



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN GEOGRAFÍA

**LA INTEGRACIÓN REGIONAL DE AMÉRICA CENTRAL: LA RUTA TURÍSTICA
TERRESTRE TICABUS/TRANSNICA.**

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTOR EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:
GINO JAFET QUINTERO VENEGAS

DIRECTOR DE TESIS: DR. ÁLVARO SÁNCHEZ CRISPÍN
INSTITUTO DE GEOGRAFÍA, UNAM

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTORAL:
DR. JUAN CARLOS GÓMEZ ROJAS - FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS, UNAM
DRA. MÓNICA TOUSSAINT RIBOT - INSTITUTO MORA
DRA. MARIBEL OSORIO GARCÍA - UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
DRA. ILIA ALVARADO SIZZO - INSTITUTO DE GEOGRAFÍA, UNAM
DR. ENRIQUE PROPIN FREJOMI - INSTITUTO DE GEOGRAFÍA, UNAM

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, DICIEMBRE 2017.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Un trabajo doctoral no es cosa menor; implica muchas horas de trabajo (tanto de gabinete como de campo), desvelos, frustraciones, alegrías, enojos, tristezas... Es un trabajo individual que conlleva el respaldo de muchas personas, algunas de las cuales, será muy difícil volver a ver. Mentiría si asevero que mi formación profesional, ha sido sólo un proceso en el cual yo he estado involucrado de manera solitaria.

Hoy soy lo que soy y he logrado concluir esta fase de mi vida profesional gracias a las personas que me rodean y me apoyan: Jazmín Venegas Montéon, Ximena Quintero Venegas, Álvaro López López, mis seres más queridos y más cercanos. Me siento muy afortunado de tener amigos incondicionales con quienes comparto mi vida: Mario Santiago Jiménez, Paulina López Barrios, Patricia López Villalobos, Diego Améndolla Spínola, César Valdez Chávez, Citlali Jiménez Rodríguez, Ana Rosa Gómez Mutio, Penélope Castro Pérez, Ana Lorena Valle Cornavaca, Joseph Shaw, Sandy Soerjadhi, Tim Lindenmayer y Zeke Pottage. Además, de tener un hijo no humano quien me cuida, me protege, me vigila y, según el, es el defensor de la casa: Chinicuil.

Quiero agradecer de forma muy especial a mi asesor, el Doctor Álvaro Sánchez Crispín, con quien he trabajado los últimos once años de mi vida como geógrafo, desde que empecé como becario en el Instituto de Geografía y quien me ha asesorado durante mis tres grados académicos: la licenciatura y en la maestría y el doctorado. Así, también quiero agradecer al Instituto de Geografía y a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México por haberme formado y permitido finalizar esta etapa de mi vida.

Extiendo mis agradecimientos a los integrantes del comité tutorial y del sínodo del examen del candidatura, quienes me guiaron en la conclusión de la tesis y siempre me dieron excelentes recomendaciones: doctor Juan Carlos Gómez Rojas, de la Facultad de Filosofía y Letras; doctora Mónica Toussaint Ribot, del Instituto Mora; doctora Maribel Osorio García, de la Universidad Autónoma del Estado de México; doctora Iliá Alvarado Sizzo, del Instituto de Geografía; doctor Enrique Propín Frejomil, del Instituto de Geografía y la doctora Lucinda Arroyo Arco, de la Universidad de Quintana Roo.

Finalmente, a todas las personas que conocí en América Central porque sin su apoyo en las pláticas y entrevistas durante los recorridos de campo por el istmo, este trabajo no hubiera sido posible.

Índice general

Introducción	7
i. Marco teórico conceptual y metodológico	10
Capítulo 1. La movilidad territorial en el contexto del turismo	19
1.1. Movilidad, Geografía y turismo	19
1.2. El concepto de movilidad	21
1.3. La movilidad y el sistema turístico	27
1.4. Patrones de movilidad turística	30
1.5. La movilidad y los modelos de transporte urbano	33
1.5.1. Origen y destino del viaje	34
1.5.2. Red de transporte	35
1.5.3. Modo de transporte	36
1.6. Factores que intervienen en la movilidad turística	38
1.6.1. Presupuestos de tiempo turístico	39
1.6.2. Factores personales	41
1.6.3. El conocimiento de lugar	44
1.7. Modelos de movilidad turística dentro de un sitio de destino	49
1.7.1. Modelos territoriales	50
1.7.2. Modelos lineales de trayectorias de movilidad	52
1.8. Utilidad de los modelos y patrones de movilidad en el desarrollo del turismo y en la integración regional	57
Notas	59
Capítulo 2. La integración centroamericana como elemento rector de la movilidad turística	61
2.1. Contexto histórico de la integración económico-turística centroamericana	61
2.1.1. Primera Etapa (1961-1980): Creación del Mercado Común Centroamericano	64
2.1.2. Segunda Etapa (1981-1990): Crisis de la integración centroamericana	68
2.1.3. Tercera Etapa (1990-1998): Hacia la consolidación del proceso de integración.	71
2.1.4. La integración y el turismo en la actualidad	74
2.2. Los ejes rectores de la movilidad actual en el istmo: el Proyecto Mesoamérica y la carretera Panamericana	78
2.2.1. Área de energía.	80
2.2.2. Eje de desarrollo humano y su entorno	82
2.2.3. Área de transporte: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas	83
2.2.4. Principales rutas de la Carretera Panamericana	88
2.2.5. El lanzamiento del proyecto de la Carretera Interamericana	91
2.3. El turismo en América Central: cambio económico estructural	95
2.3.1. Características del modelo turístico	100
2.3.2. El aumento de la “residencialización” del turismo y los retos de América Central	103
Notas	107
Capítulo 3. La movilidad del turismo de tránsito terrestre en América Central	108
3.1. Elementos económicos que inciden en la movilidad	109
3.1.1. La integración centroamericana y el acceso al mercado	109
3.1.2. Condiciones físicas y percepción del transporte	112

3.1.3. <i>Promoción e imaginarios turísticos que conllevan a la movilidad por América Central</i>	117
3.1.4. <i>Rutas de movilidad turística en América Central</i>	126
3.2. Avances tecnológicos y la movilidad en América Central	131
3.3. Movilidad territorial por América Central	133
3.4. Turismo y movilidad en Guatemala	137
3.5. Turismo y movilidad en El Salvador	141
3.6. Turismo y movilidad en Honduras	146
3.7. Turismo y movilidad en Nicaragua	151
3.8. Turismo y movilidad en Costa Rica	156
3.9. Turismo y movilidad en Panamá	161
Notas	167
Capítulo 4. El estado actual de la integración regional turística en América Central y las externalidades territoriales de la movilidad	168
4.1. La emergencia del turismo como estrategia de desarrollo regional	169
4.2. El desarrollo del turismo y la integración regional centroamericana	171
4.3. Las externalidades territoriales y la fricción del espacio como obstáculos de la integración	174
4.3.1. <i>La fricción del espacio como externalidad</i>	178
4.3.2. <i>Externalidades políticas</i>	182
4.3.3. <i>Externalidades económicas</i>	190
4.3.4. <i>Externalidades socioculturales</i>	205
Notas	216
Conclusiones	217
Fuentes de consulta	224

Índice de figuras

Figura I	Honduras. Alfombras de aserrín para celebrar las festividades de Semana Santa	15
Figura 1.1	Sistema turístico de Leiper	29
Figura 1.2	Modelos territoriales de la conducta de los turistas en los destinos locales	49
Figura 1.3	Modelos de trayectorias lineales de comportamiento de los turistas en los destinos locales	53
Figura 2.1	Carretera Panamericana y el Tapón de Darién	87
Figura 2.2	Carretera Interamericana: Tapón de Darién	89
Figura 2.3	Carretera Interamericana: Ruta tentativa, 1933	92
Figura 2.4	América Central: Llegadas de turistas por país y por año, 2008-2013	97
Figura 2.5	América Central: Valor de las divisas recabadas (en millones de USD), 2008-2013	97
Figura 2.6	América Central: participación del turismo en la economía nacional (2003-2013)	98
Figura 2.7	América Central: Ingresos de divisas a través de principales fuentes, 2015	100
Figura 3.1	Visa centroamericana	110
Figura 3.2	Proyectos de integración en América Central que repercuten en la movilidad turística	111
Figura 3.3	San Salvador. Hoteles de San Benito (izquierda) y San Carlos (derecha)	117
Figura 3.4a	Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de A.C. I	121
Figura 3.4b	Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de A.C. II	122
Figura 3.4c	Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de A.C. III	123
Figura 3.4d	Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de A.C. IV	124
Figura 3.5	Guías de viaje Lonely Planet, Footprint y Rough Guides que incorporan al sureste mexicano como parte del recorrido por América Central.	125
Figura 3.6	Lonely Planet. Ruta del “Circuito Norte” y circuitos adyacentes	127
Figura 3.7	Lonely Planet. Ruta del “Circuito Sur” y circuitos adyacentes	127
Figura 3.8	Lonely Planet. Ruta del “Acción todo el tiempo” y circuitos adyacentes	129
Figura 3.9	Lonely Planet. Ruta del “América Central en dos semanas” y circuitos adyacentes	129
Figura 3.10	Google Maps. Tiempo de recorrido por la Carretera Panamericana en América Central	132
Figura 3.11	América Central. Ubicación, clasificación y distancia de sus principales recursos turísticos con respecto a la CP	136
Figura 3.12	Guatemala. Distancia de los principales recursos turísticos con respecto a la Carretera Panamericana	139
Figura 3.13	San Salvador: Terminal de Oriente	143
Figura 3.14	El Salvador: Distancia desde San Salvador hacia los principales recursos turísticos	145
Figura 3.15	Honduras: Distancia de Tegucigalpa y San Pedro Sula hacia los principales recursos turísticos	150
Figura 3.16	Nicaragua: Distancia de Managua hacia los principales recursos turísticos	155
Figura 3.17	Costa Rica: Distancia de los principales recursos turísticos con respecto a la C.P.	160
Figura 3.18	Panamá: Distancia de los principales recursos turísticos con respecto a la C. P.	162
Figura 4.1	Externalidades territoriales del turismo en América Central	177
Figura 4.2	Usuarios europeos y sudamericanos en el Ticabus	181
Figura 4.3	Revisión de pasaporte al interior del autobús en El Salvador	183
Figura 4.4	Turistas esperando a que termine el trámite migratorio en la frontera Salvador-Nicaragua	184
Figura 4.5	Revisión de equipaje en la frontera de Nicaragua con Honduras	185
Figura 4.6	Revisión de equipaje en la frontera de Honduras con El Salvador	186
Figura 4.7	Revisión a latinoamericanos en la frontera Costa Rica-Panamá	186
Figura 4.8	América Central: externalidades territoriales y fricción del espacio	192
Figura 4.9	El Salvador. Carretera Panamericana: tramo San Miguel - Langue	195
Figura 4.10	Honduras Carretera Norte: Tegucigalpa-San Pedro Sula	197
Figura 4.11	Nicaragua. Carretera Panamericana: entrada a Managua desde Granada	199
Figura 4.12	Costa Rica. Carretera Panamericana: entrada a La Fortuna	201

Figura 4.13	Panamá. Carretera Panamericana. Santiago-Panamá	202
Figura 4.14	Panamá. Carretera Panamericana. David-Frontera Costa Rica	202
Figura 4.15	Estado de las carreteras en América Central (excluye a Belize)	204
Figura 4.16	Turistas aloécnicos del Ticabus	207
Figura 4.17	Escala para comer durante el trayecto entre Costa Rica y Panamá	209

Índice de cuadros

Cuadro 1.1	Categorización de las actividades de viaje por requisitos de espacio y tiempo	46
Cuadro 1.2	Características del destino y variables que impactan en los movimientos intradestino	48
Cuadro 2.1	América Central: Llegadas de turistas por país y por año	97
Cuadro 2.2	América Central: Valor de las divisas recabadas (en millones de USD)	97
Cuadro 2.3	América Central: participación del turismo en la economía nacional (2003-2013)	98
Cuadro 3.1	América Central: Sitios de Patrimonio Mundial de la Humanidad hasta 2017	134

Introducción

“Centroamérica... tan pequeña... tan grande...” es el *slogan* con el que se promociona el turismo de América Central y, al leerlo, pareciera, que se trata de una entidad regional que está integrada en torno a la actividad turística. El sector es visto como un impulsor del crecimiento y desarrollo económico regional inducido por los recursos naturales, culturales y humanos de cada uno de los países que conforman la región. A lo largo del istmo hay vías terrestres de comunicación y rutas turísticas para alentar a los viajeros a dispersarse y visitar varios centros; entre estas rutas, hay dos que vinculan las capitales nacionales centroamericanas y que son muy recorridas por los visitantes: el Ticabus, cuyo origen data de 1963 y Transnica, de génesis más reciente (Lozano, 2012).

Desde el fin de la Crisis del Petróleo y la necesidad de los Estados naciones de no depender de un único polo global, se han dado intentos de cooperación internacional derivados de la globalización económica y la regionalización de los mercados (SELA, 1992). Ante la nueva división internacional del trabajo, los países de América Latina y, particularmente, los de América Central han tratado de buscar y definir su propio espacio y la manera de integrarse en bloques económicos para insertarse en el mercado internacional y posicionarse como un eslabón del sistema mundial.

A partir de que las intenciones de los Estados centroamericanos por integrarse territorialmente van en aumento, el istmo ha vivido un proceso de transformación política, económica y cultural. Después de la anexión al Primer Imperio Mexicano de Iturbide, en 1821, América Central tuvo su primer intento de integración regional con la creación de las Provincias Unidas del Centro de América, en 1823. Sin embargo, esta unión política se disolvió en una guerra civil entre 1838 y 1840. Aunque hubo varios intentos de reunificación, ninguno tuvo éxito (McCarthy et al., 2013). A pesar de que la incipiente federación se desintegró en el siglo XIX, la aspiración de unidad en el istmo

persistió y dio lugar a una serie de proyectos parciales de asociación regional.

El nacimiento de la Organización de Estados Centroamericanos, en 1951, con la firma del Tratado de San Salvador, marca un nuevo camino en las sendas de la integración de América Central. Desgraciadamente, el proceso no pudo acelerarse debido a conflictos internos entre los diferentes Estados. El proceso tendría que esperar hasta 1991 y atestiguar el nacimiento del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), que propuso un nuevo marco legal y resolución de los conflictos internos (SELA, op. cit.).

En 1960, surge el Mercado Común Centroamericano (MCCA) como un intento de integración económica y arancelaria regional. Éste se conforma por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica y sus objetivos se inscriben básicamente en tres campos: el establecimiento de una zona de libre comercio para los productos originarios de los cinco países; aplicación de un impuesto arancelario a las importaciones de terceros países y adopción de un régimen de incentivos al desarrollo industrial (Ferguson, 2010a). Sin embargo, a fines de los años sesenta, problemas políticos provocaron que Honduras saliera del MCCA. Además, fueron dos los factores para que éste acuerdo fracasara: por un lado, la devaluación unilateral del dólar estadounidense como respuesta a la crisis petrolera, y que los países miembros jugaron un papel de economías competidoras, no complementarias. Así, se provocó el restablecimiento de restricciones comerciales entre los miembros.

En los años ochenta, guerras civiles y problemas con la deuda externa dificultaron los pagos entre países y, como consecuencia, el comercio interregional se contrajo más del 50%, entre 1980 y 1986. De esta manera, a finales del decenio de los ochenta, como complemento a la industria y al

comercio se buscó fortalecer y profundizar las acciones de integración regional por medio del turismo. Así, los países centroamericanos escrutaron un nuevo eje de desarrollo económico y de integración que no sólo los fortaleciera de manera comercial, sino que los cohesionara regionalmente. Se planteó la idea de expandir la región hacia Belize y Panamá y se le apostó al turismo como el elemento económico rector de la integración (SELA, op. cit.). Así, se generaron estrategias conjuntas entre el sector público y privado y entre los actores turísticos para fomentar el desarrollo económico de América Central. Además, se empiezan a crear y promocionar rutas turísticas que vinculan diversos puntos dentro del istmo y que le dan homogeneidad y una dinámica territorial como si se tratara de una sola entidad. Ejemplo de éstas son rutas como la Maya en Guatemala y Honduras; la del Café en Costa Rica y Panamá y la de Las Flores en El Salvador (McCarthy et al., op. cit.).

Para fomentar la integración se empieza a utilizar la ruta de transporte terrestre TicaBus/Transnica (RTT) creada en el decenio de los sesenta. La RTT es un recorrido terrestre, en su mayoría por la Carretera Panamericana, que vincula a Tapachula, México, con la ciudad de Panamá en el país homónimo. Su longitud es de 2457 km y cruza por seis de los siete países del istmo centroamericano. Con excepción de dos localidades (Tapachula, México y San Pedro Sula, Honduras), los puntos de origen-destino son las capitales nacionales de América Central. Sin embargo, a pesar del tamaño pequeño de los países, de la presencia de infraestructura carretera y de la existencia de rutas directas entre capitales nacionales, se dificulta el dinamismo territorial en América Central, como se develará en esta investigación.

Los procesos de integración regional, principalmente en sus aspectos económicos, tendrían que seguir una lógica bastante clara, y partir desde una zona de libre tránsito y comercio (Mariño, 1999),

hasta llegar a una unión económica y monetaria para, posteriormente, dar un paso bastante más difícil hacia una unión política; sin embargo, América Central tiene fuertes retos para alcanzar su integración eficiente porque presenta fronteras poco funcionales y una fuerte fricción espacial, es decir, que se recorren distancias muy cortas en tiempos muy elevados, por medio del transporte terrestre.

i. Marco teórico conceptual y metodológico

Esta investigación parte de la siguiente hipótesis: “a pesar de los esfuerzos de la Agencia de Promoción Turística de América Central (CATA) y la existencia de las rutas turísticas Ticabus/Transnica, la presencia de fronteras políticas en el istmo centroamericano segmenta el territorio, incrementa la fricción espacial y vuelve a la integración regional poco funcional, accidentada y, en algunas ocasiones, inexistente”. Para tratar de comprobarla, se partió de la premisa de que América Central es una **región turística nodal** en consolidación; es decir, un área continua heterogénea, localizada en un espacio geográfico cuyas diferentes partes son interdependientes en virtud de sus relaciones e interacción en torno a un centro de gravedad regional (MacLeod y Jones, 2001). Los nodos o polos de crecimiento deberán identificarse por su porción espacial, nivel jerárquico, su tamaño, su papel funcional y su capacidad para promover y transmitir el desarrollo económico (Sánchez, 2001). La región funcional se estructura a partir de uno o varios centros, nodos o polos que constituyen núcleos de impulsión y pueden ser una o varias industrias motrices o centros urbanos a partir de los cuales se organizan espacios polarizados (MacLeod y Jones, op. cit.).

