pernoctan.

(2) Tasa de variación anual

Fuente: Organización Mundial de Turismo.

Panorama del Turismo Mundial.

Año	Tasa %	Año	Tasa %
2000	4,4	2010	4,3
2001	1,9	2011	3,2
2002	2,1	2012	2,5
2003	2,9	2013	2,6
2004	4,4	2014	2,8
2005	3,8	2015	2,8
2006	4,3	2016	2,5
2007	4,2	2017	3,2
2008	1,8	2018	3,0
2009	-1,7	2019	2,3
		Promedio	2,9

Tasa de crecimiento de la producción mundial

Fuente: Data Bank. Banco Mundial

<https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD>

ANEXO 2

Indicadores de turismo y producción de países seleccionados

Años	Chile			Colombia		
	Millones (1)	Tasa (2)	Tasa (3)	Millones (1)	Tasa (2)	Tasa (3)
2010	2,801	1,5	5,8	2,385	3,6	4,0
2011	3,137	12,0	6,1	2,042	-14,3	6,6
2012	3,554	13,3	5,3	2,175	6,5	4,0
2013	3,576	0,6	4,0	2,288	5,2	4,9
2014	3,674	2,7	1,8	2,565	12,1	4,4
2015	4,478	21,9	2,3	2,978	16,1	3,1
2016	5,641	26,0	1,3	3,317	11,4	2,0
2017	6,450	14,3	1,5	4,113	24,0	1,8
2018	5,723	-11,3	4,0	4,020	-2,3	2,5
2019	4,518	-21,1	1,1	4,167	3,7	3,3
Promedio	4,355	6,6	3,3	3,005	6,6	3,7

Años	México			Perú		
	Millones (1)	Tasa (2)	Tasa (3)	Millones (1)	Tasa (2)	Tasa (3)
2010	23,290	4,2	5,1	2,299	7,4	8,3
2011	23,403	0,5	3,7	2,598	13,0	6,3
2012	23,403	0,0	3,6	2,846	9,5	6,1
2013	24,151	3,2	1,4	3,164	11,1	5,8
2014	29,346	21,5	2,8	3,215	1,6	2,4
2015	32,093	9,4	3,3	3,456	7,4	3,2
2016	34,961	8,9	2,9	3,744	8,3	4,0
2017	35,100	0,4	2,0	4,032	7,7	2,5
2018	41,313	17,7	2,2	4,419	9,6	4,0
2019	45,024	9,0	-0,1	4,372	-1,1	2,2
Promedio	31,208	7,5	2,7	3,415	7,5	4,5

(1) Llegadas internacionales, número de visitantes que pernoctan.

(2) Tasa de crecimiento de visitantes que pernoctan.

(3) Tasa de crecimiento de la producción.

Fuente: Organización Mundial de Turismo.

Banco Mundial.

ANEXO 3

Arribos internacionales. Perú: 1960 – 2019

Año	Millones (1)	Tasa (2)	Año	Millones (1)	Tasa (2)	Año	Millones (1)	Tasa (2)
1960	56,564	--	1980	372,790	10.3	2000	852,745	-9.7
1961	61,505	8.7	1981	334,819	-10.2	2001	1,027,635	20.5
1962	70,288	14.3	1982	316,873	-5.4	2002	1,063,606	3.5
1963	77,057	9.6	1983	273,324	-13.7	2003	1,135,769	6.8
1964	89,295	15.9	1984	278,783	2.0	2004	1,349,959	18.9
1965	98,568	10.4	1985	299,958	7.6	2005	1,570,566	16.3
1966	117,469	19.2	1986	303,681	1.2	2006	1,720,746	9.6
1967	134,175	14.2	1987	330,110	8.7	2007	1,916,400	11.4
1968	141,248	5.3	1988	359,281	8.8	2008	2,057,620	7.4
1969	125,853	-10.9	1989	333,594	-7.1	2009	2,139,961	4.0
1970	133,546	6.1	1990	316,871	-5.0	2010	2,299,187	7.4
1971	156,377	17.1	1991	232,012	-26.8	2011	2,597,803	13.0
1972	188,205	20.4	1992	216,534	-6.7	2012	2,845,623	9.5
1973	228,123	21.2	1993	271,901	25.6	2013	3,163,639	11.2
1974	260,832	14.3	1994	386,120	42.0	2014	3,214,934	1.6
1975	256,210	-1.8	1995	479,231	24.1	2015	3,455,709	7.5
1976	264,015	3.0	1996	662,736	38.3	2016	3,744,461	8.4
1977	274,000	3.8	1997	746,599	12.7	2017	4,032,339	7.7
1978	293,000	6.9	1998	819,530	9.8	2018	4 419 430	9.6
1979	338,000	15.4	1999	943,917	15.2	2019	4 371 787	-1.1

Fuente: De 1960 a 1979. Dirección general de migraciones. De 1980 a 2019. Ministerio de comercio Exterior y Turismo

ANEXO 4

A. Llegada de visitantes a principales áreas protegidas del Perú

Años	Sipán	Sol y Luna	Nazca	Titicaca	Huascarán	I. Ballestas	RNP	Machu Picchu
2008	160289	113595	300344	221633	108930	80044	65940	716289
2009	142306	98143	271015	104380	97349	125981	92695	685507
2010	159846	108640	244120	219137	111919	141777	98923	583480
2011	164061	120937	243139	184745	126820	146908	133920	832143
2012	184665	122642	233932	167548	137534	213947	175592	970979
2013	188307	125993	235430	173850	148576	235734	200034	1037704
2014	159170	126721	224585	134037	177862	244692	189927	1079350
2015	156599	123626	250505	150639	249160	324574	223132	1221660
2016	184717	134525	259322	149689	261151	396409	327952	1344119
2017	149761	116224	242762	194695	283369	388533	354303	1333043
2018	195961	141123	270855	146619	378440	499199	427013	1492328
2019	185388	136653	288013	186951	405588	554710	487799	1505434
Promedio anual	169256	122402	255335	169494	207225	279376	231436	1066836
Acumulado	2031070	1468822	3064022	2033923	2486698	3352508	2777230	12802036

Fuente: Estadísticas de turismo. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

ANEXO 4

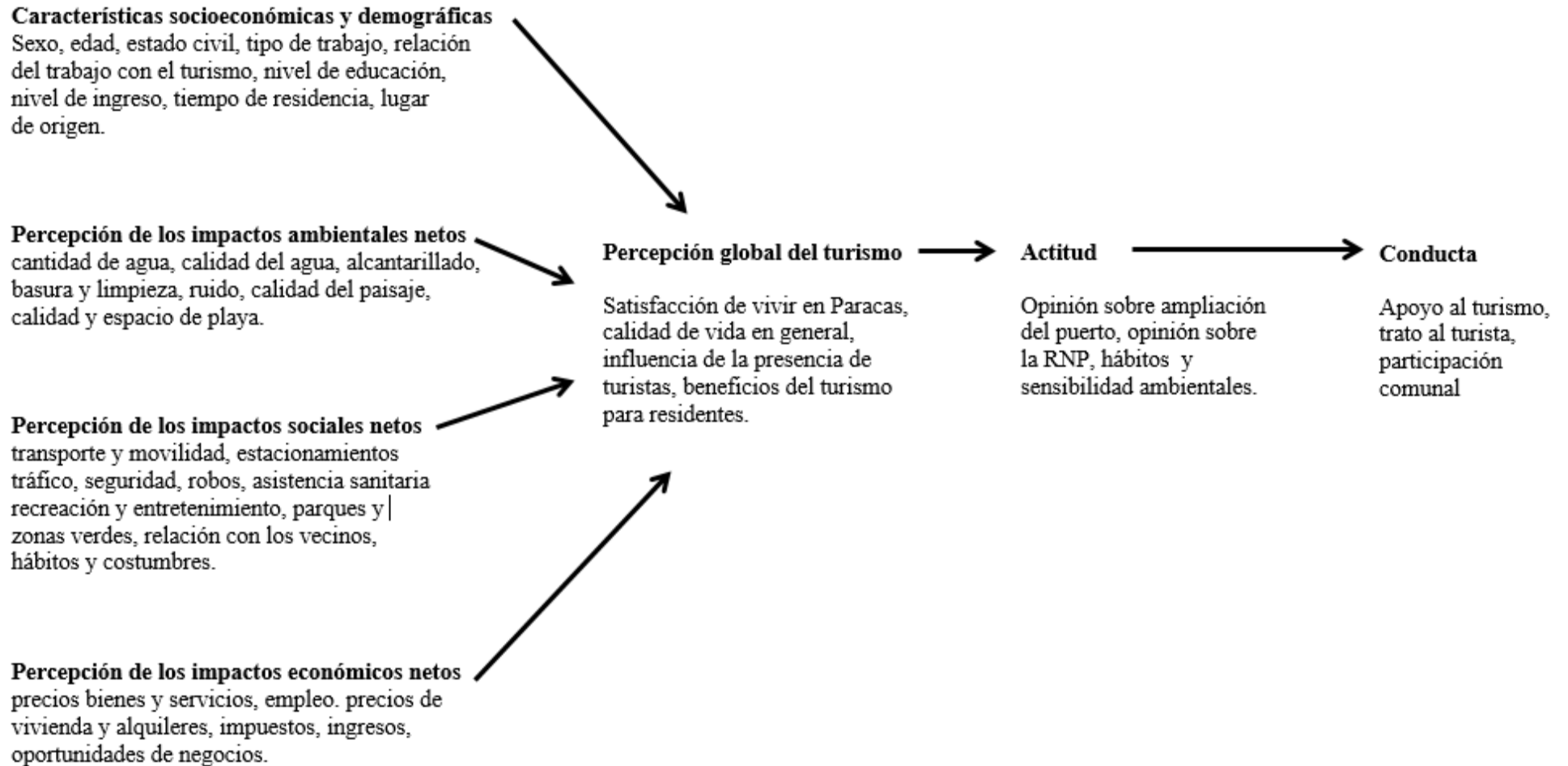
B. Llegada de visitantes a principales áreas protegidas del Perú, variaciones porcentuales

Años	Sipán	Sol y Luna	Nazca	Titicaca	Huascarán	I. Ballestas	RNP	Machu Picchu
2008	--	--	--	--	--	--	--	--
2009	-11,2	-13,6	-9,8	-52,9	-10,6	57,4	40,6	-4,3
2010	12,3	10,7	-9,9	109,9	15,0	12,5	6,7	-14,9
2011	2,6	11,3	-0,4	-15,7	13,3	3,6	35,4	42,6
2012	12,6	1,4	-3,8	-9,3	8,4	45,6	31,1	16,7
2013	2,0	2,7	0,6	3,8	8,0	109,2	13,9	6,9
2014	-15,5	0,6	-4,6	-22,9	19,7	3,8	-5,1	4,0
2015	-1,6	-2,4	11,5	12,4	40,1	32,6	17,5	13,2
2016	18,0	8,8	-0,6	-0,6	4,8	22,1	47,0	10,0
2017	18,9	-13,6	-6,4	30,1	8,5	-2,0	8,0	-0,8
2018	30,8	21,4	11,6	-24,7	33,6	28,5	20,5	11,9
2019	-5,4	-3,2	6,3	27,5	7,2	11,1	14,2	0,9
Promedio anual	2,4	2,2	-0,1	5,2	13,5	20,5	20,9	7,8
Acumulado	15,7	20,3	-4,1	-15,6	272,3	593,0	639,8	110,2

Fuente: Estadísticas de turismo. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

ANEXO 5

Modelo inicial de la percepción de los residentes de los impactos del turismo y su influencia sobre la actividad turística



ANEXO 6

Encuesta aplicada a los residentes de Paracas



UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA LA MOLINA

Presentación

La presente encuesta forma parte de una investigación universitaria sobre el desarrollo del turismo en Paracas para sugerir mejoras para la ciudad, le pedimos su opinión sobre esta actividad y le agradecemos profundamente el tiempo que se tomará para colaborar con nosotros.

Investigadora responsable: ROSARIO PÉREZ LIU DE MENDOZA.

Sector:

Fecha: **Hora**

N° formulario:

P1. Sexo

- 1. Hombre []
- 2. Mujer []

P2. Aproximadamente ¿Cuál es su edad?

- 1. De 18 a 29 años []
- 2. De 30 a 39 años []
- 3. De 40 a 49 años []
- 4. De 50 a 59 años []
- 5. + de 60 años []

P3. Y ¿cuál es su estado civil?

- 1. Soltero/a []
- 2. Casado/a []
- 3. Divorciado/a []
- 4. Viudo/a []
- 5. Otro []

P4. ¿Cuál es su actividad de trabajo?

- 1. Profesional []
- 2. Empresario []
- 3. Obrero calificado []
- 4. Obrero sin calificar []
- 5. Empleado []
- 6. Estudiante []
- 7. Ama de casa []
- 8. Jubilado []
- 9. Parado (duración del paro) []
- 10. Otros []

P5. ¿Su empleo está/estuvo relacionado con el sector turístico?

- 1. No []
- 2. Parcialmente []
- 3. Sí []

P6. Si respuesta es no ¿En qué sector trabaja y hace cuánto tiempo?

.....

P7. Si respuesta es sí ¿En qué sector trabajaba antes?

.....

P8. Si respuesta es parcialmente ¿en qué otro sector trabaja?

.....

P9. ¿Puede decirnos qué estudios tiene usted?

- 1. Sin estudios []
- 2. Estudios primarios completos []
- 3. Estudios primarios incompletos []
- 4. Estudios secundarios completos []
- 5. Estudios secundarios incompletos []
- 6. Estudios técnicos completos []
- 7. Estudios técnicos incompletos []
- 8. Universitario completo []

- 9. Universitario incompleto []
- 10. Otros []

P10. ¿Ud. nació aquí?

- 1. Si []
- 2. No [] **Dónde**

P11. ¿Cuánto tiempo lleva Ud. viviendo en este distrito?

- 1. De siempre []
- 2. Más de 20 años []
- 3. De 10 a 19 años []
- 4. De 5 a 9 años []
- 5. De 1 a 4 años []
- 6. Menos de 1 año []

Donde vivía antes

P12. ¿Está Ud. satisfecho viviendo aquí?

- 1. Muy poco satisfecho []
- 2. Poco satisfecho []
- 3. Satisfecho []
- 4. Muy satisfecho []

¿Por qué?