La región turística puede ser nodal o funcional y ha sido designada por una organización no gubernamental o alguna agencia de turismo en donde confluyen características culturales o ambientales comunes (Vera, 1997). Estas regiones reciben su nombre de las entidades administrativas

e histórico-geográficas actuales, aunque otras tienen nombres creados, específicamente, con fines turísticos como “El Caribe” o “América Central Ístmica” (Santana, 2007). Los nombres evocan cualidades positivas de la zona y sugieren experiencias de turismo atrayente a los visitantes.

Albet (2001) habla de la región en la posmodernidad y contradice las ideas de la región clásica ya que dicho paradigma filosófico-cultural obliga a replantear epistemológicamente el concepto de región y el contexto de la Geografía regional. También, menciona que es necesario hacer una nueva Geografía regional constituida por el estudio de lugares y de localidades, y plantea serios retos conceptuales y metodológicos a afrontar como aquéllos surgidos por las visiones espaciales de cómo se quiere que sea el territorio en un futuro a medio y largo plazo. Cuando se logre lo anterior, se superará el anquilosamiento de la Geografía regional y se proyectan con éxito las explicaciones e interpretaciones socialmente relevantes que hoy se esperan de la Geografía.

Es evidente que muchas de las regiones que tradicionalmente habrían sido tema y ámbito de estudio, hoy se desplazan y reorganizan espacialmente, lo que pone en duda la comprensión de las regiones como áreas continuas y delimitadas. Nef (2000) vincula a la integración con los procesos por los cuáles las naciones anteponen el deseo y la capacidad para conducir políticas que ayuden a la toma de decisiones conjuntas. Mariño (op. cit.) entiende a la integración como un proceso convergente, gradual y progresivo, voluntario y fundado en la solidaridad, en donde dos o más Estados ejecutan un plan de acción común en aspectos económicos, sociales, culturales, políticos. Así, la ruta Ticabus/Transnica traspasa fronteras políticas, segmenta a la región y le da otro significado a la integración regional que se plantea para América Central.

Cuando se entiende al turismo como un sistema, es decir, como una forma simple y amplia de

representar a la actividad a partir de elementos e interrelaciones, la movilidad de los visitantes constituye se vuelve fundamental. Como mencionan Zillinger (2007) y Briedenhann y Wickens (2003), una ruta turística, además de ser un camino hacia fines diversos, es también un recorrido que tiene un objetivo determinado. Se han establecido rutas que permiten admirar paisajes, recordar sitios históricos, disfrutar de zonas de playas o montañas, de actividades deportivas o de aventura, entre otros (Olsen, 2003); rutas que siguen un itinerario predeterminado que conectan zonas con diversos recursos (ya sea naturales o culturales) (ibíd.) y rutas que vinculan localidades turísticas en donde la densidad social, económica y política genera una aprehensión del territorio (Mantero, 2005), como es el caso de la ruta Ticabus/Transnca.

Se ha demostrado que las rutas turísticas, si están bien diseñadas y son imaginativas, pueden generar una serie de ventajas positivas que incluyen el desarrollo económico local y regional (Rogersson, 2006). De acuerdo con Meyer (2004), las más importantes son: difundir, de manera amplia, los beneficios económicos a través del desarrollo de instalaciones turísticas, actividades y servicios a lo largo de las rutas turísticas, de modo que facilite el gasto de los turistas en ciertos puntos; proporcionar oportunidades de empleo e ingresos adicionales, tanto en forma directa como indirecta, a través de las instalaciones y servicios locales utilizados para operar programas turísticos; y proporcionar una variedad de atracciones y actividades por medio de la ruta para ampliar los mercados turísticos y, por lo tanto, la duración promedio de estancia.

También, de acuerdo con Olsen (op. cit.) y Rogersson (op. cit.), la experiencia internacional, a través de rutas turísticas tanto en los países desarrollados como subdesarrollados, sugiere que hay varias condiciones previas que son necesarias para el éxito económico (y que sin ellos no sería posible la integración regional): redes de cooperación, el pensamiento regional y de liderazgo; desarrollo de

productos, infraestructura y acceso (fronteras abiertas); participación de la comunidad, el desarrollo de microempresas y la innovación; información y promoción; que estén enfocadas a favor del beneficio de los pobres.

La consideración tradicional del binomio turismo y transporte, como un concepto abstracto divorciado de su origen social, ha dado lugar a las políticas de planificación territorial y ha excluido a una buena parte de la sociedad que es usuaria del mismo. Como resultado, los sistemas de transporte, incluidos los turísticos, han estado dominados por los vehículos de motor privados a expensas del medio ambiente, la salud personal y la (in)seguridad de los usuarios. Así, la negación del elemento social del transporte ha reducido el concepto de viaje y transporte a un simple mecanismo de llegar al destino tan rápido y eficientemente como sea posible para la gran mayoría, lo que conlleva a la exclusión de la localidad (*localness*) y la utilidad positiva del viaje (Urry y Larsen, 2001).

Por mucho tiempo, la ingeniería civil y del transporte fueron las disciplinas tradicionales desde las que se abordaba el estudio de la movilidad y del transporte (Hall, 2005). Por la manera que se tiene de abordar este fenómeno, los estudios investigativos han sido analizados desde la Física aplicada y las Matemáticas, Así, cuando se empezaron a generar los primeros trabajos de Geografía del transporte, como los de Ben-Akiva (1973) y Cullen y Godson (1975) quienes utilizaron metodologías cuantitativas basada en análisis medibles y que, supuestamente, eran carentes de subjetividad.

La idea de esta investigación surgió cuando se hizo un viaje, en 2010, a América Central y, por medio del Ticabus y del Transnica se cruzó de Nicaragua a Costa Rica y viceversa. En aquel momento, se visualizaron elementos que se contraponen a la idea de una unidad regional turística en América Central como la alta fricción del espacio, tanto dentro de cada país como entre ellos, así como un

sistema de fronteras inoperante e ineficaz. Después de ello, se propuso como proyecto de investigación doctoral y, una vez aprobado, se hicieron cuatro visitas por América Central a través de la ruta del Ticabus desde la Ciudad de Tapachula hasta Panamá. Por las limitantes del tiempo del trabajo de campo, la ruta se fragmentó y se emplearon diversas técnicas de recolección de datos que se complementarían y profundizarían a partir de las visitas posteriores. El hecho de actuar como usuario de la ruta del Ticabus, y conservar el anonimato como uno más de los turistas a bordo sirvió para apreciar, desde una perspectiva *emic*, las vivencias, percepciones y experiencias que tienen las personas que utilizan la ruta y disentir mis resultados entre ese ‘aquí’ y ese ‘allá’, al ubicar la experiencia humana del espacio vivido; vínculo entre los fenómenos geográficos y su relatoría geográfica. (Gómez-Rojas, 2001).

De las cuatro veces que se visitó el istmo, tres fueron durante Semana Santa y una en temporada decembrina. Presuntamente, ambas épocas corresponden con la temporada alta de turismo en la región. La elección de estas fechas se hizo bajo la inferencia de que, al tratarse de territorios con climas Af y Aw (tropical con lluvias todo el año y tropical con lluvias en verano), la temporada menos lluviosa debía ser en los meses transitorios entre el invierno y el verano y que las condiciones meteorológicas locales serían propicias para que la región recibiera a un mayor número de visitantes. Además, durante la temporada de lluvias, varios caminos se vuelven intransitables, a menos que se maneje un vehículo 4x4. También, durante Semana Santa, América Central se vuelve un punto masivo de atracción turística por la gran cantidad de festividades que recrean las procesiones con sus distintas alfombras de aserrín y las representaciones de la Pasión, periodo en que se movilizan más de dos millones de visitantes en cada uno de los países del istmo (Figura I) (Ferguson, op. cit.).

Durante la primera visita, en marzo de 2012, se recorrieron Nicaragua y Costa Rica y se llevó a cabo la fase inicial de la metodología de observación en campo. Así, fue necesaria la planeación de la etapa inicial del recorrido turístico con base en la experiencia personal previa del primer viaje realizado por la región. Esta decisión se basó en el argumento de que, si se lleva a cabo una observación sin una adecuada planificación se pierde interés y los resultados no son utilizados con efectividad. Como plantea Joberg (2002), “saber observar es saber seleccionar”, es decir plantearse previamente qué es lo que interesa observar, plantearse una estructura teórica previa o esquema conceptual.

Figura I: Honduras. Alfombras de aserrín para celebrar las festividades de Semana Santa



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

En el primer recorrido, también se llevaron a cabo las fases asociadas con la observación panorámica no participante (OPNP) y con la observación descriptiva (OD), ambas útiles para localizar y describir físicamente los espacios que favorecen la movilidad turística terrestre en América Central: la ubicación al interior de las ciudades de las estaciones desde donde se aborda el Ticabus; el estado físico de la Carretera Panamericana y divisar los sitios que exacerbaban la fricción espacial y que obstaculizan la movilidad. Ambos tipos de observación permiten reconocer a los agentes implicados en el fenómeno de la movilidad y visualizar el tipo de usuarios que consumen el

servicio; así como identificar la existencia de otros proveedores de servicios de transporte terrestre, divisar la preparación y disposición de los agentes migratorios en cada una de las fronteras y vislumbrar la organización de los empleados del Ticabus, tanto en las estaciones como al interior de las unidades. Finalmente, a partir de la OPNP y de la OD, se identificó la secuenciación en el tiempo de la movilidad y se cronometraron los recorridos entre los diversos destinos de la ruta.

A partir de la segunda visita a campo, se recorrió la ruta turística desde la Ciudad de Guatemala hasta San José para reconocer los nodos turísticos urbanos de América Central desde la observación participativa; desde una perspectiva *emic*¹ se realizaron entrevistas a los turistas sobre su percepción del estado de integración centroamericana, sobre las dificultades para desplazarse por el istmo y los problemas que han presenciado a lo largo de la ruta con la finalidad de develar los obstáculos que imposibilitan el desarrollo del transporte turístico y de la integración centroamericana. Se optó por este método, bajo los principios del espacio vivido, percibido y concebido de Tuan (1990) y Gómez-Rojas (op. cit.) porque a este tipo de espacio se le identifica como un espacio simbólico, complejo y subjetivo, con base en las relaciones sociales, espacialidad e historia de los individuos y porque la Geografía del turismo no escapa a los cambios epistemológicos producidos en las ciencias sociales. Se ha pasado de una disciplina descriptiva a una mucho más analítica y centrada en el ser humano como sujeto clave en toda acción social.

La información de los movimientos turísticos durante periodos vacacionales se corroboró a partir de métodos discretos (*unobtrusive*) a partir de la red (Hine, 2011). Se usaron netnografías –metodología cualitativa que adapta técnicas de investigación etnográficas al estudio de culturas y comunidades emergentes a través de la comunicación mediada por computadora– (Belz y Baumbach, 2010), la cual implicó el análisis de los discursos de las recomendaciones que hacen los visitantes a la subregión a

partir de TripAdvisor y las sugerencias hechas en páginas web como Lonely Planet, Facebook o Frommer. El uso de esta metodología es válido porque, en la actualidad, la comunicación virtual es una de las manifestaciones más influyentes cuando los viajeros toman decisiones (ibíd.). Asimismo, se contrastaron las estadísticas proporcionadas por el portal CentralAmericaData.com y se concluyó que la mejor temporada de visita en la región es entre marzo y abril.

Hine (op. cit.), legitima al valor de la utilización de estos métodos virtuales pues, a partir de ellos:

1. Se tiene acceso sin igual a las minucias de la vida cotidiana (y, por lo tanto, de los turistas).
2. Se utilizan datos de sitios web, foros y sitios de redes sociales, ya como una tradición en la investigación social.
3. Los aspectos efímeros de la vida cotidiana, adquiridos virtualmente de manera discreta se vuelven objetos susceptibles de investigación.
4. La investigación por medios virtuales reduce la presión política de aquellos sujetos de estudio.
5. Se deben establecer bases éticas para acceder a datos en línea, y evitar la posibilidad de llevar a cabo diversos sesgos en la forma a los datos.

Para complementar la información obtenida a partir de los métodos no intrusivos, se llevaron a cabo entrevistas polilógicas durante la segunda, tercera y cuarta visita, y tanto el autobús como los sitios de destino fungieron como lugares neutros y sin relaciones de poder donde los usuarios del Ticabus no sesgaban la información. A través de la visión del lugar como entidad social y geográfica, esta tesis resalta no sólo que la importancia de las relaciones sociales en la metodología es ampliamente aceptada, sino que también la ubicación de dónde se lleva a cabo la obtención de la información (el dónde del método) es fundamental (Alvarez-Gayou, 2003). Así, nunca hubo una introducción formal con los usuarios del Ticabus, se actuó como si fuera uno de ellos y se logró

ganar la confianza para entablar un diálogo en torno a sus impresiones del viaje y los problemas de la ruta. Como mencionan Anderson, Adey y Bevan (2010), el enfoque polilógico se aleja de la configuración convencional del método como diálogo (por ejemplo, entre el investigador y el investigado) y se vuelve un método que incluye explícitamente al investigador, investigado y el lugar geográfico de la metodología.

Para concluir la investigación, se utilizó el método de triangulación de la información (Morse, 1991) entendido como el uso de al menos dos métodos, usualmente cualitativo y cuantitativo, para direccionar el mismo problema de investigación. El contraste del discurso oficial de la integración, la percepción personal desde lo *emic*, el análisis de las entrevistas polilógicas y el análisis del discurso de las netnografías aseguró una aproximación más real del problema de movilidad e integración en América Central y el grado de funcionalidad que presenta la región.

El texto se organizó en cuatro capítulos para cubrir los objetivos. El primero debate en torno a la conceptualización teórica de la movilidad y cómo hay diferentes tipos de turistas en función de sus desplazamientos por el espacio; en el segundo, se hace un recuento de las políticas de integración centroamericana, desde fines del siglo XX, y su asociación con el transporte terrestre porque éste se ha creado a partir de fondos de inversión estratégicos en el impulso del turismo; el tercero clasifica los diferentes obstáculos territoriales que potencian la fricción del espacio e imposibilitan la integración regional centroamericana y, el cuarto, discute algunas consideraciones espaciales que deberían tomar las instituciones para mejorar el estado de la integración.

Notas

1. La distinción *emic* / *etic* se usa para referirse a dos tipos de descripción relacionadas con la conducta y la interpretación de los agentes involucrados. *Emic* se entiende como el punto de vista del agente que realiza una acción, y *etic* como el punto de vista de cualquier observador.

Capítulo 1. La movilidad territorial en el contexto del turismo

Aún hay fuertes vacíos académicos en cuanto a la movilidad territorial de los turistas en los espacios de destino. Al analizar los patrones de movilidad dentro de una región turística, como América Central, se observa que aquella es un fenómeno complejo y cambiante, y que presenta patrones muy diferentes en cada época del año, en cada territorio, en cada zona e, incluso, en cada categoría o tipología de turistas. A través de las rutas turísticas de transporte terrestre (Ticabus, Transnica, King Quality, Galgos, Ruta 406, entre otros) que vinculan seis de las siete capitales del istmo centroamericano, es posible identificar diversos patrones de movilidad, por parte de los visitantes hacia los destinos turísticos preferenciales que, en su mayoría, están alejados de la principal ruta de interconexión de América Central: la Carretera Panamericana.

La movilidad deriva de las necesidades y deseos sociales (como el turismo), pero también es consecuencia de la localización de las actividades económicas y los sitios de hospedaje, viviendas y terminales de transporte, así como de la propia configuración de la trama urbana, de los rasgos del espacio urbano y turístico y de la presencia de diversos puntos de interés. Si cada recurso turístico se encuentra disperso y alejado en el territorio, las personas tendrán que moverse lejos y a partir de transporte motorizado.

1.1. Movilidad, Geografía y turismo

En esta investigación se asume que América Central es una región turística en consolidación y que, como tal, crece y se transforma con desigualdades sociales y se incrementan sus diferencias económicas. Hay una movilidad territorial creciente para unos que contrasta con la progresiva inmovilidad relativa de otros (Gutiérrez, 2009). La primera, se ejemplifica a través de los viajes y se

modela por la cantidad de actividades realizadas en diferentes lugares considerados como recursos turísticos del istmo; asimismo, se expresa en kilómetros, impresa por la mayor distancia que separa a dichos recursos. El concepto de movilidad involucra varias dimensiones de comportamiento, tanto en tiempo invertido como en propósito, tipo de trayectoria y ámbito de alcance (Díaz y Jiménez, 2002). No obstante, la movilidad, como concepto relacionado con el territorio (y de manera muy puntual con los núcleos urbanos y la utilización de vehículos motorizados), emergió durante los últimos años del siglo pasado. De acuerdo con Pazos (2003):

“...La movilidad [de la población] se ha convertido hoy en día en un objeto de estudio de máximo interés por parte de la Geografía. Ello es debido a un aumento constante de la importancia de la misma y de sus implicaciones espaciales dentro de la sociedad, en un proceso que se inicia desde la Revolución Industrial hasta la actualidad. [...] Fruto de su relativamente reciente dinamismo, que se ha producido sobre todo tras la generalización de la motorización después de la Segunda Guerra Mundial, el marco teórico de su estudio es también nuevo. Se puede afirmar que ha sido sólo en los últimos 20 años cuando se ha consolidado como una disciplina de estudio individualizada y reconocida...”

La movilidad territorial tiene su origen en los años setenta en textos sobre Urbanismo y Geografía Urbana. Éstos señalan que las ciudades de la globalización, como Londres, París y Nueva York, comparten entre sí rasgos comunes, distintivos de otros momentos de la historia como un crecimiento extendido en superficie, una alta densidad de población y límites difusos hacia otras ciudades. Aunque estos tres aspectos plantean un nexo estrecho con el transporte y la movilidad, los cambios en la estructura interna y la morfología de las ciudades se incorporan tardíamente al debate en el campo del transporte, y todavía es débil la caracterización de la ciudad de la globalización desde el punto de vista de su movilidad (Castells, 1997).

No obstante los antecedentes de Castells, en los decenios de los ochenta y de los noventa del siglo pasado, el término movilidad no se utilizaba con frecuencia dentro del campo de la Geografía; ni siquiera dentro de la Geografía del transporte, ni de la Geografía Urbana. A partir del contexto de las reformas económicas y del Estado expuestas por la reestructuración del capitalismo, crece la preocupación por los aspectos económicos del transporte urbano (y en especial del transporte público), y las palabras eficiencia, circulación, congestión se reiteran en el campo (Gutiérrez, op. cit.). Es hasta inicios del siglo XXI que se retoma esta idea, vinculada con la premisa de la evolución de la sociedad y sus técnicas (Nava, 2009).

A raíz de la idea de la posmodernidad como eje rector de la vida social y de las actividades económicas, se plantea un eje de debate en torno al modelo de la movilidad puesto en cuestión con el fin de la sociedad industrial, y el advenimiento de las nuevas tecnologías de producción y comunicación (Le Breton, 2005; Gutiérrez, op. cit.). Una mirada observa la “hipermovilidad”, o su estallido conforme a la disminución de las barreras espacio temporales, en un contexto de profunda redefinición de modos de vida, de disponibilidad y uso del tiempo que involucra las formas de trabajo, de vivienda, de ocio, de educación y de relación familiar. Otra mirada observa la “inmovilidad” (bloqueo de la movilidad), como refuerzo de los procesos de segregación (Gutiérrez, op. cit.). Entre los temas de estudio destacan los procesos de segregación espacial y social a partir de la disponibilidad del automóvil aplicada a las movilidades residenciales y profesionales de diferentes grupos sociales como mujeres, jóvenes y desempleados, y su vínculo con el acceso al empleo, la vivienda, el consumo, la educación o la salud (Alsnith y Hensher, 2003; Gutiérrez, op. cit.).

1.2. El concepto de movilidad

Hall (op. cit.) conceptualiza a la movilidad como la actividad destinada a salvar distancias en un

determinado intervalo de tiempo. Bajo su enfoque, el tiempo y el espacio son componentes que la población debe ponderar para llevar a cabo sus actividades o alcanzar los bienes necesarios, derivados de su modo de vida. Kollarits (1994), por otro lado, identifica tres significados en la movilidad: el movimiento espacial, la habilidad para moverse o potencial para acceder a actividades localizadas (motilidad¹); y la disposición mental a moverse.

Los significados referidos por Kollarits (ibíd.) se relacionan no sólo con la movilidad espacial sino también con la capacidad de movimiento y la decisión de movimiento. Sus estudios se han enfocado, principalmente, a la movilidad espacial debido a la falta de métodos y variables adecuadas para medir la motilidad y las motivaciones que conllevan a que las personas se desplacen. Además, él utiliza indistintamente el concepto de accesibilidad², para referirse a la movilidad cuando estudia la localización de actividades en relación con las ciudades, los sitios turísticos y el uso del transporte.

Mukerjee (1942), desde la Sociología, delimita dos tipos de movilidad: la ecológica y la social. Se refiere a la primera como el movimiento en el espacio mediante el cual los individuos llegan a competir o cooperar entre sí por posiciones de estatus, al desarrollar tipos característicos de relaciones humanas; a la movilidad social la representa mediante el escalamiento de posiciones que pueden referirse al ámbito laboral y económico. Así, la movilidad ecológica resulta de la competencia y cooperación a nivel horizontal, mientras que la movilidad social se da en sentido vertical.

Si bien estos los conceptos de Mukerjee revelan situaciones que van más allá del simple hecho de cambiar de lugar al utilizar algún medio mecánico, también refiere que, en la sociedad urbano-industrial, la movilidad social se acompaña de la movilidad física y reproduce un ajuste a nivel individual y de grupo producidos por los recursos limitados del espacio ecológico. La competencia

por la movilidad, en el mundo contemporáneo, se relaciona con la necesidad de los turistas por incrementar su capital espacial puesto que el turismo es una forma actual de consumismo (mientras más lugares has visitado, más valioso eres como turista). Kollarits (*op. cit.*) afirma que no hay movilidad sin transporte (excepto a pie), ni transporte sin movilidad, y que movilidad y transporte no son sinónimos y refuerza su idea al hablar de factores económicos, derivados de la necesidad de movilizar capitales, recursos materiales y mano de obra; y de factores culturales y sociales, asociados con los valores personales y relaciones establecidas de acuerdo con un modo de vida dado.

En esta investigación, se entiende a la movilidad territorial a través de una región turística como una práctica social de viaje y, por lo tanto, se enfatizará en los tres aspectos de la movilidad que sostiene Vera (*op. cit.*):

- Que una práctica de viaje es una práctica en el territorio.
- Que una práctica turística implica una frecuencia de realización de un comportamiento de viaje.
- Que una práctica social de viaje implica la reiteración de comportamientos que definen un patrón (pauta o modelo) de desplazamiento en un contexto social, espacial y temporalmente determinado.

Como el turismo es una actividad que deriva del sistema capitalista globalizado, se tomará como referencia también la idea de movilidad de Hiernaux (2005), quien sostiene que es un fenómeno práctica antrópico vinculado dicotómicamente con la globalización:

“La movilidad espacial, que no se sabe si es hija o madre de la globalización, se ha integrado en la vida cotidiana a partir de la modificación de los imaginarios, de la disponibilidad de artefactos

"nómadas" en cantidad y capacidad creciente, y de un cierto efecto de "causación circular" de la misma movilidad espacial, que demanda e impone más movilidad en la medida misma de su aceptación (ibíd.)”

La movilidad se ha vuelto un producto de las características técnicas, económicas, sociales y culturales derivadas de grupos humanos determinados. Su evolución concuerda con el paso de una sociedad que avanza hacia un estado de mayor desarrollo económico. Así, Zelinsky (1971) propone la idea de la transición de la movilidad a través de principios geográficos y demográficos:

- La existencia de un significado genuino de los patrones espaciales producidos por los eventos físicos y sociales sobre la superficie de la Tierra.
- La noción de la difusión espacial de innovaciones.
- El principio o ley del menor esfuerzo.

La movilidad territorial es un concepto “comprehensivo” pues combina la migración convencional (residencial) con la circulación de personas (Morril y Dormitzer, 1976; Hiernaux, op. cit.) y denota una gran variedad de movimientos, usualmente de corto alcance, repetitivos, o cíclicos en naturaleza, pero todos sin una intención declarada de cambio de residencia permanente o de largo alcance³. La circulación se desarrolla en planos nacionales, internacionales y regionales (Zelinsky, op. cit.) y, como concepto, se ha usado para explicar los viajes de regreso a casa (o, en su caso, al sitio de hospedaje) en el mismo día y realizados en niveles metropolitanos e intrarregionales siempre y cuando haya una separación territorial de obligaciones, actividades y bienes (Chapman y Prothero, 1983).

El impacto que genera la circulación, sobre todo a nivel regional, es de carácter económico y funcional en donde el nivel tecnológico de los medios de transporte determina la forma en que se da

el intercambio de bienes y población. Aunque la distancia sea la misma entre dos puntos, el elemento tecnológico provee de velocidades diferenciadas que hacen que todo sea cuestión de tiempo y no de distancia. Así, a partir de la duración de los movimientos, Morrill y Dormitzer (op. cit.) mencionan que los movimientos humanos pueden ser:

- Temporales: vinculan una forma de viaje de un lugar de origen (casa) a uno u otros destinos y su regreso. En esta categoría se insertan los viajes al trabajo, viajes de compras y servicios, visitas a parientes y amigos, y los viajes recreativos.
- Transitorios: involucran un cambio temporal de residencia y pueden resultar en un movimiento permanente. En este tipo se incluyen los motivos por estudio en otra ciudad requerimientos de empleo (estacionales) o visitas a áreas de descanso.
- Permanentes: este rubro contiene los movimientos migratorios.

Por otro lado, Roseman (1971) divide a la movilidad en movimientos recíprocos y de migración. Los primeros inician en la vivienda y van a una o más localizaciones específicas para después regresar en un período de tiempo. Los de migración tienen una sola dirección, no hay retorno y son relativamente permanentes. El *commuting* turístico, entendido como un viaje periódico recurrente entre el lugar de residencia y aquél de descanso y recreación, es un movimiento recíproco relacionado con la movilidad cotidiana de los usuarios del Tícabus por el istmo centroamericano.

Rodrigue, Comtois y Slack (2006) profundizan sobre la movilidad cotidiana y plantean que en ella se inserta la obligada, correspondiente con propósitos de trabajo y estudio y la no obligada, o voluntaria producida por motivos sociales y recreativos. Además, proponen cuatro tipos de movimientos cotidianos y, en uno de ellos, el turismo es la actividad que motiva la movilización:

- Pendulares. Movimientos obligatorios que involucran viajes al trabajo entre localizaciones de residencia y trabajo. Éstos son altamente cíclicos a partir de que son predecibles y recurrentes sobre una base regular, la mayoría de las veces dentro de un lapso diario de ocurrencia.
- Personales. Movimientos voluntarios ligados con la localización de actividades comerciales, que incluyen compras y recreación.
- Turísticos. Involucran interacciones entre puntos y atracciones tales como hoteles, restaurantes y sitios de interés. Tienden a ser de naturaleza temporal y ocurren en un momento específico.
- De distribución. Se relacionan con la repartición de carga para satisfacer requisitos de consumo o de manufactura. Éstos se ligan con centros de distribución o tiendas minoristas.

La conceptualización de la movilidad turística de Rodrigue, Comtois y Slack. (ibíd.) se vincula fuertemente con la teoría de la organización del territorio de Swyngedouw (1992:3) puesto que:

“La organización del espacio es cada vez más la de un espacio en red, un espacio surcado por multitud de flujos que se canalizan a través de las redes de transporte y telecomunicaciones. Por lo tanto, no se trata solamente de que el espacio se contraiga por efecto de las nuevas tecnologías de los transportes y las telecomunicaciones; es que, además, estas tecnologías sirven de soporte para una nueva forma de organización de la sociedad y configuran el espacio de un modo nuevo.”

En Geografía Económica, la movilidad cotidiana es entendida como parte de las estructuras territoriales e involucra a los desplazamientos realizados por la población en forma recurrente para acceder a bienes y servicios. Generalmente, se estudia desde el punto de vista de las ciudades y el vínculo que existe con el transporte y los estudios asumen tanto la mirada de la hipermovilidad como de la inmovilidad (García, 2008). Para entender el papel que juega la movilidad en la integración

regional dada a partir del turismo, se debe revalorar su concepto, dirigir su campo y redefinir sus límites dentro del sector. Si se innova en el desarrollo de un cuerpo teórico, metodológico y de indicadores que permita complementar las herramientas tradicionales de estudio del turismo y su vínculo con el transporte, la movilidad no sólo revelaría estructuras territoriales, sino que puede generar planes de ordenamiento territorial que ayuden en la planificación de los sitios de destino.

1.3. La movilidad y el sistema turístico

Los índices de motorización en el turismo son cada vez mayores a nivel mundial y, como resultado, se ha dado un gradual incremento del transporte de mercancías y pasajeros, tanto aéreo como terrestre. Con base en esta idea, García (ibíd.) sostiene que:

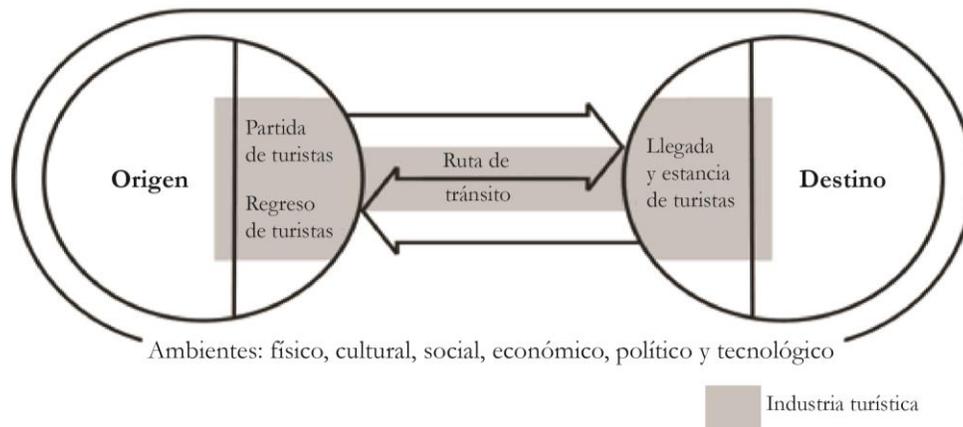
“...todo apunta a que la movilidad será uno de los elementos de estudio clave del siglo XXI ya que es posible asentar que la sociedad contemporánea basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca...”

Los primeros estudios sobre turismo que discuten la importancia de la movilidad territorial entienden a la actividad como parte del sistema turístico (Boullón, 1990; Leiper, 1990): es una característica del espacio de tránsito que vincula a dos lugares (de emisión y de recepción) en donde existen “un conjunto definible de relaciones, servicios e instalaciones que interactúan cooperativamente para realizar las funciones que promueven, favorecen y mantienen la afluencia y estancia temporal de los visitantes” (Pazos, op. cit.). Leiper (op. cit.), asevera que el sistema turístico es parte de una proposición simple: sin turistas, éste no tiene ninguna base empírica. Además, sus elementos se identifican al considerar el patrón general de los itinerarios de los visitantes. Cada recorrido genera tres elementos geográficos necesarios para que se produzca el viaje: la región de procedencia, la ruta de tránsito y la de destino.

El sistema de Leiper se fundamenta en tres elementos esenciales: turistas (actores principales), elementos geográficos (regiones) y la *industria* turística (involucramiento de empresas y negocios turísticos). La región de procedencia es donde empieza y finaliza el viaje, donde las motivaciones se forman y donde se acumulan los recursos necesarios para gastar en el viaje. La siguiente es la región de destino, en donde se encuentra la esencia y los componentes principales del turismo, además de las actividades y experiencias asociadas con el viaje. Como un elemento periférico, Leiper (op. cit.) plantea el concepto de región de tránsito o ruta, a través de la cual el turista pasa para llegar a su lugar de destino. Éste constituye el tercer elemento geográfico del sistema y el que origina el viaje del turista en búsqueda de alguna forma de experiencia turística y en el que éste pasa al menos un día antes de ir a otro destino turístico o volver a casa. Así, no es más que el espacio intermedio entre la región de origen y la de destino, y que puede ser considerado desde la perspectiva de un elemento temporal (como un periodo de tiempo), un elemento espacial (ruta en el territorio), o una combinación de ambos (Figura 1.1).

La *industria* turística es el mecanismo restante en el modelo de Leiper y comprende todas las organizaciones y actividades centradas en torno a la actividad económica y que están situadas a lo largo del itinerario, en cualquiera de los tres elementos geográficos señalados. Normalmente, antes del viaje, en la región de origen, se encuentran los agentes de viajes y otros minoristas turísticos. A lo largo de la ruta de tránsito se pueden ubicar las compañías aéreas y otros transportistas, así como los alojamientos de paso. En último lugar, en el destino turístico, se encuentran los alojamientos, las tour-operadoras locales y minoristas especializados, restaurantes y espectáculos dirigidos a los mercados turísticos.

Figura 1.1. Sistema turístico de Leiper



Fuente: Elaboración propia con base en Leiper, 1979 y Leiper, 1990.

El turista, para Leiper, es el elemento principal del sistema turístico; razón por la que considera que el turismo debería entenderse como su “comportamiento distintivo”, que pone en marcha los sistemas turísticos, y convierte las áreas geográficas en regiones emisoras, rutas de tránsito y destinos turísticos, y provoca la producción de los servicios dirigidos a los visitantes por parte de las empresas turísticas. En esta forma, al analizar la secuencia de experiencias de un hipotético turista, a través de los tres elementos geográficos indicados, se puede identificar la naturaleza de los recursos implicados en el turismo (Leiper, 1979):

- En la región generadora o emisora, previo al viaje, hay una estimulación y reconocimiento de las motivaciones del viaje y su planificación y organización.
- En la ruta o zona de tránsito se identifica el viaje y, a veces, también se produce una interacción con atracciones y el uso de servicios e infraestructuras.
- En la región de destino hay una interacción con las atracciones principales, y otras secundarias o incidentales y el consumo de servicios e infraestructuras.
- Con posterioridad al viaje, en la región generadora, se producen los recuerdos y el reajuste y vuelta al estilo de vida normal.

En el modelo de Leiper, todos los elementos del sistema turístico interactúan entre sí y, como sistema abierto, también con su ambiente, en concreto con los entornos humano, sociocultural, económico y físico. No obstante, otros modelos, como el de Kaspar (1986), inciden más en las relaciones que se producen en el sistema, especialmente con el entorno, lo que dota al turismo de un carácter multidisciplinar y lo considera como un sistema influenciado por los entornos económico, sociológico, político, psicológico, ecológico y tecnológico, y donde se producen relaciones entre un subsistema sujeto (el turista) y un subsistema objeto (el destino, las empresas y la organización turística). Sin embargo, es Hall, (op. cit.) quien ha desarrollado un modelo de sistema turístico mucho más completo al identificar cuatro elementos geográficos básicos en el sistema turístico y asociarlos con componentes psicológicos e industriales y se explican en seguida.

1.4. Patrones territoriales de movilidad turística

La relación entre el turismo y el transporte es evidente ya que, para acceder a cualquier sitio de destino desde algún lugar de origen, es necesario desplazarse a través del territorio por medio de algún vehículo. No obstante, la relación que existe entre el turismo y el transporte, en una escala local y dentro de un contexto de destino, ha sido muy poco estudiada (Hall, 1999). Prideaux (2000) señala que la relación entre el transporte de larga distancia, como la aviación y el turismo se entiende bien, pero con tiene una menor relación a nivel de destino. Fennell (1996) y Pearce (1987) han reconocido que la cartografía y la modelización de los movimientos turísticos es una faceta poco explorada desde el ámbito académico del turismo. Algunos estudios analizan las implicaciones territoriales y espaciales, y sus variaciones en las visitas a los diversos centros con algún grado de atracción turística (Debbage, 1991; Fennell, op. cit.); sin embargo, existen muy pocos textos en que se hayan tratado de modelar los patrones de movimientos reales de los turistas desde algún punto o ruta determinada hasta los lugares

turísticos más concurridos en un ámbito local o regional. Esto es, en parte, porque este movimiento es indiscutible y su expresión sobre el territorio se pasa por alto.

Lew y McKercher (2005) afirman que se deben explorar los retos conceptuales en la comprensión de los patrones de movilidad dentro de los destinos turísticos para modelar las formas territoriales básicas que tal movilidad puede tomar; además el conocimiento obtenido puede ser utilizado como la base para de la planificación territorial de los destinos con base en la procedencia de los flujos de los visitantes:

“La comprensión de cómo los turistas se mueven a través del tiempo y el espacio, y los factores que influyen en sus movimientos, tiene importantes implicaciones para la infraestructura y el desarrollo del transporte, desarrollo de productos, planificación de destino, y la planificación de nuevas atracciones [sic], así como de gestión de los impactos sociales, ambientales y culturales del turismo.” (ibíd.).

La investigación sobre los movimientos *interdestino*, tradicionalmente, ha sido impulsada por una metodología inductiva, empírica dirigida, principalmente, a través de la asignación o el listado de destinos y conexiones previstas. Sin embargo, como McKercher y Lew (2004) han ilustrado, este enfoque tiene una serie de limitaciones que han inhibido una investigación más a profundidad de los patrones de movilidad. La primera de ellas concierne a la cartografía pues, generalmente, las rutas se trazan en mapas a pequeña escala, lo que resulta en una pérdida de detalle en los datos de los viajes. Otra debilidad radica en la lista de destinos y conexiones, pues allí se asume que la ruta más directa entre destinos se toma entre dos puntos. No obstante, lo que en el territorio parece ser una tarea relativamente simple de documentar (el viaje del punto A al punto B), en la práctica, se convierte en una tarea complicada pues hay que documentar cientos o miles de rutas de viaje individuales en que algunos van del punto A al B, por medio la ruta más directa, mientras que otros lo hacen

indirectamente y otros más se desplazan por medio de paradas intermedias en los puntos C, D o E (Opperman, 1995).