P13. ¿Con qué frecuencia se relaciona habitualmente con turistas?

- 1. Ninguno []
- 2. Poco []
- 3. Mucho []

P14. ¿De qué manera cree Ud. que influye la presencia de turistas en la vida diaria de la población?

- 1. Negativamente []
- 2. No influye []
- 3. Positivamente []
- 4. Muy positivamente []

P15. ¿Qué clase de turistas cree Ud. traen más beneficios a la localidad?

- 1. Nacionales []
- 2. Extranjeros []
- 3. Los dos por igual []

P16. ¿Hasta qué punto cree que los paraquenses se benefician de las actividades turísticas?

- 1. Muy poco []
- 2. Poco []
- 3. Bastante []
- 4. Mucho []

P17. ¿Quiénes cree Ud. que son los más beneficiados con el turismo?

- 1. Familias []
- 2. Dueños de los grandes hoteles []
- 3. Dueños de restaurantes, agencias de viajes, comercio []
- 4. Trabajadores en general []
- 5. Todos por igual []

P18. Podría usted decirnos si con el turismo, los siguientes aspectos han mejorado o empeorado: (Mostrar tarjeta 1)

	Empeorado		Nin- guno	Mejorado	
	Mucho	Poco		Poco	Mucho
1.Precio y coste de vida, pasajes	1	2	3	4	5
2.Empleo	1	2	3	4	5
3.Precio de terrenos-vivienda	1	2	3	4	5
4.Impuestos	1	2	3	4	5
5.Ingresos	1	2	3	4	5
6.Comercio y demás actividades	1	2	3	4	5
7.Cantidad de agua	1	2	3	4	5
8.Calidad de agua	1	2	3	4	5
9.Aguas residuales y alcantarillado	1	2	3	4	5
10.Limpieza y colección de basura	1	2	3	4	5
11.Ruidos	1	2	3	4	5
12.Zonas verdes, parques, etc.	1	2	3	4	5
13.Paisaje, medio ambiente, naturaleza	1	2	3	4	5
14.Calidad y espacio de las playas	1	2	3	4	5
15.Transporte	1	2	3	4	5
16.Estacionamientos	1	2	3	4	5
17.Tráfico	1	2	3	4	5
18.Seguridad ciudadana	1	2	3	4	5
19.Salud y asistencia sanitaria	1	2	3	4	5
20.Actividades de entretenimiento	1	2	3	4	5
21.Relaciones entre los residentes y los turistas	1	2	3	4	5
22.Las relaciones entre los vecinos	1	2	3	4	5
23.Hábitos y costumbres	1	2	3	4	5

24. Políticas y acciones del municipio	1	2	3	4	5
25. Calidad de vida en general	1	2	3	4	5

P19. ¿Cree que en algún momento del año hay demasiados turistas?

1. Sí []
2. No []

¿Por qué cree que Sí / No?

Estaría ud. más satisfecho si el número de turistas siguiera creciendo.

P20. ¿Cree que el número de turistas seguirá creciendo?

1. Mucho, porque:
 - a) Paracas es muy bonito
 - b) Paracas es cada vez más conocido
 - c) Es barato el turismo aquí
 - d) Tratamos bien a los turistas
 - e) El gobierno está apoyando al turismo
 - f) Otra razón:
2. Poco, porque:
 - a) Los servicios son caros
 - b) Los servicios son inadecuados/insuficientes
 - c) Falta espacio urbano
 - d) Nos falta conocer más sobre las necesidades del turista
 - e) Falta apoyo del gobierno
 - f) Otra razón:

P21. ¿Si el turismo sigue creciendo, cree Ud. que en algún momento se puede convertir en un problema para la población?

1. Sí, porque
2. No, porque

P22. En general, ¿cree Ud. que los paraquenses?

1. **Tratan bien al turista**
 - No, porque
 - Normal, porque
 - Sí, porque
2. **Apoyan al turismo**
 - No, porque
 - Un poco, porque
 - Sí, porque

P23. Sobre la Reserva Nacional de Paracas: ¿Cree Ud. que debería eliminarse para que todos tengan acceso libre a esos lugares?

1. Sí, porque
2. No, porque

P24. Sobre la ampliación del Puerto San Martín, ¿cree Ud. que será beneficioso para el turismo y la población de Paracas?

- No, porque
- Un poco, porque []
- Sí, porque

P25. ¿Desde cuándo cree Ud. que el turismo cobró fuerza y cuál sería la causa?

.....

P26. En general, de todas las actividades que se desarrollan en Paracas, ¿Cuál cree Ud. que son las 4 más importantes para la población? Mostrar tarjeta 2. El entrevistado responderá según orden de importancia: 1 más importante, 4 menos importante.

- a. Agricultura []
- b. Pesca []
- c. Turismo (hoteles, restaurantes, agencias de viajes) []
- d. Fábricas de harina de pescado []
- e. Aceros Arequipa, Funsur []
- f. Plus petrol []
- g. Transporte []
- h. Sector público []
- Otra

P27. ¿Hasta qué punto cree Ud. que el agua es un bien escaso o abundante en Paracas? Utilice una escala de 1 a 5 en la que 1 significa "muy escaso" y 5 "muy abundante". (Mostrar tarjeta 3).

1	2	3	4	5
Muy escaso				Muy abundante

No sabe / no contesta []

P28. ¿Cómo se abastece de agua?

1. Red pública dentro de la vivienda []
2. Red pública fuera de la vivienda []
3. Camión cisterna []
4. Vecino []
5. Pozo []
6. Otro

6. Participa en acciones a favor del medio ambiente (limpieza de playas, parques, plantar árboles, etc.)					
--	--	--	--	--	--

P38. Desde su punto de vista ¿cuáles son los dos problemas medioambientales más importantes en Paracas?

1.
2.
3. N.S. / N.C. []

P39. ¿En qué medida considera Ud. que la situación del medio ambiente afecta su bienestar?

- | | | | |
|-------------|-----|------------|-----|
| 1. Bastante | [] | 2. Poco | [] |
| 3. Nada | [] | 4. NS / NC | [] |

P40. De estas actividades que se dan en Paracas, ¿Cuál cree Ud que son las 4 que más contaminan? Empiece con 1 para la más contaminante. (Mostrar tarjeta 6)

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 1. Agricultura | [] |
| 2. Pesca | [] |
| 3. Turismo | [] |
| 4. Industrias harineras de pescado | [] |
| 5. Aceros Arequipa, Funsur | [] |
| 6. Plus petrol | [] |
| 7. Puerto, aeropuerto | [] |
| 8. Hogares | [] |

P41. ¿A quiénes cree Ud que le corresponde la mayor responsabilidad a la hora de hacer frente a los problemas medioambientales en Paracas?

- | | |
|------------------------------|-----|
| 1. Al gobierno regional | [] |
| 2. Al municipio | [] |
| 3. A la población | [] |
| 4. A las empresas/industrias | [] |
| 5. (NO LEER) A todos | [] |
| 6. NS / NC | [] |
| 7. Otro | |

P42. Ha participado/participa como ciudadano en las consultas, charlas, capacitaciones que realiza el municipio?

1. No, porque
2. A veces, porque
3. No, porque

Observaciones y comentarios del entrevistador

P43. Finalmente: ¿Qué pediría al gobierno nacional para que el turismo aumente y mejore para los paraquenses?