Un segundo elemento problemático para el procesamiento de los datos es asumir la definición de “destino”. La Organización Mundial del Turismo (2002) ha lidiado con este concepto y lo define como “un espacio físico que incluye productos turísticos tales como servicios de ayuda y atracciones, y los recursos turísticos. Tiene límites físicos y administrativos que definen su gestión, y las imágenes y percepciones que definen su competitividad en el mercado”. Además, esta institución clasifica a los destinos locales como “los puntos que incorporan diversas partes interesadas y que incluyen, a menudo, una gran comunidad, y pueden establecer redes para formar grandes destinos”. Con base en la idea de la OMT, es posible decir que dichas redes son el punto focal en la entrega de los productos turísticos y la puesta en práctica de la política turística.

Por otro lado, Barrado (2004), define al destino como:

“Ámbito en donde se realizan la mayor parte de las actividades de producción y consumo turístico y donde se producen la mayoría de los efectos geográficos, sociales, económicos y culturales del turismo [...] tradicionalmente, ha sido definido, de forma simplista, bien como sinónimo del producto o bien como sinónimo de lugar en donde se produce y consume turismo. Sin embargo, lo cierto es que el destino se conforma como un subsistema en el espacio secante entre dos sistemas más amplios, el sectorial-turístico y el geográfico, y como tal participa en parte de ambos y debe ser interpretado, planificado y gestionado atendiendo a sus elementos individuales, pero fundamentalmente a las interacciones que entre esos elementos se producen.”

En ambos casos, la definición proporciona sutilezas mínimas. La idea de entender qué es un destino sirve para ubicarlos como entidades locales que pueden incluir comunidades, ciudades o regiones sin importar su extensión territorial, los Estados que los componen, las provincias o las aglomeraciones

multinacionales. Por lo tanto, América Central puede ser considerada un destino local, del mismo modo que Disneyworld, Florida o Cancún. Así, al haber definido el concepto de destino turístico, es posible develar la movilidad territorial en América Central desde la concepción de Lew y McKercher (op. cit.) de movilidad intradestino a partir de uno o varios centros.

1.5. La movilidad y los modelos de transporte urbano

Los modelos contemporáneos de transporte urbano han evolucionado a partir de los años sesenta, con base en los primeros trabajos de Lowry sobre el modelo de gravedad para distribuir los viajes entre las viviendas, el trabajo y las zonas comerciales en la ciudad de Pittsburgh (Pazos, op. cit.). Generalmente, éstos aseveran que la mayoría de la gente tomará el camino más corto (o el más eficiente) desde el punto de origen hasta su destino (Meyer y Miller, 1984). En una localidad altamente poblada, la distribución de estos viajes refleja el conocimiento perfecto sobre las rutas alternativas disponibles e incluye respuestas a las congestiones viales y a la disponibilidad de transporte público.

Las investigaciones sobre modelos de transporte y de uso del suelo se centran, principalmente, en el desarrollo de fórmulas matemáticas de las redes lineales y en la programación de la ubicación no lineal del uso del suelo a través de análisis de entrada-salida, y otros enfoques microeconómicos y matemáticos. En ambos casos, se trata de estudios que analizan la accesibilidad y diagnostican el comportamiento de viaje dentro de una ciudad (Kim, 1983). Los conceptos clave de los modelos de transporte urbano, aplicables a la modelización de los viajes turísticos, incluyen: origen del viaje; destino del viaje; el suministro de paradas; la red de transporte y el modo o el tipo de transporte utilizado. Como arguyen Lew y McKercher (op. cit.), “un modelo preciso de transporte se puede

utilizar para postular ‘qué pasaría’ si se realizan cambios a la red de transporte, tanto en escenarios de desastre como de mejora.

1.5.1. Origen y destino del viaje

El modelo típico de transporte subdivide a una ciudad en zonas relativamente homogéneas a través de los diversos usos del suelo, cada una con índices numéricos que responden a la necesidad de transporte requerido (Kim, op. cit.). En el modelo de transporte urbano, las mismas subdivisiones de una ciudad donde se generan los viajes, también sirven como puntos de destino. El balance entre el número de viajes generados y recibidos varía a lo largo del día. Por ejemplo, por las mañanas, las áreas residenciales serán puntos mayores de origen de destino, mientras que, por la tarde, serán puntos mayores de destino. Este balance difiere con base en cada uno de los usos del suelo de cada zona urbana. Para las zonas turísticas, los puntos y las zonas generadoras de viajes están altamente concentradas en donde existan hoteles, moteles y resorts. Asimismo, es posible que aquellos sitios donde han proliferado las segundas residencias, también sean puntos generadores de viajes (Lew y McKercher, op. cit.). Al igual que los pasajeros en días laborales, el flujo total de turistas se producirá por la mañana a partir de estos puntos de origen, y volverán a ellos al final del día.

Los principales usos del suelo de destino consisten en una gama de recursos y el potencial que tienen algunos sitios para captar visitantes a través del paisaje natural o cultural. Algunos de estos destinos son entidades discretas e independientes en el paisaje, y algunos otros son más dependientes y más adecuados para considerar un enfoque regional. Con base en lo anterior, los puntos de destino pueden incluir lugares con vistas panorámicas, escenarios, olores y texturas arquitectónicas o de diseño urbano particular.

1.5.2. Red de transporte

Este componente del modelado de transporte incluye el trazado de las calles y los elementos que alientan y desalientan a la gente de seguir un camino u otro. Mientras exista una mayor demanda de rutas alternativas en una red, más dificultad habrá para modelar los flujos de transporte. A diferencia de los movimientos de desplazamientos entre sitios de vivienda y laborales [*commuting*], algunos turistas pueden evitar las rutas óptimas en cuanto al tiempo desde su hotel para una parada importante, a favor de una ruta más indirecta, con algún valor escénico, o algún desplazamiento circular que ofrezca más oportunidades para la exploración y el descubrimiento del lugar, lo que añade un elemento mayor en la complejidad de los movimientos turísticos.

Es posible que los patrones de movilidad sean predecibles con mayor facilidad en destinos pequeños y compactos con pocos recursos turísticos, y con una red de transporte limitado, que, en destinos más complejos, tanto del ámbito rural como del urbano, con una mayor disponibilidad de establecimientos de alojamiento y un mayor número de nodos turísticos (Page, 1999). En América Central, ejemplo de lo anterior es Belize, donde la mayoría de los recursos turísticos, los establecimientos de alojamiento, los centros comerciales y otras instalaciones turísticas están aglutinados en una pequeña franja urbana de la ciudad de Belize, cercana al litoral del Mar de las Antillas (Quintero, 2012). Así, pocos turistas se aventuran a salir de este nodo. Por el contrario, los patrones más complejos serán evidentes en destinos como Guatemala o Costa Rica, países con una profusión de alojamiento múltiple y una mayor cantidad de nodos de atracción turística (Sánchez y Propín, 2010).

La topografía de un destino también es un factor que influye en el emplazamiento de las instalaciones turísticas y la forma de la red de transporte que, a su vez, afectará a los flujos turísticos. La movilidad

en destinos montañosos, con carreteras sinuosas y peligrosas, es distinta que en los de destinos llanos. En los primeros, al igual que en destinos insulares o de cruceros, la movilidad tiende a ser lineal o de punto a punto (McKercher y Lew, op. cit.). A su vez, en los destinos ubicados en planicies, existe la posibilidad de que los patrones de movilidad sean más dispersos y que existan rutas alternativas. Del mismo modo, hay ciertos elementos como tráfico, el estado de las carreteras, las condiciones meteorológicas y los accidentes viales, entre otros, que pueden transformar, temporalmente, la manera de desplazarse dentro de un lugar, e influir en el itinerario de los viajes.

1.5.3. Modo de transporte

Este elemento se relaciona con la distribución de los viajes entre los diferentes modos de transporte. Los turistas suelen no estar familiarizados e intimidarse por las diversas combinaciones de los sistemas de transporte público en las zonas de destino que visitan (Page, op. cit.). Sin embargo, esto puede variar entre lugares y depende del tipo de turistas. Por otra parte, los destinos populares tienen sistemas de transporte creados *ex profeso* para el turismo, lo que tendrá un impacto directo en el comportamiento territorial de la movilidad, ya sea ésta de manera independiente o a través de tours organizados.

La selección del modo de transporte se compone del elemento práctico, relacionado con los medios de transporte disponibles, y del perceptual, vinculado con los costos y beneficios apreciados de viajar en diferentes medios de transporte (McKercher y Lew, op. cit.). Hay cuatro modos de transporte básicos disponibles en, prácticamente, cualquier sitio de destino turístico internacional: automóviles, ya sea propio o arrendado; transporte comercial a cargo de alguna empresa privada, sobre todo para los viajes organizados; medios públicos, autobuses, tranvías, trenes, ferris y taxis; y el caminar. Los

factores que determinan la preferencia de un modo sobre otro son, básicamente, la distancia que se puede recorrer y el costo por viaje.

El turismo doméstico en la mayor parte de los países desarrollados se basa en el automóvil privado y, en ocasiones, se ha denominado “turismo de neumáticos” (McKercher y Lew, op. cit.). Este fenómeno en que el mismo viajero es quien se desplaza a través de su propio automóvil, ha sido ignorado en el ámbito académico casi en su totalidad. Sin embargo, Jakle (1985) asevera que su desarrollo histórico se originó en América del Norte (Estados Unidos y Canadá).

En muchas áreas de destino, el automóvil ofrece la mayor flexibilidad para la elección de una ruta, para la selección de algún recurso turístico y para el uso del tiempo dentro del viaje. La preferencia por este medio de transporte es una variable discreta en los patrones de movilidad turística al interior de los destinos. Los turistas que no tienen acceso a un automóvil deben confiar y movilizarse en el sistema local de transporte público, en compañías proveedoras de transporte especializado o, simplemente, caminar. Estos tres últimos modos de transporte se limitan a cierto grado de movilidad. Generalmente, el transporte público y privado están confinados a rutas específicas; el caminar tiene limitaciones de distancia en función de la fuerza y la resistencia del peatón. Rurco, Stumbo y Garnarcz (1998) arguyen que la dificultad de desplazamiento en el transporte público genera una barrera para los turistas; Page (op. cit.) ha observado que sólo “los turistas más aventureros desean viajar en los transportes públicos locales”.

Algunas formas de transporte público son más filoturísticas [*tourist friendly*], que otras, debido a que los ferris, los tranvías y los trenes suburbanos son física y psicológicamente más fáciles de usar que el automóvil en un destino que no es conocido para los viajeros. Las redes de autobuses, por el

contrario, suelen ser problemáticas para los turistas que no han adquirido suficiente conocimiento local para negociar costos o ubicar las estaciones eficientemente. Más aún, hay un riesgo real de que la gente se aleje del espacio turístico y entre en *terra incognita* si se toma alguna ruta errónea o se baja en alguna parada equivocada.

Los proveedores especializados de transporte turístico ofrecen una alternativa a los medios públicos e incluyen autobuses *shuttle*, autobuses multidestino *hop-on hop-off*, limusinas, ferris y monorraíles, entre otros. Aunque éstos proporcionan un entorno turístico más accesible, también limitan las opciones disponibles pues siguen rutas y paradas establecidas y movilizan a los turistas solamente hacia ciertos destinos. Otra alternativa para que los turistas se desplacen hacia a su destino final son los taxis y los bicitaxis, aunque, a su vez, tienen su propio conjunto de oportunidades y limitaciones. Éstos proporcionan más flexibilidad que el transporte público y que el provisto por compañías turísticas especializadas. Sin embargo, los costos del servicio y las preocupaciones sobre la honestidad de los conductores, especialmente al visitar destinos desconocidos, donde los turistas no hablan el idioma local, pueden limitar su uso.

1.6. Factores que intervienen en la movilidad turística

Los modelos de transporte urbano proveen una base geográfica para entender el movimiento de personas a través de una red de transporte desde los sitios de origen a los lugares de destino. No obstante, no hay un modelo de captura de la trayectoria de cada persona y hay que recurrir a la generalización. Cuando los viajeros conocen la distribución de los principales nodos turísticos en alguna región y la red de transporte disponible, acceden fácilmente a los lugares de alojamiento y les es factible planificar el uso de la infraestructura de transporte con el fin de satisfacer sus necesidades del viaje.

El análisis generalizado de la distribución geográfica del transporte en un lugar determinado es una herramienta válida cuando todos los turistas comparten los mismos intereses y busquen optimizar sus visitas de la misma manera. Sin embargo, su comportamiento en cada uno de los destinos puede variar notablemente, incluso si pareciera que se comparten motivaciones en común. La conducta de los viajeros ha sido un área de interés académico (Walmsley, 2004) que, como objeto de estudio, devela los factores que intervienen en las decisiones personales en los viajes al interior de los destinos. De acuerdo con McKercher (op. cit.), son tres los factores a estudiar: la cantidad de dinero que se tiene en el presupuesto del viaje; las motivaciones personales, intereses y la composición del grupo de viaje; y el conocimiento turístico del destino.

1.6.1. Presupuestos de tiempo turístico

El tiempo empleado en un destino es el criterio que más influye en la formación de la conducta de los turistas, ya que puede restringir o ampliar, directamente, el número y la variedad de actividades potenciales a realizar, así como intervenir en la forma de experimentarlas (Pearce, 1989). Truong y Henscher (1985) arguyen que el tiempo es uno de los pocos absolutos que existen y que su uso no se puede almacenar para una fecha futura.

Habitualmente, el presupuesto total de tiempo en el destino se fija con suficiente antelación a la llegada y es difícil modificarlo una vez *in situ*. Como resultado, la forma en que se gasta el tiempo, en vez de la cantidad de éste disponible, se vuelve la variable clave discrecional. Las decisiones sobre la forma de gastar el tiempo, a menudo, implican un equilibrio entre el tiempo de tránsito y el tiempo de estancia en una atracción o lugar. Algunos turistas ven al tiempo en un marco de oportunidades/costos, en donde los mayores lapsos de tránsito provocan menor disponibilidad de estar en el sitio más deseado (McKean, Johnson y Walsh, 1995; Walsh, Sanders y McKean, 1990).

Este primer tipo de viajeros están “orientados a los resultados del viaje” [*outcome oriented*], y tratan de maximizar el periodo de estancia en los lugares y reducir al mínimo el de tránsito. Asimismo, ellos prefieren seguir las rutas más directas y evitar los viajes que requieren largos desplazamientos a menos de que exista algún beneficio substancial. Un segundo tipo de visitantes consideran al tiempo de tránsito como un producto que genera beneficios por sí mismo (Chavas, Stoll y Sellar, 1989). Este tipo de turistas están “orientados al proceso” [*process oriented*], y encuentran el mismo valor en el recorrido como en el objetivo del viaje; asimismo, son más propensos a involucrarse en disfrutar de los paisajes durante el tránsito de punto a punto [*sightseeing*], tomar rutas indirectas y viajar a las zonas periféricas para explorar el destino más ampliamente.

Los estudios sobre el declive de la distancia sugieren que el valor asignado al tiempo de tránsito, ya sea como un producto o como un costo, está en función del presupuesto total de tiempo; así, aquellos viajeros que tienen un mayor presupuesto de tiempo, ven a las distancias como productos dentro del sistema turístico (Greer y Wall, 1979). Hay otros factores que pueden influir en los gastos del tiempo. Leiper (1989) y McKercher (2001) han develado la manera en que los turistas difieren en sus motivos para movilizarse, en sus patrones de consumo y en las actividades que se planean realizar, si es que el sitio donde se ubican es su destino principal o secundario.

Los turistas que están en su destino principal tienen un mayor conocimiento del lugar, buscan la manera de que su viaje sea lo más satisfactorio posible y viven el destino más intensamente. Aquéllos que no se encuentran en su destino principal sino en algún sitio de escala o tránsito, tienden a limitarse a visitar las atracciones más convenientes con base en nodos turísticos bastante conocidos o a lo largo de corredores y rutas principales de transporte (Lau y McKercher, 2004). Además, hay diferencias entre los viajeros que están por primera vez en un destino, pues ellos tienden a explorarlo,

a viajar extensamente a través de él y descubrir sus elementos culturales y patrimoniales; y entre los repetidores que prefieren realizar actividades más sociales, como acudir a tiendas y restaurantes, y visitar a amigos y familiares (Fakeye y Crompton, 1991; Lau y McKercher, op. cit.).

1.6.2. Factores personales

Los presupuestos de tiempo, por sí mismos, no explican todas las variaciones en los patrones de movilidad. Haldrup (2004) utilizó bitácoras para rastrear los movimientos espacio-temporales diarios de los turistas de segundas residencias en Dinamarca y los cartografió por medio de modelos tridimensionales de trayectorias. En su modelo, develó que los individuos que permanecen por largos periodos de tiempo en un sitio de destino preferían uno de tres tipos de patrones de movilidad: uno generado por habitar el lugar (movimiento limitado); uno obtenido por el desplazamiento a través del lugar (movimiento orientado al destino); y uno que resulta de explorar el lugar sin algún rumbo determinado [*drifting*] (movimiento orientado a la movilidad). Cada uno de ellos refleja una narrativa distinta de cómo los individuos experimentan el lugar e interpretan el significado del tiempo libre y el turismo. Similar a esto, Leiper (1990) asevera que los turistas viajan motivados por sus emociones y que cada individuo tiene distintos estímulos y recursos que influyen en su movilidad, en la forma de consumir los servicios en el destino y en la frecuencia de visita de los puntos de interés.

Debbage (op. cit.) sugiere que los tipos de personalidad juegan un papel en la identificación del comportamiento espacial de los turistas. Su investigación en las Bahamas puso a prueba el modelo del perfil psicológico de los turistas de Plog (1974), quien clasifica a los turistas en cinco categorías:

- **Alocéntricos.** Son aquellos que se sienten atraídos por los destinos desconocidos, en donde no hay desarrollo turístico previo y pueden mantener gran contacto con los habitantes del lugar.

- Para-alocéntricos. Son los que gustan de los destinos poco visitados, pero desean poder contar con instalaciones creadas, al menos precariamente, para los turistas.
- Psicocéntricos. Buscan destinos conocidos, instalaciones estándar creadas para el turismo; no quieren correr riesgos y no tienen mayor interés en interactuar con los nativos.
- Para-psicocéntricos. Aquellos que, si bien buscan destinos conocidos y con instalaciones turísticas, tienen una actitud un poco más abierta hacia el entorno y con los habitantes del lugar.
- Céntricos. Oscilan entre las categorías de “alocéntricos” y “psicocéntricos” de acuerdo con sus necesidades y gustos y, de acuerdo con Plog (op. cit.), la mayor parte de los turistas se inscriben en esta categoría.

Debbage (op. cit.) encontró que los turistas aloecéntricos son los más propensos a alejarse del sitio de resort en las primeras etapas de la visita y que, a su vez, también realizaban viajes frecuentes fuera del sitio de resort. Por otro lado, los psicocéntricos tienden a retrasar su salida del resort hasta más tarde en el viaje y limitan su movimiento a las localidades cercanas. Estos hallazgos apoyan la idea de Cohen (1979) sobre la extrañeza frente a la familiaridad y la necesidad de ciertos tipos de turistas a involucrarse en “una burbuja de medio ambiente de familiaridad” (ibíd.).

Los turistas que reconocen la extrañeza de un destino lo exploran ampliamente, viajan en forma independiente y buscan actividades no turísticas. Otros, sin embargo, se limitan más en cuanto a su comportamiento y pueden percibir ciertos destinos como desafiantes. Así, sus acciones son más provisionales y estructuradas, y suelen restringir su movilidad territorial a las zonas marcadas, claramente, como filoturísticas. En ciertos casos extremos, algunos turistas suelen no dejar la zona de confort y de seguridad del hotel o del resort, a menos que vayan acompañados por un guía.

Así como la personalidad de los turistas influye en su comportamiento, también lo hace el interés. Fennell (op. cit.) encontró que los turistas con intereses especiales consumen un destino muy distinto con respecto a aquellos que se enmarcan dentro del turismo masificado. Así, los primeros son mucho más decididos en cuanto a sus acciones y están más dispuestos a visitar atracciones de jerarquía inferior. A su vez, estos visitantes pasan más tiempo en cada lugar visitado. Las dinámicas grupales también pueden influir en la movilidad territorial, ya que un grupo de turistas puede negociar un conjunto de actividades mutuamente aceptable; así, las preferencias individuales pueden ser subsumidas debido a las presiones del grupo. Finalmente, el contexto sociocultural de los turistas también desempeña un papel importante en la movilidad territorial.

La distancia cultural también afecta el comportamiento de los turistas. Aquéllos que provienen de espacios emisores culturalmente próximos a los espacios receptores se adentran mucho más en los sitios de destino, visitan más lugares y viajan a diferentes áreas que aquéllos que provienen de lugares con cierta lejanía cultural con respecto al espacio receptor (Flogenfeldt, 1999; Lew, 1987). Por otra parte, en uno de los pocos estudios de movilidad intradestino que se han publicado, Keul y Küheberger (1997) siguieron a turistas seleccionados al azar, anónimamente, en el casco antiguo de Salzburgo, Austria y registraron el tiempo que dedicaban a caminar y detenerse. Asimismo, hicieron entrevistas de seguimiento en las que no encontraron diferencias en los patrones de movilidad basadas en las preferencias individuales, metas y planes.

Una diferencia significativa en la manera de viajar se da entre los turistas totalmente independientes y los que están dentro de un grupo. La amplia gama de patrones de movilidad intradestino se aplica más para los independientes. Los grupos organizados están más restringidos en su elección del modo de transporte, en los destinos visitados, en las manifestaciones de interés y en las asignaciones

presupuestarias del tiempo. Esto cambia dentro de los diversos tipos de viajes organizados y es variable en función de los sitios de destino (McKercher, Packer, Yau y Lam, 2003).

Por último, el nivel de condición física de cada persona y la presencia o ausencia de discapacidades físicas o relacionadas con la edad moderarán la intensidad del comportamiento durante el viaje. Desde hace tiempo, la relación entre la edad y el nivel de actividad se ha reconocido en el sector turístico (Mill y Morrison, 1985). Los turistas jóvenes buscan actividades más enérgicas, mientras que los viajeros mayores prefieren actividades más sedentarias. Las investigaciones sobre turismo accesible⁴ sugieren que algunos turistas con discapacidad prefieren participar en un número menor de actividades, requieren más tiempo para viajar a lugares de interés, y tardan más para organizarse en la mañana (ibíd.).

1.6.3. El conocimiento de lugar

La información utilizada cuando los turistas conceptualizan un lugar configura su impresión de lo que éste ofrece y, sobre todo, la manera en que las experiencias serán consumidas (Dann, 1996 citado en Ryan, 2000). Sin embargo, tanto la naturaleza de la búsqueda de información como el tipo de necesidades sobre la información que los turistas tienen son variables y, generalmente, está incompleta (Fodness y Murray, 1997). Como resultado de esto, la capacidad del turista para entender un destino y elegir qué tipo de actividades se seguirán parten del individualismo y la experiencia personal, aunque con una considerable influencia externa. Así, las recomendaciones de agentes ajenos, como otros turistas y la gente local, puede tener una influencia significativa en los movimientos turísticos (ibíd.).

El renombre y reconocimiento que tiene algún recurso turístico representa otra serie de consideraciones en los patrones de movilidad. La ubicación de un recurso en la jerarquía de sitios en un destino suele basarse en su capacidad para inducir la demanda y ser un punto de atracción o lugar central (Christaller, 1963; Mill y Morrison, op. cit.). Los turistas se sienten obligados a visitar los recursos principales, incluso si se encuentran alejados de los principales caminos y de las vías de comunicación en cualquier lugar de destino. Sin embargo, si la jerarquía del recurso turístico decrece, el carácter de obligatoriedad en cuanto a visitarlo disminuye. Así, la movilidad territorial hacia aquellos recursos turísticos que no son preferenciales se caracteriza por decisiones de conveniencia (que estén en medio del camino, por ejemplo) o por casualidad. A su vez, este tipo de recursos de orden inferior son *sustituibles*, lo que significa que pueden ser reemplazados por otros que ofrezcan experiencias similares y que sean más fácilmente accesibles.

Los conceptos duales de la decadencia de la distancia [*distance decay*]⁵ y el de mercado influyen en este tipo de comportamiento. La teoría de la decadencia de la distancia sugiere que la demanda varía inversamente con la distancia recorrida (Bull, 1991), mientras que el concepto de acceso al mercado arguye que la disminución en la demanda es una función de las oportunidades de intervención (Pearce, op. cit.). Ambas teorías asumen que las personas son consumidores racionales y que optarán por utilizar su tiempo más eficientemente. Como tal, es poco probable que se viajen grandes distancias para algo que tendrá el mismo impacto que algo que se ubique más cerca, a menos que exista una recompensa, posiblemente paisajística, gastronómica o recreativa (McKercher y Lew, 2003). Así, la distancia influirá en la toma de decisiones turísticas, especialmente, para recursos *sustituibles* y de orden jerárquico inferior.

Debe tenerse en cuenta que el sitio de destino representa lugares y tiempos no ordinarios para los turistas, mientras que para los residentes es parte de su vida y trabajo cotidiano (Jafari, 1987). Además, el tiempo que se tiene en cierto sitio dependerá de la actividad de movilidad a realizar (Cuadro 1.1.) También, el grado de conocimiento que tienen los turistas sobre el sitio de destino es imperfecto y, debido a sus cortas estancias, es poco probable que desarrollen un mapa mental integral del lugar (Walmsley y Jenkins, 1999). La mayoría de los destinos turísticos tienen espacios que no están habilitados al turismo convencional, definidos por una variedad de elementos paisajísticos, espaciales y territoriales que señalan a los turistas si son bienvenidos o no (Leiper, 1995). A menudo, estos espacios son un tipo de *terra incognita*, por no aparecer en las guías de viaje y adonde los turistas no alocéntricos se desplazan. En América Central, por ejemplo, las estaciones del Ticabus en las capitales nacionales se localizan en espacios urbanos no filoturísticos.

Cuadro 1.1. Clasificación de las actividades de movilidad por requisitos de espacio y tiempo

f	Actividad requerida: lugar específico	Actividad requerida: lugar opcional
	Desplazamientos al trabajo Desplazamientos a la universidad Visitas a la familia “en casa” Viajes religiosos Peregrinajes religiosos	Ir de compras Visitas a amigos
	Actividad opcional: lugar específico	Actividad opcional: lugar opcional
	Ir a una segunda residencia Asistir a un concierto	Viaje de día (excursión) Vacaciones
Tiempo de la actividad	Fijo	Flexible
	Lugar de la actividad	

Fuente: Elaboración propia con base en Hall, 2005.

Asimismo, el cuadro 1.2, que resume la discusión anterior, identifica seis áreas temáticas de los elementos presentes en los patrones de movilidad, en términos generales, y sus variables e impactos asociados. Los temas se dividen en dos tipos: los primeros definen al espacio (características de

destino) y se basan en elementos de modelos de transporte y de la Geografía del turismo. Cada destino tiene su propia combinación de elementos dentro de la Geografía física, la geomorfología del lugar y su infraestructura turística. El segundo conjunto de variables demuestra la influencia y los impactos en el comportamiento (características de los turistas), independientemente de los elementos del destino turístico. Éstas son variables complejas y que intervienen cuando se combinan las características geográficas del destino local y dan como resultado una variedad de posibles rutas e itinerarios turísticos.

Las características del destino se pueden basar en el enfoque de los modelos de transporte y enfatizan en usos del suelo turístico. Como arguye Hall (2005), la accesibilidad del transporte incluye tanto al tráfico de la red como al modo de transporte ya que ambos elementos están estrechamente vinculados desde la perspectiva del turista. Estas características, además, incluyen los presupuestos de tiempo, las motivaciones y la composición de la oferta turística y de los grupos de viaje, y el conocimiento de destino por parte de los viajeros y su valor emocional. Solana (1993), arguye que la motivación es “lo que hace que un individuo actúe y se comporte de una determinada manera. Es una combinación de procesos intelectuales, fisiológicos y psicológicos que decide, en una situación dada, con qué vigor se actúa y en qué dirección se encauza la energía” La diferencia entre la motivación y el apego emocional radica en que en la primera hay estímulos e intereses independientes del destino visitado y, en el segundo, hay una dependencia directa del sitio de destino y, por lo tanto, se vuelve una forma de conocer y vivir el espacio de destino.

Cuadro 1.2. Características del destino y variables que impactan en los movimientos intradestino

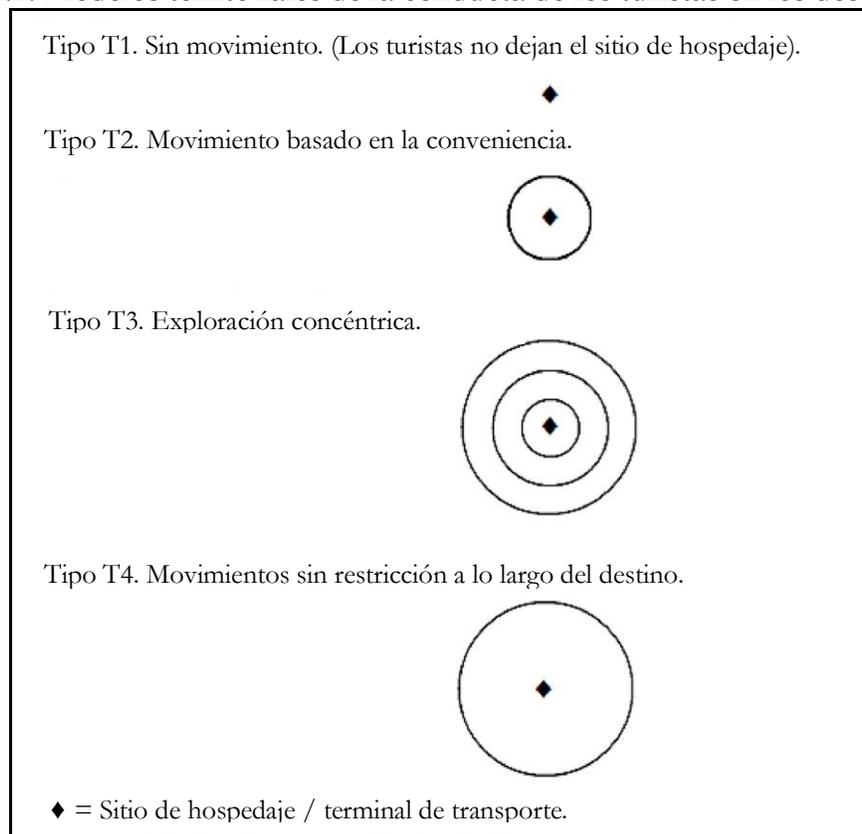
Concepto central	Impactos
<p><u>Características del destino</u></p> <p>1. Origen del viaje/ ubicación del hospedaje</p> <ul style="list-style-type: none"> a. En <i>clústers</i> o dispersos. b. Tipo: hotel, resort, hogar, otros. c. Clientela/segmentos de mercado. <p>2. Destinos del viaje/ ubicación de los recursos turísticos</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Número, diversidad/ tipos, jerarquía. b. En <i>clústers</i> o aislados. c. Recursos turísticos intermedios o sustituibles. <p>3. Accesibilidad al transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Densidad de la red de transporte: topografía lineal o concentrada/ características del sitio. b. Medios de transporte: público, compañías de transporte turístico, vehículo propio, caminata. c. Calidad, facilidad, y costo de congestión. Asequibilidad de la información y señalización. d. Limitaciones/ barreras, degradación de la distancia. 	<p>Diversidad y complejidad de los itinerarios</p> <p>Identificación de los segmentos geográficos del mercado.</p> <p>Personalización de los servicios y productos.</p> <p>Diversidad y complejidad de los itinerarios (viajes organizados vs. independientes).</p> <p>Identificación de distritos tematizados.</p> <p>Importancia de la ubicación con respecto a los sitios de hospedaje.</p> <p>Grado de libertad o restricción de movimiento.</p> <p>Número de trayectorias lineales preferidas y alternativas.</p> <p>Facilidad percibida en los viajes y deseo de pasear o explorar.</p> <p>Valor de la ubicación para el desarrollo del turismo.</p> <p>Acceso a lugares de interés variable.</p> <p>Opciones de modo de transporte o restricciones.</p>
<p><u>Características del turista</u></p> <p>1. Presupuestos de tiempo.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Duración del viaje. b. Valor del tiempo. c. Orientados a los resultados del viaje u orientados al proceso. <p>2. Motivaciones, intereses y composición.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Alocéntricos o psicocéntricos. b. Orientados a la recreación y educación. c. Edad y discapacidad física. d. Dinámica grupal de viaje. <p>3. Conocimiento del destino y valor emocional.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Fuentes de información, controladores de acceso. b. Visitantes de primera vez o repetidores. c. Destino primario o secundario. 	<p>Número de actividades o atracciones que se pueden visitar.</p> <p>Profundidad de la participación en una actividad.</p> <p>Percepción aceptable de las distancias en el itinerario.</p> <p>Tolerancia de la experiencia de transporte.</p> <p>Selección de lugares de interés aceptables, que incluyen atracciones <i>sustituibles</i>.</p> <p>Percepción de caminos lineales, distancias y contenidos aceptables.</p> <p>Libertad o restricción de movimiento.</p> <p>Toma de decisiones.</p> <p>Vínculo afectivo con el destino o recurso.</p> <p>Atractivo relativo de los sitios de destino.</p> <p>Percepción de las distancias del itinerario como aceptables y selección de un conjunto de recursos que incluyen aquéllos sustituibles.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en Hall, op. cit.

1.7. Modelos de movilidad turística dentro de un sitio de destino

A partir de las características de los sitios de destino y de las actividades que pueden realizar los turistas que se muestran en el cuadro 1.1, los viajeros toman decisiones para moverse a través de un espacio turístico receptor. La geometría de estos movimientos puede modelarse en dos dimensiones: territorialidad y linealidad. Los modelos territoriales (Figura 1.2) reflejan, esencialmente, el impacto y la percepción de la distancia y las oportunidades de intervención, mientras que los modelos lineales (Figura 1.3) muestran los elementos geográficos de un lugar. Con la excepción del patrón territorial de no movimiento (T1), cada viaje que hace un turista tiene tanto características territoriales como lineales. El punto de partida para entender las dos dimensiones, en el modelo de Lew y McKercher (op. cit.), es el punto de hospedaje. En esta investigación se tomará en cuenta el punto de llegada del Ticabus en las diversas localidades turísticas de América Central.

Figura 1.2. Modelos territoriales de la conducta de los turistas en los destinos locales



Fuente: Lew y McKercher, op. cit., modificado por Quintero, 2017.

1.7.1. Modelos territoriales

El grupo de los modelos territoriales (Figura 1.2) muestra las variaciones de las distancias en que los turistas se aventuran desde su lugar de hospedaje. La distancia relativa de cada movimiento está representada por una serie de círculos concéntricos que rodean a la ubicación del hospedaje y que, para este trabajo, también corresponde con el punto de llegada del Ticabus/Transnica. Estos modelos van desde aquél en donde la movilidad es muy restringida (T1) hasta uno en donde no hay ningún tipo de restricción en la movilidad del visitante (T4). Las características del destino, tales como la ubicación relativa del sitio de hospedaje y los lugares de interés, y la disponibilidad y facilidad de los medios de transporte, influyen en el desplazamiento territorial. La mayoría de las variaciones que ocurren entre los cuatro distintos tipos de modelos territoriales, se basan en las características enunciadas en el cuadro 1.2. Así, en términos generales, mientras el transporte en el sitio de destino es más sencillo de utilizar, se tiene un mayor presupuesto de tiempo, se posee conducta aloécéntrica y el nivel del conocimiento del destino aumenta; el comportamiento territorial de los turistas reflejará los modelos territoriales de movilidad T3 y T4.

Tipo T1. Sin movimiento. Algunos turistas nunca se aventuran más allá de los límites del sitio de alojamiento. Esta situación es más común en destinos “todo incluido”, como en el caso de los resorts en zonas litorales que ofrecen una diversidad de actividades, servicios e instalaciones diseñadas para retener al turista “en casa” durante toda su estancia (Lo y Lam, 2004; Lew y MacKercher, op. cit.). Asimismo, este mismo patrón de no movilidad se puede observar en otras dos situaciones: en escalas de tránsito de una noche, en que los turistas se desplazan directamente al sitio de hospedaje y deja ese primer destino sin haberse movilizadado más allá; o en ciudades o vecindarios de alta criminalidad o riesgo en que el personal de los hoteles o las guías de viaje aconsejarán a los turistas a no dejar el establecimiento sin tomar las precauciones necesarias de seguridad. Finalmente, Debbage (op. cit.)

sostiene que los turistas psicocéntricos pueden ser los que menos dispuestos estén a aventurarse más allá del espacio de seguridad de un hotel.

Tipo T2. Movimiento basado en la conveniencia. Este tipo de patrón surge por la comodidad de visitar ciertos lugares de interés o por la participación en actividades cercanas al lugar de hospedaje. Este estilo refleja una forma extrema de la decadencia de la distancia, en donde la disposición o habilidad del turista para aventurarse más profundamente dentro del sitio de destino es considerablemente restringida. Este tipo de conducta se observa, en mayor medida, en turistas de negocios en que el poco tiempo libre que tienen lo utilizan para visitar algunos puntos de interés cercanos a su sitio de hospedaje. En menor medida, sucede también con aquellos turistas en tránsito, quienes se movilizan de una forma similar que los anteriores si es que su presupuesto de tiempo se los permite.