.....

¿Y a la municipalidad?

.....

¿Y a la propia población?

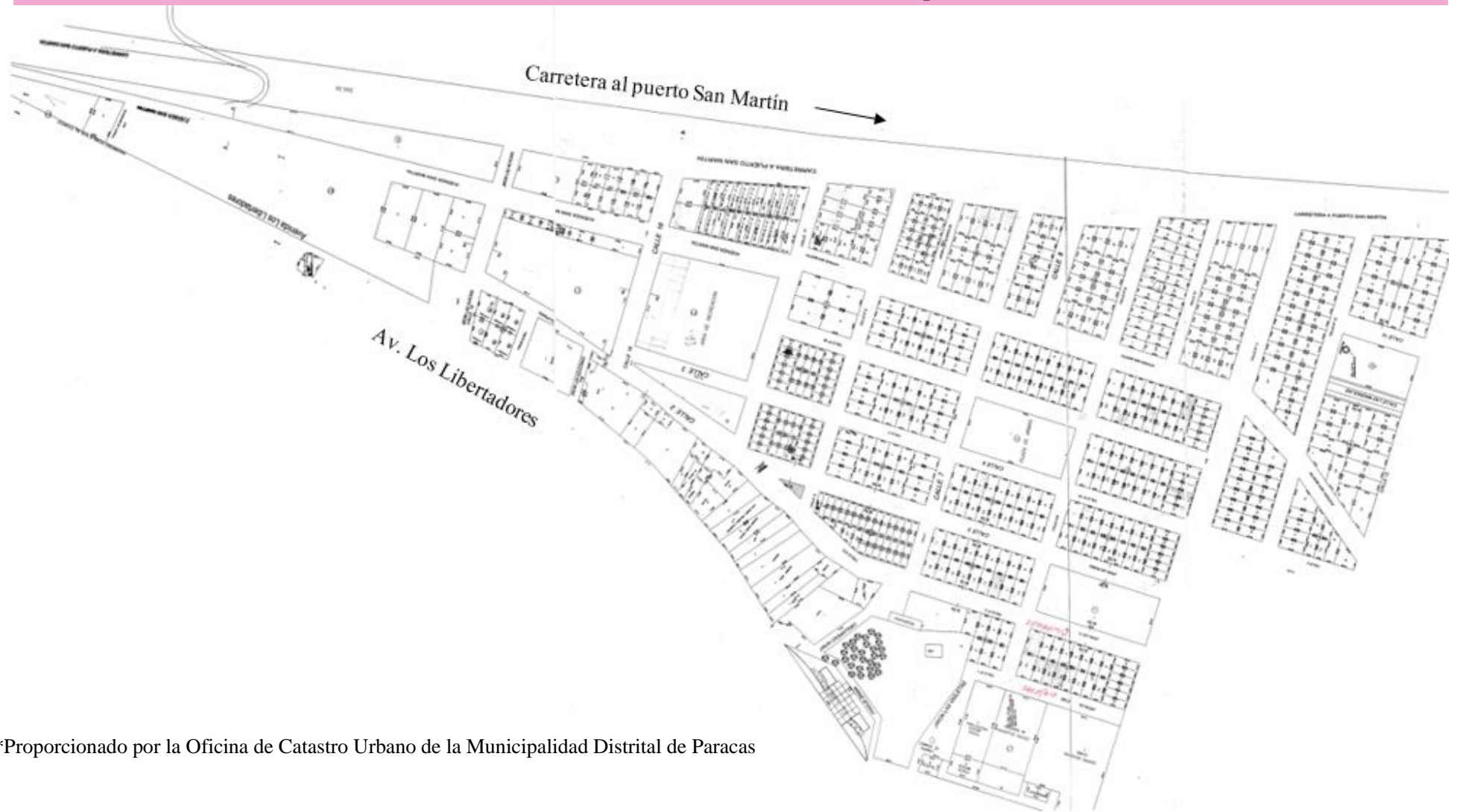
.....



MUCHAS GRACIAS.

ANEXO 7

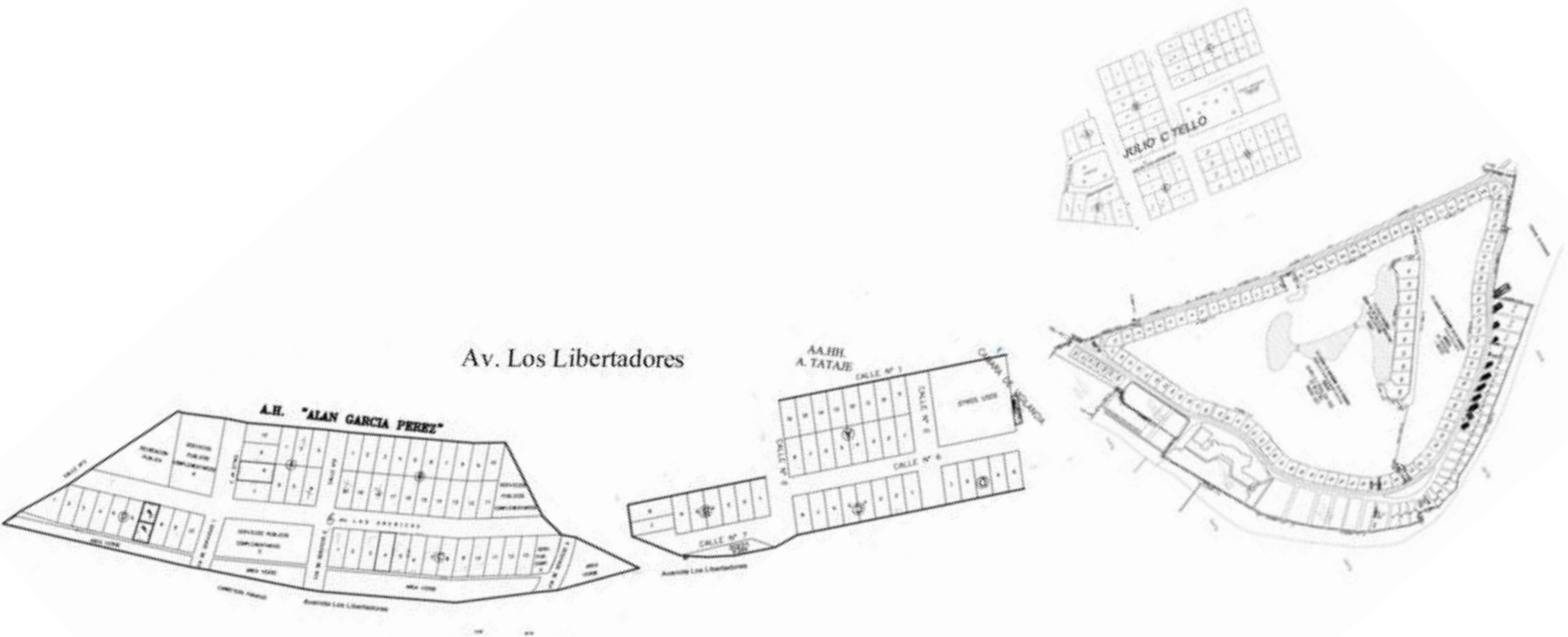
A. Catastro urbano del litoral de Paracas. El pueblo*