Tipo T3. Exploración concéntrica. Este patrón refleja la movilidad de los turistas que se sienten intimidados e inciertos por el destino en un principio. Ya sea por manifestar un *shock* cultural o por tener características psicocéntricas, los primeros intentos de desplazamiento son cercanos a los límites del hotel u organizados por alguna tour-operadora. A medida en que hay una mayor familiarización con el destino y se percibe el entorno de manera distinta, se adentran más en el destino. Así, este patrón se puede vincular con la habilidad de cada individuo de *consumir* el destino. No obstante, este patrón puede ser mucho más complejo que el T2 pues puede ser multinodal, con áreas más seguras cercanas al lugar de hospedaje y con un pequeño número de nodos establecidos hacia sitios de interés. Por lo general, el movimiento se restringe a caminar, andar en un vehículo privado o transporte turístico especializado en las áreas seguras, mientras que los movimientos de exploración allendes el hotel añaden la utilización del transporte público a la movilización.

Tipo 4. Movimiento sin restricción a lo largo del destino. Para los turistas que tienen un nivel muy alto de información del destino, en parte generado por visitas previas, el espacio es percibido como disponible totalmente. Incluso en este patrón, la degradación de la distancia puede impactar la conducta del turista, aunque ésta no sería diferente de las percepciones de distancia de los residentes locales. Un turista aloctónico puede exhibir esta conducta al querer tomar riesgos y volverse experto, rápidamente, en los medios locales de transporte. Sin embargo, es mayormente el turista existencial⁶ (Cohen, op. cit.) quien se encuentra “en casa” y quien se siente inhibido a través del espacio de destino. Así, todas las formas de transporte disponibles son utilizadas por este tipo de turistas irrestrictos.

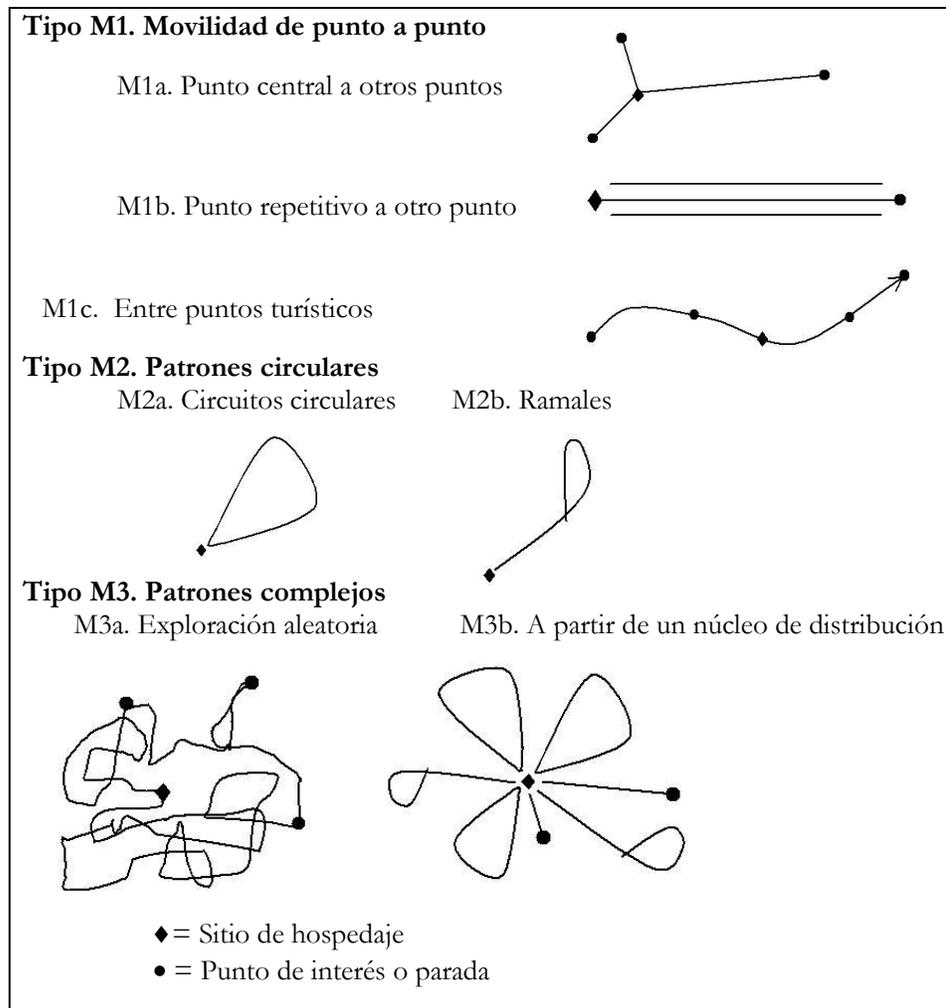
1.7.2. Modelos lineales de trayectorias de movilidad

Este tipo de modelos han sido identificados por diversos autores que han examinado los patrones de movilidad intradestino. Flogenfeldt (op. cit.); Lue, Crompton y Fesenmaier (1993); Mings y McHugh (1992); y Opperman (op. cit.) han identificado veintiséis estilos de itinerarios que pueden ser agrupados en cuatro grandes rubros: un destino sencillo con o sin viajes aledaños; un circuito con múltiples escalas; un área de tránsito seguida por un circuito multiescala; y una combinación compleja de patrones lineales y circulares desde un nodo a través de un itinerario mayor y con múltiples rutas. Los primeros tres patrones son evidentes en los movimientos intradestinos debido a que el sitio de hospedaje rara vez cambia durante la visita a un área, mientras que el cuarto está restringido a aquellos visitantes que conocen bien el sitio de destino o no temen adentrarse en él.

Hay tres tipos de modelos lineales de trayectorias: M1, M2 y M3 (Figura 1.3). El de movilidad de punto a punto (M1) sigue el mismo camino hacia y desde el sitio de hospedaje. El de patrones circulares (M2) transcurre a través de diferentes caminos desde y hacia el sitio de hospedaje. El de

tercera categoría (M3) consiste en combinaciones complejas de los patrones M1 y M2. Estos modelos lineales reflejan la geometría de los desplazamientos que realizan los turistas allende los sitios de hospedaje. Así, simplifican los patrones de movilidad que se configuran por medio de las características geográficas de los lugares.

Figura 1.3. Modelos de trayectorias lineales de comportamiento de los turistas en los destinos locales



Fuente: elaboración propia con base en Lew, 2005.

Con excepción del de tipo T1 (sin movimiento), estos modelos son independientes de la distancia del territorio y pueden efectuarse a través de diversos medios de transporte y combinarse con los patrones territoriales de la conducta de los turistas en los destinos locales. Además, no son exclusivos

ni ajenos uno del otro ya que los viajeros pueden realizarlos indistintamente durante la visita. No obstante, la facilidad en las opciones del transporte, incrementos en los presupuestos de tiempo, la conducta aloéctrica y el mejor conocimiento del destino incitarán a movimientos del tipo M2 y M3. A continuación se explican los modelos de trayectorias lineales de comportamiento de los turistas en los destinos locales, cuando hay diferentes frecuencias de recorrido espacial.

Tipo M1a. Punto central a otros puntos. Este patrón de movimiento es, quizás, uno de los dos tipos más comunes. Se refiere a realizar uno o dos viajes, directamente, a una escala deseada y después regresar al sitio de hospedaje por la misma ruta. No hay paradas intermedias ni desviaciones en el trayecto, y minimiza el tiempo de espera al utilizar el camino de tránsito más eficiente. El número de desplazamientos del sitio de hospedaje al punto de interés depende de la duración del viaje, la organización territorial del destino, la presencia o ausencia de nodos y *clusters* turísticos, la movilidad de los turistas y la disposición de diversos medios de transporte. Los viajes múltiples de este tipo resultan en un patrón en que el sitio de hospedaje se vuelve un *hub*. Este patrón de movilidad, al ser mucho menos complejo que una ruta circular, es más proclive a ser generado por turistas que usan transporte público que por aquellos que se desplazan por medio de vehículo propio.

Tipo M1b. Punto repetitivo a otro punto. Este modelo representa una forma extrema de tránsito entre punto de interés y lugar de hospedaje en que los turistas se desplazan hacia el mismo recurso turístico varias veces durante el transcurso de su estancia. El patrón de repetición de puntos se observa, por ejemplo, en destinos de ski, complejos de entretenimiento o en parques temáticos. Asimismo, puede ser común en espacios de litoral donde el recurso turístico dominante es la playa.

Tipo M1c. Entre puntos turísticos. Este patrón es único entre turistas que viajan a través de un

destino. En él, uno o varios puntos de interés son visitados mientras se llega al sitio de hospedaje. Al siguiente día, el viajero se aleja del destino por una ruta alterna y se desplaza hacia uno o más puntos de interés en su camino de salida. Esta pauta de movilidad es más común en paradas cortas y “de paso” en destinos secundarios o en escalas que se llevan a cabo de forma conveniente y se limitan a puntos de interés cercanos a vías importantes de comunicación. Este modelo ha sido observado por McKercher (2001) y Gunn (1972) en turistas australianos y estadounidenses que tienen automóvil propio.

Los dos tipos de patrones siguientes **M2a Circuitos circulares** y **M2b Ramales** empiezan en el sitio de hospedaje e incluyen visitas a dos o más puntos de interés dentro de un patrón de desplazamiento circular. Con base en la distribución geográfica del sistema de transporte del destino, los sitios de hospedaje y los puntos de interés, pueden ser los más eficientes en cuanto al tiempo y la distancia y son utilizados por tour-operadoras y por algunos viajeros independientes, en su mayoría. La diferencia primordial entre el M2a y el M2b radica en la necesidad de los turistas por visitar lugares adyacentes a un solo punto turístico, como si hubiera una extensión del territorio del sitio de destino.

Una forma de circuito circular puede describirse como el del “coleccionista de íconos o sinécdoques”, esto es, aquellos turistas cuyo principal objetivo es ver y visitar los puntos de interés más importantes en cada destino como si esa parte del destino representara toda la experiencia del viaje. Este tipo de visitantes están más interesados en sólo observar y consumir el destino a partir de lo que ofrece la *industria* turística que en vivirlo más intensamente (Urry y Larsen, op. cit.). Como consecuencia, este ejemplo de movilidad se ofrece en paquetes turísticos organizados o lo realizan aquellos que visitan por primera vez un lugar y que tienen presupuestos de tiempo muy ajustados.

Tipo M3a. Exploración aleatoria. Este modelo puede considerarse la antítesis del M1 y del M2. Los turistas que realizan este patrón de movilidad emprenden en una exploración intencionada, sistemática y aleatoria del destino y pueden o no repetir el esquema de desplazamiento en sus acciones. La personalidad de los viajeros influye para que se dé así la movilidad, pues los turistas aloécnicos pueden tienden a deambular el sitio de destino con mayor frecuencia. Ellos son flexibles, aprovechan las oportunidades de transporte presentes en el territorio y están orientados al proceso. El patrón puede parecer caótico en la superficie; sin embargo, hay una lógica que subyace a sus movimientos definidos por la microgeografía⁷ en la experiencia del lugar.

Tipo M3b. A partir de un núcleo de distribución. Este patrón es, probablemente, el segundo más común después del M1a. La mayoría de los turistas que cuentan con una cantidad razonable de tiempo en el destino harán varios desplazamientos desde su lugar de hospedaje. Algunos de ellos serán realizados de punto a punto, y otros serán en circuitos circulares o ramales e, incluso, en forma de exploración aleatoria. El lugar de hospedaje sirve como un *hub* o núcleo de distribución del cual se parte para realizar estos viajes y ellos dependen de la duración de la estancia y de las motivaciones personales de los turistas. Así, el resultado de este patrón es mucho más complejo que el del tipo M1a, a pesar de que en ambos se utiliza al alojamiento como el *hub* de la movilidad.

El número de viajes realizados dependerá de la duración de la estancia, la organización territorial de los destinos, las consideraciones de la degradación de la distancia, la valoración del tiempo, y los intereses especiales de los turistas. Se generan patrones radiales más frecuentemente entre las personas orientadas a los procesos, entre los turistas de primera vez en el sitio de destino, y entre aquellos que deseen explorar el destino completamente.

1.8. Utilidad de los modelos y patrones de movilidad en el desarrollo del turismo y en la integración regional

La noción de modelo ha jugado un papel fundamental tanto en las ciencias físicas como en las ciencias sociales, y, por tanto, la Geografía los ha adoptado para entender la realidad del espacio y del territorio. El propósito de identificar los factores que influyen en la movilidad de los turistas, al interior de un destino, es modelar la gama de patrones que resultan en un itinerario de viaje. Los viajeros comprenden una buena proporción del movimiento de peatones y de vehículos y, cuando se analizan sus pautas de movilidad, los alcances investigativos pueden favorecer a la planificación del transporte, al desarrollo de productos y la imagen, y la gestión de los impactos del turismo en aquellas regiones que son altamente dependientes de dicha actividad, como en el caso de América Central.

En cuanto a la planificación del transporte, el conocimiento que tienen los turistas sobre sus itinerarios preferidos, y los factores que los determinan, ayudará a los proveedores de transporte a satisfacer esta necesidad de manera más eficiente, así como a coordinar los diversos flujos de viaje al interior del sitio de destino. La información sobre la movilidad auxiliará a identificar los cuellos de botella de tránsito y las barreras en los flujos de movilidad no sólo de los sitios de hospedaje a los puntos de interés o a otras localidades sino en toda la trama urbana de la localidad. Asimismo, también se podrían generar suposiciones a través de escenarios en los que se simularan los cambios y efectos en la infraestructura de transporte para que el territorio sea altamente funcional y se abata la fricción del espacio y se refuerce el decaimiento de la distancia. Así, la utilización y aplicación de modelos que reflejan la realidad espacial pueden ayudar en la planificación territorial y conllevar a un mejor grado de desarrollo económico.

El desarrollo económico de un territorio se asocia fuertemente a la creación de *clusters*, es decir, concentraciones de empresas e instituciones interconectadas, cuyo objetivo es promocionar y facilitar el desarrollo de sectores estratégicos para las regiones donde se implantan, potenciar la innovación y favorecer la atracción de empresas creadoras de valor, tanto nacionales como extranjeras (Iordache, Ciochină y Asandei, 2010). Los resultados económicos que pueden obtener las regiones se vinculan con la capacidad de convertir las aptitudes y competencias en ventajas competitivas sostenibles y, en el caso específico centroamericano, de proveer de proyección internacional de la región

El desarrollo del producto y de la imagen se puede definir mejor no sólo al momento de conocer cuáles son aquellos puntos de interés que prefieren los turistas, sino por medio de la planificación territorial de destinos emergentes. El conocimiento de las rutas que siguen los turistas puede servir para definir los límites de los distritos turísticos y los nodos, así como sus puertas de entrada y caminos de llegada. Además, es posible crear *clusters* a través de la imagen y vincularlos con diversos segmentos espaciales (distritos) que pueden tener características culturales o sociales en común. La formación de *clusters* puede ayudar a crear lugares con identidades colectivas, formar nichos de mercado y dotar de una mayor claridad en la imagen con la que se quiere promocionar el destino.

Los impactos negativos del turismo ocurren, mayormente, cuando la cantidad de visitantes sobrepasa la capacidad de carga del lugar. El conocimiento temporal y espacial de las rutas y los destinos que los turistas visitan con mayor frecuencia puede ser utilizado para identificar periodos y locaciones que exceden su capacidad de carga y son potentes amenazas que generan impactos negativos ambientales, culturales o sociales. Asimismo, también es posible identificar caminos subutilizados y gestionar planes de desarrollo para mitigar la saturación de las vías primarias de comunicación a través de la puesta en marcha de rutas alternativas.

Es muy posible que, en una economía de libre mercado, los proveedores de servicios instintivamente respondan a las necesidades e intereses que tienen los turistas en cuanto transporte y alojamiento. Cuando se develan los patrones de movilidad, se supone un nicho de oportunidad para minimizar los costos y la pérdida de tiempo por parte de los turistas; al mismo tiempo, se maximizan económicamente los beneficios para la comunidad y la experiencia de todos los involucrados. Finalmente, cuando se considera la forma en que los turistas se comportan en el espacio y manejan sus tiempos en la planificación de un destino turístico, tanto los locales como los foráneos se ven beneficiados porque se incluyen a los dos agentes del destino: se toman en cuenta las necesidades de aquéllos que viven el espacio y aquéllos que lo consumen.

Notas

1. Capacidad que tienen los seres vivos de moverse como respuesta a determinados estímulos.
2. El principio de accesibilidad expresa la capacidad de los viajeros potenciales de trasladarse de un lugar a otro; la movilidad de la población depende así, de los sistemas de transporte que existen en la ciudad, de sus diferentes costos y de la capacidad económica de los individuos para destinar parte de sus ingresos a los gastos de desplazamiento. La accesibilidad como capacidad de la población para vencer las distancias entre los diferentes centros de actividad, se muestra además no sólo como expresión de diferenciación social sino como componente de la calidad de vida y elemento que contribuye a reforzar los contrastes sociales, las desigualdades de las rentas y de acceso a oportunidades, bienes y servicios. Cuanto más grande es la capacidad de movimiento tanto mayor es el poder y la influencia de los individuos sobre los recursos (Zárate, 1991).
3. En esta categoría se incluyen los movimientos estacionales o de fin de semana realizados por estudiantes; viajes de vacaciones y de fin de semana; viajes de compras; visitas a hospitales e iglesias; viajes a convenciones profesionales o de negocios; viajes de ejecutivos de negocios y de gobierno, vendedores, atletas, trabajadores migratorios; visitas sociales; etc. (Zelinsky, op. cit.).
4. Según la Secretaria de Turismo, el turismo accesible es “aquel que pretende facilitar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios turísticos. [...] posibilita que las personas con discapacidad permanente o temporal, cuenten con las condiciones adecuadas de seguridad y autonomía para el desarrollo de sus actividades en ámbitos físicos, en la prestación de servicios y en los sistemas de comunicación” (Pérez y González, 2003).
5. El efecto que tiene la distancia sobre las interacciones culturales o espaciales; básicamente, la interacción entre dos lugares disminuye mientras aumenta la distancia entre ellos.
6. De acuerdo con Cohen (op. cit.), este tipo de turista está alienado de su sociedad de origen, su centro se encuentra firmemente ubicado en otros lugares, y está totalmente inmerso en la cultura y sociedad local extranjera, ya que encuentra significado y pertenencia en el nuevo centro elegido.

7. Se refiere a la rama de la Geografía que estudia un lugar específico, al utilizar una pequeña escala, y amplificar el lente de la mirada analítica, hasta poder observar los *microdetalles* de la realidad social, espacial y cultural en interacción. Así, Orford y Schuman (2002), la definen como un recurso analítico, un método, un modelo de visualización científica que hace foco no sobre lo muy pequeño en forma absoluta, sino que se refiere a la dimensión humana del mundo social; y que permite ganar en profundidad, agudeza y claridad de la visión.