*Proporcionado por la Oficina de Catastro Urbano de la Municipalidad Distrital de Paracas

ANEXO 7

B. Catastro urbano del litoral de Paracas. El balneario*



*Proporcionado por la Oficina de Catastro Urbano de la Municipalidad Distrital de Paracas

ANEXO 8

Relación de entrevistados en la realización de la tesis

Alva Juan (catedrático Facultad de Pesquería)	Ocampo Juan (funcionario Dirección Pesquería)
Aguedo Arturo (administrador ALA Río Seco)	Olaya Martha (empleada municipal)
Angulo Jhonny (exadministrador ALA Río Seco)	Pacheco Angel (transportista botes)
Avalos Pedro (empresa buses)	Pacheco Pablo (transportista botes)
Baca Luis (empresario hotelero)	Paitán Jhuneor (empleado SERNANP)
Barreto Alejandrina (empleada hotel)	Palomino Elipio (taxista)
Burgos Ela (comerciante de artesanías)	Palomino David (empleado residencia Balshaw)
Calderón Carlos (ex trabajador H. Paracas)	Paniagua Juan (empresario hostel)
Camasca Victor (agente de viajes)	Páucar Víctor (funcionario municipal)
Cano Jair (administrador hotel)	Pérez Ana (empresaria hotelera)
Cárdenas Juan (técnico Capitanía)	Pollo Miguel (agente de viajes)
Cárdenas Luis (maestro)	Ponte César (empresario grifo)
Celay Roberto (agente de viajes)	Quiroz Fernando (administrador RNP)
Chávez Manuel (administrador fundo agrícola)	Quispe Estela (empresaria cafetería)
Curiñaupa Wilder (agente de viajes)	Quispe Juanita (empresaria restaurant)
De la Torre Charlie (funcionario municipal)	Ramos Nicolás (taxista)
Escate Miguel (transportista botes)	Ramos Enrique (agente de aduanas)
Félix Eugenio (agricultor y pescador)	Ramos A. Víctor (administrador Marina Turística)
Fernández-Prada Esther (empresaria restaurant)	Ramos R. Víctor (empresario restaurant)
Flores Ricardo (funcionario municipalidad)	Reyes Julio (ONG ACOREMA)
Flores Oscar (maestro, historiador)	Rojas Carlos (técnico jubilado Capitanía)
Gonzales Agustín (administrador ALA Pisco)	Rosas José (propietario, director CAPATUR)
Gonzales Arturo (artesano)	Salazar Gilberto (empresario restaurant Lagunilla)
Guerra Felcita (comerciante)	Salazar Henry (funcionario ALA Río Seco)
Guerrero Miguel (administrador buses)	Salguero José (pescador, dirigente)
Heaton Luis (exadministrador RNP)	Salem Julia (empleada Facultad de Pesquería)
Herrera Luis (empresario hotelero)	Solari Enrique (funcionario municipal)
Hostia Percy (funcionario SERNANP)	Soto Angel (funcionario municipal)
Huamán Milagros (directora educativa)	Soto Pilar (funcionaria municipal)
Jáuregui Eduardo (empresario, Pdte. CAPATUR))	Tasayco Gloria (comerciante de artesanías)
Jesús John (suboficial Capitanía)	Tataje Félix (administrador Junta de usuarios Río Seco)
Jiménez Hilda (empresaria restaurant)	Tataje Alberto (ex alcalde)
KoechKlein Jorge (director APROPISCO)	Ticona Malena (Ing. Junta de usuarios Río Seco)
Landeo Gualterio (funcionario Emapisco)	Toribio Ramón (funcionario municipal)
Lapa Félix (administrador muelle público)	Torres Paola (agente de viajes)
Lima José (funcionario Ministerio Transporte)	Torres Pablo (empleado municipal)
Lorenzo Alberto (funcionario IMARPE)	Trillo Rubén (funcionario municipal)
Mantarí Eloy (empresario restaurant)	Valenzuela julio (funcionario DIRCETUR Ica)
Montoya Herbert (capitán PNP)	Vda. De Ramos Máxima (ama de casa)
Moretti Giovanni (guía turístico)	Velarde Alberto (empresario hotelero)
Ninapaytan Rolando (agricultor)	
Nolazco Yolanda (empresaria hotelera)	
Núñez Gumercinda (empresaria restaurant)	
Núñez Teresa (empresaria restaurant)	

ANEXO 9

Encuestas aplicadas a los turistas de Paracas



Presentación

La presente encuesta forma parte de una investigación universitaria sobre el desarrollo del turismo en Paracas para sugerir mejoras en la actividad, para ello necesitamos conocer su opinión, le agradeceremos profundamente el tiempo que se tomará para colaborar con nosotros.

Investigadora responsable: Rosario Pérez Liu de Mendoza. Universidad Nacional Agraria La Molina. Departamento Académico de Economía y Planificación.

Fecha

Lugar

Hora

Entrevistador

P1. ¿Cuántos días lleva usted aquí en Paracas?

1. 1 día
2. 2 días
3. 3 días
4. 4 a más

6. Trabajador sin cualificar.
7. Estudiante
8. Ama de casa
9. Jubilado
10. Otro.....

P2. ¿Había venido antes a Paracas?

1. Sí ¿Cuántas veces?
2. No

P11. ¿Podría decirnos qué grado de estudios tiene?

1. Sin estudios
2. Estudios primarios completos
3. Estudios secundarios
4. Estudios universitarios de grado medio
5. Estudios universitarios de grado superior
6. Otros

P3. ¿Ha visitado antes otros lugares como éste?

1. Sí
2. No

P12. ¿En qué tipo de alojamiento se hospeda?

1. Hotel..... Categoría
2. Hostal Categoría.....
3. Backpacker
4. Vivienda alquilada
5. Casa de amigos o familiares
6. Camping
7. Otros

P4. ¿Y cuántos días piensa quedarse?

.....

P5. Sexo:

1. Hombre.
2. Mujer.
3. Otro

P13. ¿En este viaje Ud. ha venido ...?

1. Solo/a
2. Acompañado de la pareja
3. Acompañado de amigos #
4. Acompañado de familia #
5. Otro

P6. ¿Dónde nació Ud.?

1. Nacional
2. Extranjero

P7. ¿Dónde reside normalmente?

1. Nacional
2. Extranjero

P14. Podría decirnos ¿cuáles son los motivos principales de sus vacaciones? (puede tener varias respuestas)

1. Descanso.
2. Diversión.
3. Deportes
4. Escapar de la rutina y lo cotidiano.
5. Conocer a otras personas.
6. Poder estar con la pareja y/o familia.
7. Poder estar con los amigos.
8. Conocer la cultura y tradiciones peruanas
9. Otros

P8. Podría Ud, decirnos aproximadamente, ¿cuál es su edad?

1. 18-29 años.
2. 30-39 años.
3. 40-49 años.
4. 50-64 años.
5. Más de 65 años.

P15. ¿Por qué incluyó a Paracas en sus vacaciones? (Pregunta abierta)

.....

P9. Y ¿cuál es su estado civil?

1. Soltero/a
2. Casado/a
3. Divorciado/a
4. Viudo/a.
5. Otros.

P16. ¿Qué actividades está realizando en su visita? (puede tener varias respuestas)

1. Visita a las Islas Ballestas
2. Visita a la Reserva Nacional de Paracas
3. Paseos y caminatas
4. Sol y playa
5. Deportes acuáticos
6. Otro

P10. ¿Cuál es su categoría profesional?

1. Profesión liberal
2. Empresario
3. Directivo
4. Empleado
5. Trabajador cualificado

P17. ¿Podría usted valorar los siguientes aspectos de este destino?



1: Muy negativo / Muy mal 5: Muy positivo / Muy bueno

NS: No sabe / no contesta / no aplica

Valoración	1	2	3	4	5	NS
1. Precios	1	2	3	4	5	
2. Asistencia sanitaria	1	2	3	4	5	
3. Seguridad	1	2	3	4	5	
4. Estacionamiento	1	2	3	4	5	
5. Tráfico	1	2	3	4	5	
6. Transporte	1	2	3	4	5	
7. Entretenimiento	1	2	3	4	5	
8. Comercio y restaurantes	1	2	3	4	5	
9. Gastronomía	1	2	3	4	5	
10. Alojamiento	1	2	3	4	5	
11. Limpieza calles	1	2	3	4	5	
12. Limpieza playas	1	2	3	4	5	
13. Ruidos	1	2	3	4	5	
14. Aguas residuales	1	2	3	4	5	
15. Zonas verdes	1	2	3	4	5	
16. El paisaje y medio ambiente	1	2	3	4	5	
17. Lugares visitados	1	2	3	4	5	
18. Trato recibido de los residentes	1	2	3	4	5	

P18. Voy a leerle unas frases y le pido que me diga si está ... :

1. Nada de acuerdo
2. Poco de acuerdo
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4. De acuerdo
5. Muy de acuerdo

Yo tenía muchas expectativas con los atractivos de Paracas y se han visto cumplidas.	1	2	3	4	5
Estoy bastante satisfecho/a con los servicios recibidos.	1	2	3	4	5
Yo volvería a visitar este destino.	1	2	3	4	5
Yo recomendaría a mis familiares y amigos venir a Paracas.	1	2	3	4	5

P19. Nuevamente voy a leerle unas frases y pedirle que me diga si está:

1. Nada de acuerdo
2. Poco de acuerdo
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4. De acuerdo
5. Muy de acuerdo

En este destino hay demasiados turistas.	1	2	3	4	5
El turismo tiene impactos ambientales importantes.	1	2	3	4	5

P20. Si Ud. llegase a pensar que hay "demasiados turistas" en los lugares que usualmente visita: ¿le incomodaría?

1. Nada
2. Muy poco
3. Un poco
4. Bastante
5. Mucho

P21. ¿Cuáles son los ingresos mensuales de su hogar en términos globales? *(soles, dólares o euros según sea el caso, indicar)*

1. Menos de 1000
2. Entre 1000 y 2000
3. Entre 2001 y 3000
4. Entre 3001 y 4000
5. Más de 4000

P22. Nuevamente voy a leerle unas frases, dígame por favor si está ... :

1. Nada de acuerdo
2. Poco de acuerdo
3. Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
4. De acuerdo
5. Muy de acuerdo

Los turistas somos conscientes de los impactos ambientales por eso cuidamos el medio ambiente.	1	2	3	4	5
Los turistas sí podemos hacer mucho por reducir el daño al medio ambiente.	1	2	3	4	5
Aunque el turismo puede afectar negativamente el medio ambiente también produce grandes beneficios a los residentes.	1	2	3	4	5
Me incomoda mucho que los turistas desperdiciemos recursos o no nos sintamos responsables de los daños al medio ambiente.	1	2	3	4	5
Mantener la limpieza de calles y playa es responsabilidad de todos.	1	2	3	4	5

P23. A veces en Paracas encontramos botellas u otros envases vacíos tirados por la calle o la playa ¿recogió algunos de éstos y los depositó en los tachos de basura que hay?

1. Sí
2. No
3. Alguna vez

P24. Si pudiera participar en alguna actividad de cuidado del medio ambiente aquí ¿lo haría?

1. Seguro que sí
2. Sí, si pudiera
3. No

¿Por qué?

P25. ¿Alguna sugerencia o recomendación para mejorar el turismo en Paracas?

.....



¡MUCHAS GRACIAS!

Observaciones / comentarios del entrevistado y/ o del entrevistador:

.....



Hacia un turismo mejor para todos



Présentation

Cette enquête fait partie d'une recherche universitaire sur le développement du tourisme à Paracas (au Pérou). Nous aimerions récolter votre avis afin de suggérer des améliorations de l'activité touristique. Nous vous remercions déjà pour votre temps et intérêt.

Chercheur responsable: Liu Pérez Rosario Mendoza. Université Nationale Agraire. Département Académique de l'Economie et de la Planification.

Date:

Lieu:

Heure:

Intervieweur:

Q1. Combien de jours avez-vous déjà passé à Paracas?

- 1
- 2
- 3
- 4 jours ou plus

Q2. Etiez-vous déjà venu à Paracas auparavant ?

1. Oui Combien de fois?
2. Non

Q3. Avez-vous visité des endroits similaires auparavant ?

1. Oui
2. Non

Q4. Combien de jours prévoyez-vous de rester au total ?

.....

Q5. Quel est votre genre ?

1. Homme.
2. Femme
3. Autre

Q6. Quel est votre lieu de naissance ?

.....

Q7. Quel est votre lieu de résidence habituel ?

.....

Q8. Quel âge avez-vous?

1. 18-29 ans
2. 30-39 ans
3. 40-49 ans
4. 50-64 ans
5. Plus de 65 ans.

Q9. Quel est votre état civil?

1. Célibataire
2. Marié
3. Divorcé
4. Veuf
5. Autre

Q10. Quelle est votre catégorie professionnelle ?

1. Indépendant
2. Gérant d'entreprise
3. Manager (manager)
4. Employé
5. Fonctionnaire
6. Ouvrier
7. Étudiant

8. Homme ou femme au foyer
9. Retraité
10. Autre.....

Q11. Quel niveau d'enseignement avez-vous?

1. Aucune étude
2. Niveau école primaire
3. Niveau école secondaire
4. Études techniques
5. Études supérieures
6. Autres.....

Q12. Dans quel type de logement restez-vous?

1. Hôtel Catégorie
2. Auberge de jeunesse / Hostel Catégorie
3. Backpacker
4. Location de vacances
5. Chambre d'amis ou chez la famille
6. Camping
7. Autres

Q13. Quel est votre type de voyage?

1. Voyage solo
2. Voyage en couple
3. Voyage entre amis #
4. Voyage en famille..... #
5. Autres

Q14. Quels sont les raisons principales de vos vacances ? (Vous pouvez sélectionner plusieurs réponses)

1. Repos
2. Fun
3. Sports
4. Échapper à la routine du quotidien.
5. Rencontrer de nouvelles personnes
6. Passer du temps en couple / en famille
7. Passer du temps avec des amis
8. Découvrir la culture ou les traditions du Pérou
9. Autres.....

Q15. Pour quelles raisons avez-vous choisi Paracas pour vos vacances? (Question ouverte)

.....

Q16. Quelles sont les activités que vous prévoyez de faire durant votre visite à Paracas?

1. Îles Ballestas
2. Réserve nationale de Paracas
3. Promenades et randonnées
4. Soleil et plage
5. Sports nautiques
6. Autres.....