Capítulo 2. La integración centroamericana como elemento rector de la movilidad turística

Este capítulo aborda el tema de la integración centroamericana en perspectiva económica, social e institucional, lo que permite vislumbrar algunos de los elementos determinantes de la actual dinámica turística regional. La meta de unificación política prevista por el Sistema de Integración Centroamericana, no sería factible si no fuera porque existen condiciones económicas y sociales que la permiten. En este sentido, los gobiernos de la región han logrado aprovechar la estabilidad económica y el logro de la paz, para cimentar el proceso de integración sobre fuertes bases institucionales a partir de las cuales se ha construido la unión política que, al mismo tiempo, ha favorecido la consolidación del istmo como una región turística. Sin embargo, estos esfuerzos recientes también caracterizaron las primeras iniciativas de integración comercial, a mediados del siglo XX. Éstas no se dieron a partir del turismo, sino desde el transporte terrestre centrado en la Carretera Panamericana, una obra de infraestructura construida, en un principio, para satisfacer las necesidades militares estadounidenses (Suman, 2007).

2.1. Contexto histórico de la integración económico-turística centroamericana

La integración centroamericana es una aspiración de largo plazo. Los intentos por lograrla se remontan a 1824, con la promulgación de la Constitución de la República Federal Centroamericana, hasta su disolución en 1838 (Carmack, 1993). A pesar de haber sido una integración efímera, la búsqueda de la economía como su eje rector se mantuvo hasta 1961, año en que se materializó la creación del Mercado Común Centroamericano (Sanahuja, 1998; Ballesteros y Rodríguez, 1999).

El conflicto entre El Salvador y Honduras (1969), el conflicto armado interno en Guatemala (1960-1996), la guerra en El Salvador (1980-1992), y la Revolución Sandinista de Nicaragua (1979-1990),

frustraron durante más de dos decenios los avances de un segundo proceso de integración. El proceso de paz, impulsado sobre todo a partir de la Cumbre de Presidentes, Esquipulas II, en 1987, permitió ofrecer un nuevo horizonte a la integración, concebida dentro del marco de los objetivos de la consolidación de la paz y la democracia (Carmack, op. cit.; Quinteros, 1992). Una de sus manifestaciones fue la creación del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), que, además de avanzar en el ámbito económico, ha trascendido a la esfera política y dispone de instituciones básicas para la dirección del proceso (Ballesteros y Rodríguez, op. cit.).

Los procesos de integración en América Central han sido dinámicos, desde el decenio de los setenta, bajo la premisa que tanto la producción como el intercambio crecen si se usan economías de escala y se unifican los mercados (Sánchez y Delgado, 1997; Ballasa, 1980). Posteriormente, se ha impuesto la idea sobre minimizar el rezago económico en la globalización y se ha buscado que los beneficios del comercio exterior y del turismo masivo se distribuyan equitativamente entre los países participantes (Rodríguez, op. cit.). Este argumento justifica la tendencia generalizada de realizar acuerdos bilaterales y multilaterales que intensifiquen los flujos comerciales y de capitales para la creación de una zona de libre comercio transcontinental que vaya desde Alaska hasta Argentina (Dahles y Keune, 2002; Wong, 1997).

El proceso de integración en América Central ha adquirido importancia tanto por su ubicación estratégica frente a los mercados del Norte y Suramérica, como por las adversidades que ha tenido que sortear (Ballasa, op. cit.). Su antecedente, en el siglo XIX, fue la conformación de las Provincias Unidas de América Central como un territorio independiente y autónomo donde se unieron Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica tras la independencia de España y la fallida unión a México (Carmack, op. cit.). Sin embargo, la organización federal propuesta para la

unión de provincias, no logró consolidar el poder, de manera coherente, y desapareció ante la deserción de las autoridades locales de los Estados (Wong, op. cit.; Solís, 2004).

En los años siguientes, varios intentos de reunificación se produjeron sin resultados positivos. En 1855, la amenaza extranjera en Nicaragua motivó un intento más por la unión de los países, con un gobierno provisional cuyo objeto fundamental fue el de “prestarse recíprocamente auxilio para la conservación de su independencia y soberanía y consecuentemente a auxiliarse mutuamente para conservar las formas de gobierno popular y representativo” (Nef, op. cit.). El carácter coyuntural de la unión, para reclamar la dominación del norteamericano Walker, en Nicaragua, se convirtió en el mismo factor desencadenante del fracaso de este nuevo intento (Dunkerley, 1988).

Otros intentos integracionistas sucedieron a lo largo de los años, pero siempre dirigidos hacia el logro de una consolidación política del poder, y no de las relaciones económicas (Guerra, 1989). Esta es, tal vez, la diferencia fundamental con el moderno proceso de integración económica y comercial iniciado a mediados del siglo XX. La idea de una región unificada nació con objetivos muy ambiciosos en términos de intercambio comercial, social y cultural, y ha experimentado graves problemas a lo largo de su historia (Giacalone, 2002; Rodlauer y Schipke, 2005). La crisis del istmo centroamericano, en el decenio de los ochenta, hacía pensar que el proceso fracasaría, ya que no se daban las condiciones económicas ni políticas que permitieran vislumbrar su continuidad. Después de terminados los procesos de estabilización y de reforma estructural, propuestos por las agencias multilaterales, los distintos países tuvieron voluntad política para llevar el proceso de integración hacia etapas más avanzadas, al involucrar no sólo el intercambio comercial y facilidades para el flujo de capitales, sino también temas como la armonización de políticas comerciales y macroeconómicas, y la consolidación de la democracia (Dunkerley, op. cit.; Solís, op. cit., Guerra, op. cit.).

La primera etapa de la integración económica centroamericana se da, en 1961, con la creación del Mercado Común Centroamericano; y dura hasta 1980, cuando la situación del proceso se hace insostenible, principalmente, por factores externos como la crisis de la deuda externa y la recesión de la economía mundial. Una segunda etapa, hasta 1990, está caracterizada por una época de estancamiento debido a la existencia de conflictos armados al interior de los países y entre los países. Finalmente, en la actualidad, se puede ubicar una tercera etapa en la que la consolidación de la paz y el logro de la estabilización económica han permitido dinamizar el proceso y plantear metas más ambiciosas en la integración (Fuentes, 1989; Sanahuja, op. cit.; Solís, op. cit.). A continuación, se presenta una breve reseña sobre estas etapas y el papel que jugó el turismo en cada una de ellas.

2.1.1. Primera etapa (1961-1980): Creación del Mercado Común Centroamericano (MCCA)

Antes de constituirse el MCCA entre Costa Rica, Honduras, Nicaragua, El Salvador y Guatemala, el istmo había intentado la integración a través de acuerdos bilaterales. En 1951, se configuró el Programa Centroamericano de Integración, con el apoyo de la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), a fin de promover la integración gradual y progresiva de las economías de los países del istmo y la coordinación de los programas de desarrollo económico (Bulmer et al., 1992). Diez años más tarde, se firmó el Tratado General de Integración Económica Centroamericana (TGIECA), que validó el MCCA e involucraba a los países firmantes en un proyecto de integración con aspiraciones no sólo económicas sino también políticas, ya que los programas comerciales e industriales incluían la coordinación de las políticas de desarrollo de cada una de las naciones (Bulmer, 1987; Delgado, 2009). Las ideas fundamentales del proceso eran promover la integración gradual a través de:

- Un régimen de libre comercio, a perfeccionarse en un plazo de diez años (zona de libre comercio).

- La equiparación de gravámenes a la importación, para ser alcanzada en un plazo de cinco años (arancel uniforme).
- Un proceso de industrialización sobre las bases de reciprocidad y equidad, mediante la promoción de actividades manufactureras, cuya capacidad mínima de planta o de plantas requiriera tener acceso al mercado regional para operar en condiciones razonablemente económicas y competitivas (Cline et al., 1989; Fuentes, op. cit.).

El aspecto institucional de la integración fue primordial desde el inicio del proceso. Para ello, se crearon el Consejo Económico Centroamericano y el Consejo Ejecutivo, en 1964, y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), en 1991. El primero se conformó por los ministros de economía de los países miembros y tenía como función dirigir la integración y coordinar la política en materia económica (SIECA, 2013). El segundo se integró por un representante de cada país y tenía como encargo asegurar el cumplimiento del TGIECA y resolver problemas en desarrollo del proceso. Ambas instituciones desaparecieron a finales de los sesenta y se sustituyeron con foros y reuniones de ministros y representantes empresariales (Aguilera, 1996; SIECA, op. cit.).

La SIECA, el órgano técnico y administrativo del Proceso de Integración Económica Centroamericana, fue la única institución que se mantuvo y, en la actualidad, aún es el organismo más importante para la integración regional (Rodlauer y Schipke, op. cit.). Desde su creación, ha tenido la responsabilidad de velar por la correcta aplicación del Protocolo al TGIECA (Protocolo de Guatemala) y demás instrumentos jurídicos de la integración económica regional y por la ejecución de las decisiones de los órganos del Subsistema Económico. Además de estas funciones ejecutivas, la SIECA es un organismo técnico que hace estudios e investigaciones para apoyar las decisiones de los países (Quinteros, op. cit.; SIECA, op. cit.).

Los efectos positivos del establecimiento del MCCA se reflejaron en el crecimiento del flujo de comercio entre los países firmantes del TGIECA, ya que “la proporción de comercio intrarregional dentro del total subió de menos del 7.5% hasta 25% entre 1960 y 1980, y consistió mayormente en manufacturas previamente importadas del resto del mundo” (De la Ossa, 1998). Sin embargo, la evolución del Mercado Común no fue favorable pues el mayor flujo de comercio que siguió a la firma del TGIECA no correspondió con los objetivos propuestos. Así, la estructura de exportaciones de los países miembros no se modificó y la fuerte dependencia de productos primarios pervivió (Arias y Jované, 1992; Caldentey, 2015). Una de las primeras medidas adoptadas bajo el TGIECA, la creación del Arancel Externo Común tuvo efectos negativos sobre el proceso de integración pues estimuló la producción industrial, pero dirigida al mercado interno de cada país. El resultado fue una diversificación leve del sector secundario, pero con alta importación de materias primas, lo cual ocasionó un aumento en el gasto de divisas (Arias y Jované, op. cit.).

Aunque el flujo de comercio entre los países aumentó, considerablemente, entre 1960 y 1980, las exportaciones extrarregionales lo hicieron de manera más dinámica; se basaron en productos primarios tradicionales y hubo consecuencias de dependencia hacia los espacios comerciales emisores. Según De la Ossa, (op. cit.) “el desarrollo del mercado regional no sólo aisló a estos países de los cambios sincrónicos en los términos de intercambio, sino que hizo más dependiente y vulnerable a la actividad económica de la subregión”.

Desde el punto de vista de la equidad y reciprocidad, algunos países obtuvieron resultados más insatisfactorios con lo que se atentó contra el desarrollo del proceso. Como mencionan Saborío y Michalopolous (1992) “la distribución del comercio intrarregional por países fue muy desigual desde el principio, entre otras razones, por la naturaleza, las características y el grado de desarrollo de sus

estructuras productivas”. No obstante, las naciones con flujos de exportaciones más dinámicos fueron Guatemala y El Salvador, mientras que Honduras, Nicaragua y Costa Rica aumentaron sus importaciones. Este fenómeno económico se mantuvo hasta 1979 y fue un factor decisivo para el inicio de la crisis porque generó malestar político a partir de la imposibilidad de algunos Estados por pagar el monto de las importaciones (Hernández, 1994; Saborío y Michalopolous, op. cit.).

Las expresiones de inconformismo se agravarían con el conflicto bélico entre El Salvador y Honduras porque significó el rompimiento del esquema de integración propuesto desde 1961 (Dunkerley, op. cit.); porque se manifestó en problemas de orden político en toda el área; porque ocasionó consecuencias económicas y sociales; y porque tuvo efectos negativos en el funcionamiento del mercado común. (Aguilera, op. cit.; Dunkerley, op. cit.). A pesar de lo inconveniente que resulta para el proceso de integración que dos países estén enfrentados bélicamente, sobresale la realización de esfuerzos conjuntos para lograr la paz en la subregión y restablecer el Mercado Común (Millett, 1995). Finalmente, en 1970, después de una reforma constitucional, Honduras abandonó el esquema de integración debido a que su legislación interna solo contemplaba acuerdos bilaterales, situación que representó un retroceso en su política comercial (Cline et al., 1989; Rodlauer y Schipke, op. cit.).

Durante el decenio de los setenta, el comercio intrarregional disminuyó notablemente, con lo que fue necesaria una reestructuración que imprimiera un nuevo dinamismo al esquema de integración (Rodríguez, op. cit.; Sanahuja, op. cit.). Así, hacia 1976, la SIECA presentó el Proyecto de Tratado de la Comunidad Económica y Social Centroamericana, documento que constituyó un cuerpo jurídico que perseguía una verdadera reestructuración del movimiento centroamericano de integración. Éste fue tan innovador que incluyó temas sociales como el empleo, seguridad social, salud, alimentación y nutrición, vivienda, cultura y educación, y dio una nueva dimensión a la integración para sacarla del

enfoque puramente comercial y llevarla hacia metas mucho más ambiciosas. Sin embargo, este intento no funcionó enseguida y con la crisis de los años ochenta fue totalmente ignorado.

En cuanto al desarrollo de la actividad turística, la inestabilidad política y situación de guerra en el istmo generó temor y reticencia para visitar la región. Así, la actividad tuvo sus menores ingresos durante el periodo de 1972 a 1980 (Vargas, 2006). En países como Guatemala, El Salvador y Nicaragua la situación se agrava cuando Estados Unidos declara a estas tres naciones como peligrosos para los viajeros y recomendaron a sus ciudadanos no desplazarse hacia ellos. Por esta razón, Costa Rica se consolida como el principal destino regional al recibir, en este periodo, 2.5 veces más de turistas que Guatemala, 4.2 veces más que El Salvador y 4.5 veces más que Nicaragua (ibíd.).

2.1.2. Segunda Etapa (1981-1990): Crisis de la integración centroamericana

La crisis económica de los ochenta afectó a todos los países del continente americano. Sin embargo, América Central dejó en evidencia las debilidades estructurales que traía consigo el esquema de integración y, prácticamente, el proceso se estancó. Los factores externos del Mercado Común Centroamericano como la inflación mundial, la devaluación del dólar y la crisis de la deuda externa latinoamericana, influenciaron el rompimiento del movimiento integracionista (Rodríguez, op. cit., Quinteros, op. cit.). Al interior del proceso de integración coexistían factores favorables y desfavorables y que, ante los dramáticos cambios del entorno internacional, los segundos dejaron al descubierto la fragilidad del modelo.

América Central no logró reducir su vulnerabilidad externa ya que continuó con la dependencia económica de las exportaciones de bienes primarios, por lo que el descenso en la demanda redujo la capacidad de compra de los países miembros (Arias y Jované, op. cit.). Además, el estilo de desarrollo

que caracteriza a la subregión ha sido excluyente al haber favorecido a los distintos estratos de la población en forma notoriamente desigual, y acentuar el grado de concentración del ingreso en algunos países (González y Martínez, 2006)

Al mismo tiempo, el conflicto armado en El Salvador y Nicaragua creó desconfianza política en el istmo, que el esquema de integración terminó por desarticularse, con la consecuente fuga de capitales, la disminución del comercio intrarregional y la paralización económica por actos de violencia contra el aparato productivo (Valle, 2014). De igual forma, la reacción de cada uno de los países para mitigar la crisis y posicionarse en el sistema mundial, contribuyó a la desintegración. Así, los gobiernos centrales implementaron políticas de restricción de importaciones y luego de promoción de exportaciones extrarregionales. En cuanto al régimen de pagos, se recurrió al control cambiario para evitar la especulación financiera, la fuga de capitales y el aumento en el costo de transacciones externas (Caldentey, op. cit.).

Hubo otra dificultad para continuar con el flujo comercial desde el punto de vista de la capacidad de pago de cada uno de los países miembros del TGIECA: la escasez de divisas que experimentaron todos los países, y la desaparición de la Cámara de Compensación, creada años atrás. Este último impactó negativamente sobre el volumen transado; como arguye Bulmer (op. cit.): “se realizó intercambio por medio de divisas débiles (locales) y fuertes, e incluso canje de productos”.

En la primera mitad del decenio de los ochenta, la crisis económica en el istmo fue tan grave que ni el tema de la integración ni el turismo fueron prioridad para ningún país. La política económica del momento se basó en la defensa de los diferentes sectores nacionales, en aumentar los niveles de protección y las barreras no arancelarias. La solución de los conflictos armados era un requisito

indispensable para retomar el tema de la integración, más que los factores económicos. Como menciona Bulmer (op. cit.):

“...en la segunda mitad de los años ochenta, el tema de la integración centroamericana recuperó una posición central en la agenda política de la subregión. El proceso de Esquipulas diseñado con el fin de alcanzar una paz firme y duradera, significó un formidable esfuerzo por lograr una solución propia que ha culminado con la firma de los acuerdos de paz que pusieron fin al conflicto guatemalteco.”

No obstante, Costa Rica adoptó medidas unilaterales que estimulaban el comercio y buscó la reorganización del régimen arancelario y la eliminación de todos los derechos específicos de importación y otros gravámenes (SICA, 1996; Dunkerley, op. cit.).

Gracias a la continuidad que tuvo la Secretaría Permanente, se dieron algunas iniciativas desde este organismo para lograr la reactivación de la integración y empezar a desarrollar, nuevamente, la actividad turística dos años después (SIECA, op. cit.). En 1984, la CEPAL realizó un estudio de la situación, y se concluyó que los problemas del Mercado Común requerían acciones políticas, especialmente, en lo que se refería a los aspectos institucionales de la integración y restablecer los órganos del Tratado General (Caldentey, op. cit.). Lo anterior fue una decisión importante pero inoperante en sus efectos ya que los consejos no llegaron a integrarse y, en consecuencia, tampoco se adoptó el régimen normativo transitorio mediante el cual se hubieran podido poner en práctica las medidas de reactivación recomendadas en el plan.

A pesar del fracaso de esta iniciativa, se mantuvo el interés por volver al esquema de integración, aunque como una necesidad para el intercambio comercial. Durante los años ochenta, los países tuvieron que recurrir a soluciones parciales a través de arreglos bilaterales en los puntos sensibles de su intercambio comercial y cambiario (Carmack, op. cit.). Para finales del decenio de los ochenta, la condicionalidad de la ayuda internacional obligó a los países centroamericanos a llevar a cabo reformas estructurales y políticas de estabilización económica que actuaron en contra de la integración. El nuevo modelo de desarrollo insistía en la necesidad de promoción de exportaciones no tradicionales y en la vuelta a las exportaciones extra-regionales como fuentes de crecimiento (Quinteros, op. cit.; Solís, op. cit.). Y, finalmente, la pacificación del istmo centroamericano, en 1986, generó el inicio del incremento constante del turismo que se vive hasta la actualidad (Vargas, op. cit.).

2.1.3. Tercera Etapa (1990-1998): Hacia la consolidación del proceso de integración.

El decenio de los noventa representó el logro de las metas de estabilización económica y de las reformas estructurales¹. El propósito de las medidas de estabilización de finales de los noventa era reducir y eliminar los desequilibrios más evidentes, mientras que el ajuste proponía modificar la estructura económica y eliminar las deficiencias más notorias del sistema económico, la inflación y el débil crecimiento. Se logró reducir la inflación de la subregión significativamente porque, hasta 1990, estaba catalogada como superinflación por la influencia de la elevada variación de precios en Nicaragua. Después de 1995, gracias a que los países redujeron su déficit público, la inflación se redujo al 13%. (De la Ossa, op. cit.; González y Martínez, op. cit.).