Q17. Pourriez-vous évaluer les aspects suivants de cette destination ?



1: Très négatif /
Très mauvais

5: Très positif /
Très bon

P.A.: Pas applicable / ne sait pas /

Prix	1	2	3	4	5	P.A.
Assistance sanitaire	1	2	3	4	5	P.A.
Sécurité	1	2	3	4	5	P.A.
Parking	1	2	3	4	5	P.A.
Trafic	1	2	3	4	5	P.A.
Les transports publics, les taxis	1	2	3	4	5	P.A.
Offre en matière de divertissement	1	2	3	4	5	P.A.
Commerces et restaurants	1	2	3	4	5	P.A.
Gastronomie	1	2	3	4	5	P.A.
Hébergement	1	2	3	4	5	P.A.
Propreté des rues	1	2	3	4	5	P.A.
Propreté des plages	1	2	3	4	5	P.A.
Bruits	1	2	3	4	5	P.A.
Gestion des eaux usées	1	2	3	4	5	P.A.
Qualité et quantité d'espaces verts	1	2	3	4	5	P.A.
Le paysage et l'environnement	1	2	3	4	5	P.A.
Lieux visités	1	2	3	4	5	P.A.
Accueil des résidents	1	2	3	4	5	P.A.

Q18. Je vais lire quelques phrases et vous demander de me dire si vous êtes...

1. Pas d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Ni d'accord ni en désaccord
4. D'accord
5. Totalemment d'accord

J'ai eu des attentes élevées avec les attractions de Paracas et elles ont été respectées.	1	2	3	4	5
Je suis tout à fait satisfait / a avec les services reçus.	1	2	3	4	5
Je reviendrais dans cet endroit.	1	2	3	4	5
Je recommanderais à ma famille et à mes amis de venir à Paracas.	1	2	3	4	5
À cet endroit, il y a trop de touristes.	1	2	3	4	5

Q19. Encore une fois, je vais vous lire quelques phrases et vous demander de me dire si vous êtes :

1. Pas d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Ni d'accord ni en désaccord
4. D'accord
5. Totalemment d'accord

Il y a trop de touristes dans cette destination.	1	2	3	4	5
Le tourisme a des impacts environnementaux significatifs.	1	2	3	4	5

Q20. Si vous avez répondu "trop de touristes", est-ce quelque chose qui vous dérange ?

1. Non pas du tout
2. Très peu
3. un peu
4. Oui, ça me dérangerait
5. Cela me dérangerait beaucoup

Q21. Quels sont les revenus mensuels globaux de votre ménage? (dollars ou en euros, selon le cas)

1. Moins de 1000
2. Entre 1000 et 2000
3. Entre 2001 et 3000
4. Entre 3001 et 4000
5. Plus de 4000

Q22. Encore une fois, je vais vous lire quelques déclarations, dites-moi, s'il vous plaît, si vous êtes... :

1. Pas d'accord
2. Plutôt d'accord
3. Ni d'accord ni en désaccord
4. D'accord
5. Totalemment d'accord

Les touristes sont conscients de l'impact environnemental, c'est pourquoi ils prennent soin de l'environnement.	1	2	3	4	5
Les touristes peuvent faire beaucoup pour réduire les dommages à l'environnement.	1	2	3	4	5
Bien que le tourisme puisse avoir un impact négatif sur l'environnement, il apporte également de grands avantages aux résidents.	1	2	3	4	5
Cela me dérange beaucoup que les touristes gaspillent des ressources ou ne se sentent pas responsables des dommages causés à l'environnement.	1	2	3	4	5
Garder les rues et la plage propres est la responsabilité de chacun.	1	2	3	4	5

Q23. Parfois, à Paracas, nous trouvons des bouteilles ou des conteneurs vides qui traînent dans la rue ou sur la plage. En avez-vous ramassé un et l'avez-vous mis à la poubelle?

1. Oui
2. Non
3. Quelque fois.

Q24. Si vous pouviez participer à une activité pour prendre soin de l'environnement ici à Paracas, le feriez-vous ?

1. Bien sûr oui
2. Oui, si je pouvais
3. Non merci

Pourquoi?

P25. Avez-vous d'autres suggestions ou recommandations pour améliorer le tourisme à Paracas ?

.....



Merci beaucoup!



Presentation

This survey is part of a university research for the development of tourism in Paracas and suggest improvements for this activity, therefore I would like to hear your opinions. We deeply appreciate the time borrowed to cooperate with us.

Researcher responsible: Rosario Perez Liu de Mendoza. National Agrarian University. Department of Economics and Planning.

Date:.....

Location:.....

Hour:.....

Interviewer:.....

Q1. How many days have you been here in Paracas?

1. 1 day
2. 2 days
3. 3 days
4. From 4 to more

8. Housewife
9. Retired
10. Another.....

Q2. Have you been here before?

1. Yes ¿How many times?
2. No

Q11. Could you tell me what level of education do you have?

1. No studies
2. Primary school
3. Secondary school
4. Technical studies
5. College
6. Other

Q3. Have you ever visited other places like this?

1. Yes
2. No

Q12. In what kind of accommodation are you staying?

1. Hotel Category
2. Hostel Category.....
3. Backpacker Hostel
4. Rented house/apartment
5. House of friends or family
6. Camping
7. Other

Q4. How many days are you planning to stay?

.....

Q5. Gender:

1. Man
2. Woman
3. Other

Q13. In this trip you have come...

1. Alone
2. With my partner
3. With friends How many
4. With family How many
5. Other

Q6. Where did you born?

.....

Q7. Where do you normally reside?

.....

Q8. Can you tell me in which age range are you?

1. 18-29 years
2. 30-39 years
3. 40-49 years
4. 50-64 years
5. Over 65 years

Q14. Could you tell us what are the main reasons for your vacation?

(More than one answer is accepted)

1. To rest
2. Amusement
3. Sports
4. Escape the routine and the everyday
5. Meeting people
6. Being able to be with your partner and/or family
7. Being able to be with friends
8. To know Peruvian culture and traditions
9. Other

Q9. What is your marital status?

1. Single
2. Married
3. Divorced
4. Widow
5. Other

Q15. Why did you decided to include Paracas in your vacations?

.....
.....

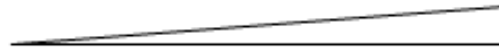
Q10. What is your professional status?

1. Independent
2. Business Owner
3. Director
4. Employee
5. Qualified worker
6. Unqualified worker.
7. Student

Q16. What activities are you planning to do in your visit? (More than one answer is accepted)

1. Ballestas Island
2. Paracas National Reserve
3. Walks and hikes
4. Sun and beach
5. Water sports
6. Other

Q17. Please provide a rating to the following aspects. 1 is the minimum score and 5 is the maximum score.



1: Very negative /
Appalling

5: Very positive /
Excellent

D.K. Don't know / Does not apply

Qualification	1	2	3	4	5	D.K.
1. Prices	1	2	3	4	5	D.K.
2. Healthcare	1	2	3	4	5	D.K.
3. Security	1	2	3	4	5	D.K.
4. Parking	1	2	3	4	5	D.K.
5. Traffic	1	2	3	4	5	D.K.
6. Public transportation and taxis	1	2	3	4	5	D.K.
7. Variety of entertainment activities	1	2	3	4	5	D.K.
8. Shops and restaurants	1	2	3	4	5	D.K.
9. Gastronomy	1	2	3	4	5	D.K.
10. Accommodation	1	2	3	4	5	D.K.
11. Cleaning of the streets	1	2	3	4	5	D.K.
12. Cleaning of the beaches	1	2	3	4	5	D.K.
13. Noise	1	2	3	4	5	D.K.
14. Wastewater management	1	2	3	4	5	D.K.
15. Green areas	1	2	3	4	5	D.K.
16. Landscape and environment	1	2	3	4	5	D.K.
17. Visited places	1	2	3	4	5	D.K.
18. Treatment received from residents	1	2	3	4	5	D.K.

Q18. I am going to read some statements and I will ask you to say if you are...

1. Not agree
2. Somewhat agree
3. Neither agree nor disagree
4. Agree
5. Strongly agree

The expectations I had about Paracas, which were high, have been fulfilled.	1	2	3	4	5
I am quite satisfied with the services received.	1	2	3	4	5
I would visit this destination again.	1	2	3	4	5
I would recommend Paracas to my friends and family.	1	2	3	4	5
There are many tourists in this location.	1	2	3	4	5

Q19. Again I am going to read you some sentences and I ask you to tell me if you are:

1. Not agree
2. Somewhat agree
3. Neither agree nor disagree
4. Agree
5. Strongly agree

There are many tourists in this location.	1	2	3	4	5
Tourism has significant environmental impacts.	1	2	3	4	5

Q20. Imagine if you start to perceive that there are "too many tourists" in the places you usually visit. Would it bother you?

1. Nothing
2. Lightly
3. A little
4. Yes, it would bother me
5. Yes, it would bother me very much

Q21. What are the monthly household income (in global terms)? (dollars or euros)

1. Less than 1000
2. Between 1000 and 2000
3. Between 2001 and 3000
4. Between 3001 and 4000
5. Over 4000

Q22. I am going to read some statements again, please tell me if you are ...

1. Not agree
2. Somewhat agree
3. Neither agree nor disagree
4. Agree
5. Strongly agree

Tourists are aware of the environmental impacts, consequently they protect the environment.	1	2	3	4	5
Tourists can do much to reduce the damage to the environment.	1	2	3	4	5
Although tourism may negatively affect the environment, it produces great benefits to residents.	1	2	3	4	5
It bothers me when tourists waste resources or do not feel responsible for environmental damage.	1	2	3	4	5
Maintain the cleanliness of streets and beach is everyone's responsibility.	1	2	3	4	5

Q24. Sometimes in Paracas we find empty bottles or other containers pulled down the street or beach. Have you ever got one of these and deposited in garbage cans?

1. Yes
2. No
3. Sometimes

Q25. If you could participate in any activity of environmental protection here, would you?

1. Of course
2. Yes, if I could
3. No

Why?

Q26. Finally, Any suggestion or recommendation to improve tourism in Paracas?

.....



THANK YOU VERY MUCH!

ANEXO 10

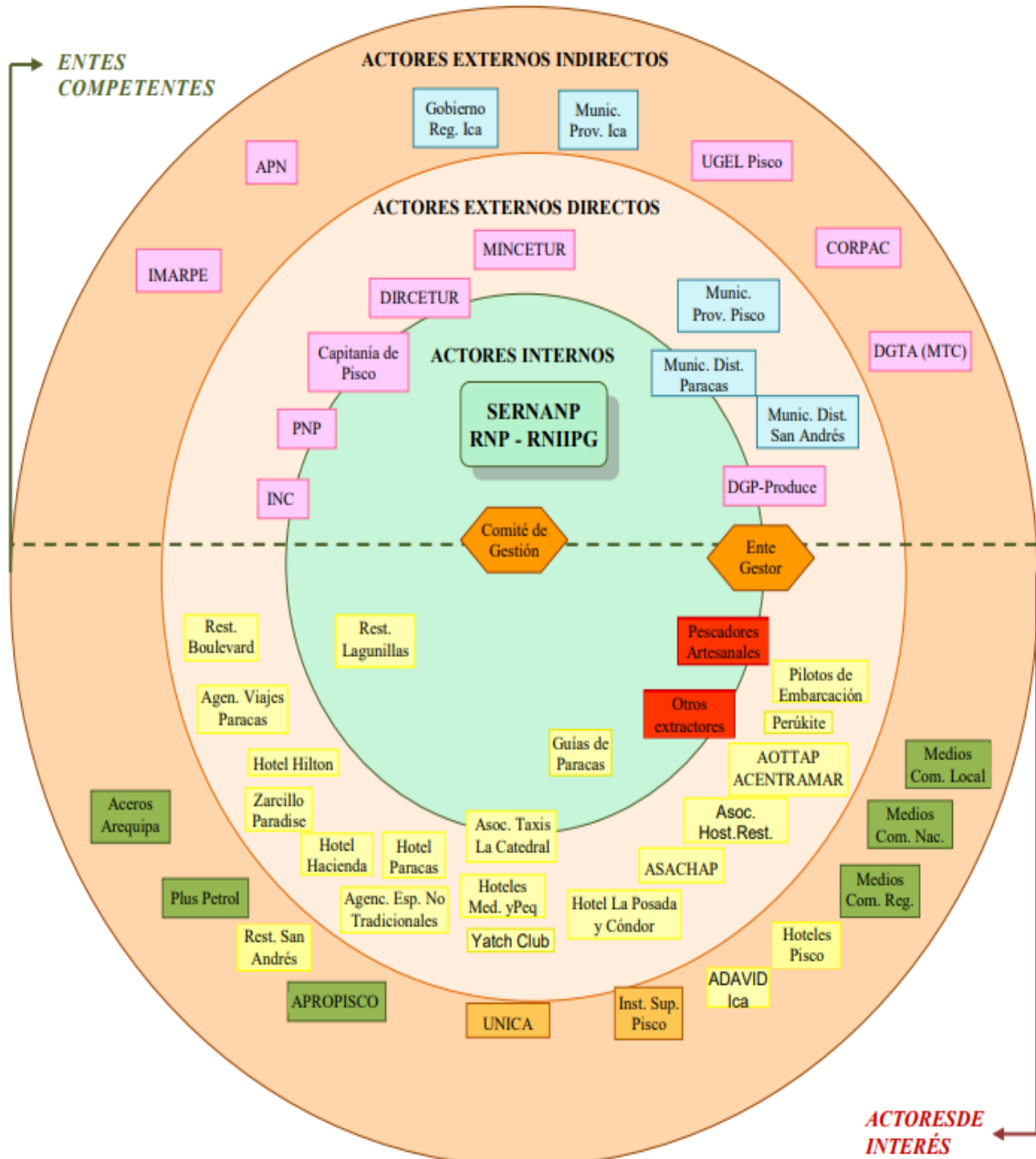
Ubicación de fuentes de agua subterránea en la Pampa de Lanchas. Paracas.



Elaboración: Ministerio de Agricultura. Intendencia de Recursos Hídricos. Diciembre de 2006.

ANEXO 11

Grupos de interés de la Reserva nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento



Tomado de: Plan Turístico de la Reserva Nacional de Paracas y su Zona de Amortiguamiento. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. MINCETUR, 2011.