Las reformas estructurales impactaron, significativamente, en el crecimiento económico caracterizado por un leve incremento de las exportaciones y un gran aumento de las importaciones. El último aspecto obedeció a factores estructurales más que coyunturales y significaron una debilidad

importante en el proceso de integración intrarregional y extrarregional. Al mismo tiempo, la adopción de políticas de estabilización actuó en contra de la integración al favorecer las exportaciones extra-regionales, elemento que se enriqueció con el funcionamiento del Mercado Común (Quinteros, op. cit.).

En julio de 1991, se realizó la Cumbre de Presidentes en San Salvador, con el fin de dar un nuevo impulso al proceso y se planteó la necesidad de involucrar a otros sectores más allá del comercio, aunque la importancia del turismo se retomaría hasta cinco años después (Skidmore et al., 1992; S/A, 1991). Allí, se acordó volver a un arancel externo común que se aplicaría a finales de 1992, que fue posible implementarle gracias a los acuerdos de paz de El Salvador (1992) y de Guatemala (1995), y que consistiría de cuatro tasas básicas y

- 5% para bienes de capital e intermedios no competitivos
- 10% para bienes de capital e intermedios competitivos
- 15% bienes de consumo no competitivo
- 20% bienes de consumo competitivo

Para ese momento, Honduras se reincorpora a las negociaciones de la integración y Panamá plantea la posibilidad de ingresar al proceso. Así, se da un nuevo impulso integracionista que sólo fue factible gracias a la mejora de las condiciones económicas y a la disminución de las tensiones políticas. De acuerdo con Apergis y Payne (2009), la integración iba en el sentido de ser vista como complemento a los intereses en exportaciones de bienes no tradicionales al resto del mundo y como ayuda para crear la base institucional para la participación de América Central en el sistema de comercio internacional.

A partir de este instante, la región ha buscado una armonización de estrategias para lograr la creación de una ventaja competitiva en función de la localización geográfica estratégica que tiene frente a mercados tan importantes como el NAFTA y el Mercosur, en donde las políticas sean convergentes con la integración y que la participación en los costos y beneficios del proceso sea equitativa (Solís, op. cit., Apergis y Payne, op. cit.). Las ventajas competitivas cobran más importancia por el contexto en el que se desarrollan los acuerdos internacionales, dirigidos fundamentalmente hacia la consolidación del Área de Libre Comercio de las Américas y porque la competencia con Estados Unidos plantea un gran reto para todas las economías latinoamericanas. La mejor posibilidad de competencia que se vislumbra es la conformación de bloques regionales.

Con la formación del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México, América Central sufrió un leve deterioro en su competitividad hacia Estados Unidos porque toda la inversión extranjera se empezó a dirigir hacia México. Así, se creó una zona de libre comercio centroamericana, que otorgara una ampliación de los mercados, y que iniciara un proceso de preparación para la competencia con los demás países fuera de la subregión (Apergis y Payne, op. cit.). Hoy, el flujo comercial entre los países miembros ha retomado el dinamismo de otras épocas y ha logrado llevar a cabo un proceso de diversificación importante. El comercio al interior del istmo se desempeña en un ambiente mucho más favorable al intercambio, aunque los productos agrícolas dominan con respecto a los productos industriales (Arias y Jované, op. cit.; Ballesteros y Rodríguez, op. cit.). Sin embargo, el único sector industrial que ha desarrollado un mercado regional y ha impulsado las exportaciones es el de productos químicos que operan en Costa Rica para surtir a todo el istmo (Central America Data, 2014). En sectores como los textiles y los alimentos, hay debilidad comercial relacionada con la existencia de barreras arancelarias y en redes de distribución, con excepciones de ambos sectores en El Salvador y en Guatemala.

2.1.4. La integración y el turismo en la actualidad

Los esfuerzos de los países miembros del MCCA están dirigidos a conformar la Comunidad Económica Centroamericana (CEC), la cual implica libre movimiento de bienes y servicios, factores y la correspondiente armonización de políticas (Mata y Cordero, 2009). Sus metas de integración son:

1. Estabilización macroeconómica y armonización de políticas.
2. Perfeccionamiento de la zona de libre comercio centroamericana.
3. Arancel externo común.
4. Modernización de las aduanas.
5. Mejoramiento de la infraestructura.
6. Atracción de inversiones.
7. Aseguramiento del financiamiento.
8. Coordinación de una política conjunta de relaciones comerciales externas.

Hay consenso entre los diferentes países sobre la necesidad de modernizar y racionalizar las estructuras institucionales para optimizar su utilidad bajo las actuales circunstancias económicas. Así, como arguyen Bulmer y Douglas (2005):

“Todo pareciera indicar que una importante dosis de realismo, racionalización cuidadosa en la distribución de recursos, prudencia en las relaciones con todos los actores del proceso y paciencia histórica - particularmente en aquellas cuestiones que afectan la soberanía y pueden revivir prevenciones nacionales explicables - parecen ser elementos claves de una actitud positiva y eficaz en la solución de los problemas institucionales de la nueva integración centroamericana.”

América Central es hoy una zona de paz y democracia, que está en constante crecimiento y que es terreno fértil para la inversión extranjera (Barrigón, 1999; Caldentey, op. cit.). Las posibilidades del

regionalismo con apertura económica son favorables porque el istmo ofrece oportunidades para mercados de grandes dimensiones que están listos para el beneficio de las inversiones que se establezcan allí. En esta etapa de integración, el istmo le ha apostado al turismo como un motor de crecimiento económico, solución más viable para no quedar al margen de la tendencia de la globalización (Sánchez y Delgado, op. cit.).

A pesar de que el turismo se ha vuelto el motor de crecimiento económico regional, la actividad lleva ya varios decenios sobre la mesa de discusión del desarrollo. En 1965, durante la Primera Conferencia Extraordinaria de Ministros de Relaciones Exteriores de América Central, se creó el Consejo Centroamericano de Turismo (CCT), un órgano subsidiario de la Organización de Estados Centroamericanos integrado por Directores y Gerentes de organismos oficiales de turismo de cada uno de los países de la región. Además, se estableció que el CCT tendría una oficina permanente denominada Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SITCA) (Dahles y Keune, op. cit.).

En mayo de 1996, se celebró la XVIII Reunión Ordinaria de Presidentes de América Central en Montelimar, y se declaró al turismo como sector estratégico y prioritario para el desarrollo regional. Allí se establecieron acciones en el campo de la promoción, la facilitación, legislación, incentivos a la inversión, cooperación con el sector privado tendientes a impulsar su desarrollo de cara al siglo XXI (Vargas, op. cit.). A raíz de la XIX Reunión Ordinaria de Presidentes de América Central, realizada en Panamá, en julio de 1997, se unificaron todos los ministerios de turismo en una sola Secretaría General, con sede única en San Salvador, y se creó la SG-SICA (ibíd.). Esta institución responde al fortalecimiento y racionalización de la institucionalidad regional aprobados en la Declaración de Panamá II (ibíd.).

En septiembre de 1998, se firmó el Acuerdo Marco de Cooperación Funcional entre el CCT y la SG-SICA. El documento expresa la anuencia para el traslado de la SITCA de Managua a San Salvador y acuerda la existencia provisional de una Gerencia de Proyectos Turísticos (GEPROTUR), con sede en Nicaragua, para dar seguimiento a los proyectos en ejecución al momento del traslado del SITCA como Secretaría Técnica del Consejo Centroamericano de Turismo (Vargas y María, 2008). Sin embargo, a pesar de todos los esfuerzos por crear una región turística con todos los países centroamericanos, esto aún no se ha logrado. Belize fue el último país en incorporarse como miembro activo de todas las iniciativas de integración; la oficialización de su participación en el CCT fue a partir de 2000 y todavía falta mucho tiempo para que la infraestructura, tanto carretera como marítima, vincule al resto del istmo con dicho país caribeño (Quintero, op. cit.).

Desde inicios del siglo XXI, la actividad turística se ha impulsado en la región gracias al apoyo de los gobiernos nacionales y por los mandatos y acuerdos de la Declaración de Montelimar y de la Declaración de San José:

“Con la finalidad de reafirmar nuestro compromiso firme y permanente con la actividad turística, acordamos desplegar un conjunto de acciones, en el contexto de la integración turística regional, que permita unir nuestros recursos, voluntades y esfuerzos, a fin de proyectar ante el mundo la imagen y ventajas de ofrecer un destino turístico regional único.” (Arias et al., 1990).

En esta declaración se reconoce al turismo como sector estratégico para el desarrollo económico y social sostenible de la región y al sector privado como actor clave de la actividad. Asimismo, en la XXII Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de América Central, realizada el 13 de diciembre de 2002, se acordaron, en la Declaración de San José, los acuerdos y mandatos específicos que contribuyen a la creación del Plan de Acción en Materia de Turismo de América Central, y se

reiteraron y ampliaron los compromisos asumidos por los Estados en el proceso de desarrollo sostenible en América Central, en relación con los temas de cultura, turismo y su impacto en las nuevas generaciones (Bulmer y Douglas, 2005; Vargas, op. cit).

Finalmente, el último intento de integración regional, y que repercute directamente en la movilidad y el turismo, es el Convenio Centroamericano de Libre Movilidad o CA-4. Éste es un acuerdo y procedimiento geopolítico que se firmó, en junio de 2006, por los cuatro países del norte del istmo: Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua para consolidarlos como una región donde hay libre tránsito y movilidad entre los ciudadanos de los países firmantes sin restricciones adicionales más que sus documentos de identidad nacional. Sin embargo, a los turistas se les exige mostrar su pasaporte en las fronteras para evitar el ingreso ilegal a la región (McCarthy et al., op. cit):

“Los extranjeros [...] que hayan obtenido la Visa Única Centroamericana, podrán hacer su ingreso a los territorios del CA-4, por cualquier Estado Parte (El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) y por cualquier vía (Aérea, marítima, terrestre o lacustre); [...] (y) podrán desplazarse a otro territorio parte, por cualquier vía, siempre que estos cumplan con (los siguientes requisitos): Si la visa otorgada es válida para una sola entrada, el oficial de migración deberá verificar que el titular no ha abandonado la región CA-4, de lo contrario esta visa queda sin valor ni efecto para un segundo o posterior ingreso en cualquiera de los territorios CA-4; b) Mientras el titular de una visa múltiple o visa de una entrada no haya abandonado los territorios CA-4, la permanencia otorgada al momento de su ingreso en el primer territorio parte, mantendrá su vigencia mientras el extranjero no abandone la región” (Figuerola et al., 2005).

El CA-4 es un paso inicial en la configuración de una región (turística) funcional centroamericana. Sin embargo, para consolidarse, los países conformantes también deben iniciar un diálogo para firmar la unión aduanera entre ellos con el fin de liberar el comercio. Como resultado de las políticas económicas actuales de la

globalización y la inserción de la región en el sistema mundial, en abril de 2015, Guatemala y Honduras firmaron un acuerdo de integración aduanera mutua, que generará una serie de oportunidades para mejorar la infraestructura terrestre y portuaria que no sólo consolidará el comercio sino dará pie a que los turistas puedan desplazarse libremente por ambos países sin necesidad de llevar a cabo trámites fronterizos (Larios, 2016). En 2016, se hizo pública la decisión de Nicaragua y de El Salvador por empezar a trabajar en esta unión y se espera que, para el 2022, el norte de América Central sea el primer lugar en todo el continente americano donde hay libre tránsito de personas y mercancías (ibíd.).

2.2. Los ejes rectores de la movilidad actual en el istmo: el Proyecto Mesoamérica y la carretera Panamericana

En 2001, se lanzó oficialmente el Plan Puebla Panamá (PPP) en la Cumbre Extraordinaria de Presidentes del Mecanismo de Tuxtla, celebrada en San Salvador (Call, 2002). Surgió como iniciativa del gobierno mexicano con el objeto de contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Mesoamérica y de complementar la integración regional impulsada por el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). Sin embargo, a pesar de los problemas sociales y las manifestaciones en la región por identificar al plan como parte del proceso de desarrollo neoliberal, en 2008, con la propuesta de la adopción de lineamientos para la incorporación y gestión de proyectos, el PPP se transforma en el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (Almaguer, 2016).

Aunque con otro nombre, el Plan Mesoamericano (PM) seguía las mismas lógicas que el PPP: integrar y preparar a las regiones que van desde el sur de México hasta Colombia para insertarse en la globalización. Sin embargo, debido a las crisis económicas nacionales, sus proyectos se redujeron en un 95% y sólo quedaron algunos orientados hacia las áreas de energía, electricidad, salud, educación, telecomunicaciones, biocombustibles, carreteras y vivienda (Barreda, 2002; Almaguer, op. cit).

En América Central, el PM ha sido de utilidad para la movilidad territorial puesto que representa la expansión de la Carretera Panamericana y la reducción de la fricción del espacio entre las diversas capitales del istmo centroamericano. Además, constituye un espacio político de alto nivel que articula esfuerzos de cooperación, desarrollo e integración de los países mesoamericanos y se han priorizado proyectos como los asociados con las interconexiones eléctricas, la interconexión de la infraestructura de transporte, telecomunicaciones, la facilitación comercial y la competitividad, y una atención especial a proyectos en áreas sociales como salud, medio ambiente, gestión del riesgo, vivienda y turismo (Solís, op. cit; Call, op. cit).

Las demandas económicas y sociales del istmo obligan a considerar las prioridades de la agenda y el desarrollo de la región. Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, México, Colombia y República Dominicana son los estados participantes (Almaguer, op. cit). También, es una propuesta para fortalecer la integración regional e impulsar los proyectos de desarrollo industrial y comercial en los estados del Sur-Sureste de México y el Istmo Centroamericano.

El PM es una estrategia regional para fomentar el desarrollo económico, reducir la pobreza y aumentar la riqueza dentro de un contexto de respeto a la diversidad cultural y étnica, y la inclusión de la sociedad civil. No obstante, ha sido fuertemente cuestionado por varias organizaciones no gubernamentales por considerar que su objetivo es servir a los intereses del gran capital al crear un ambiente propicio mediante reducción de aranceles, vías de comunicación favorables e infraestructura especializada, además de aprovechar la mano de obra barata y perjudicar el legado cultural de cada región (Delgado, 2002). También, se argumenta que su objetivo es el control de los

recursos naturales centroamericanos, intervenir el mercado y garantizar el suministro energético a los Estados Unidos de América (ibíd.).

El plan comprende cuarenta y tres proyectos que se dividen en dos grandes áreas temáticas: el eje de integración productiva y competitividad, y el eje de desarrollo humano y su entorno. Para 2009, veintiocho proyectos estaban en ejecución (65% del total), seis en gestión de financiamiento, siete en diseño y dos concluidos (Torres y Gasca, 2009). De todos ellos, son tres los que se vinculan con la dinámica turística centroamericana: el área de energía, el eje de desarrollo humano y el área de transporte.

2.2.1. Área de energía

Esta iniciativa tiene como objetivo unir los mercados eléctricos mesoamericanos para atraer la participación del sector privado, particularmente en el financiamiento de nuevos proyectos de generación que demanda el desarrollo económico de la región, a fin de reducir el costo de la electricidad para los usuarios finales y mejorar la competitividad de las empresas. Al mismo tiempo, el eje de energía busca promover políticas y proyectos que garanticen la seguridad energética de Mesoamérica, por medio de un abasto energético diversificado, seguro, confiable y amigable al medio ambiente (Pérez, 2002). El área de energía es, también, uno de los componentes estratégicos del PM, por constituir la base material para el funcionamiento de los proyectos comerciales a lo largo de Mesoamérica. Además, debido a la riqueza de la región en cuanto a energéticos, históricamente se ha colocado en la mira de empresas y gobiernos ávidos de recursos estratégicos. De este modo, el área de energía del Plan busca asegurar el abasto energético de la región por medio de proyectos como la conexión eléctrica de México hasta Colombia a través de más de 2,500 kilómetros de cableados (Pérez, op. cit; Torres y Gasca, op. cit.).

El PM lleva implícito una política de reestructuración de la matriz energética en los países miembros, política que ha derivado en la paulatina privatización del sector energético, y coloca a la producción de energía en manos privadas, y a la vez busca romper la dependencia de los hidrocarburos a través de la diversificación de las fuentes, como con la expansión de presas hidroeléctricas en México y América Central (Delgado, 2004; Avilés, 2008). El fin último de esta política apunta al abasto seguro y barato de energía eléctrica destinada a los bloques empresariales e industriales de los diferentes países. Se trata de generar el marco adecuado para atraer las inversiones de las distintas megaobras que ofrece el PM: la generación de electricidad es vital para la construcción y el funcionamiento de los megaproyectos, ya sean carreteras, puertos, industria minera, centros turísticos, maquiladoras o agroindustrias para la exportación (ibíd.).

A menudo, hay fuertes críticas con respecto a los megaproyectos por el impacto ambiental y social que generan en las comunidades donde se construyen (Stéfanov, 2011). Para tratar de minimizar los impactos lo más posible, la implementación del PM debe respetar los principios de la sostenibilidad ambiental puesto que América Central basa parte de su actividad turística en recursos ecoturísticos y las comunidades locales se benefician de ello. Avilés (op. cit.) señala que es inevitable que la implementación de un corredor energético genere impactos moderados hacia el desarrollo turístico como la alteración de hábitats y da cuenta de cómo proyectos de esta índole modifican sustancialmente el paisaje de la flora y fauna de la región. Además, la interconectividad eléctrica propuesta entre Colombia y Panamá es una situación que pone en riesgo la zona de conservación del Darién.

2.2.2. Eje de desarrollo humano y su entorno (DHE)

Para mediados de 2009, sólo el 1.7% del financiamiento del PM había sido destinado para el eje DHE. Ello evidencia su carácter plenamente económico basado, exclusivamente, en la generación de la infraestructura para integrar los mercados del norte con los del sur. Esto se contrapone con el discurso oficial que incorporaba la inversión en proyectos de gran impacto social como salud, medio ambiente o vivienda (Hale, 2011).

Como parte del DHE, y dentro del área de “Desarrollo Sostenible”, se encuentra la Estrategia Mesoamericana de Sustentabilidad Ambiental. Uno de sus fines es impulsar el desarrollo sostenible y la protección de los recursos naturales y los ecosistemas, con base en tres agendas: biodiversidad y bosques, cambio climático y competitividad sostenible; y el del mejoramiento de la calidad de vida de los pueblos mesoamericanos y la preservación de su capital natural y cultural (Díaz et al., 2008). Entre sus acciones se espera relanzar el Corredor Biológico Mesoamericano (CBM) y promover todo un sistema de áreas naturales protegidas y apuntar hacia la competitividad para proyectos de infraestructura, minería y otras actividades (Ramírez, 2003; Díaz et al., op. cit.).

El CBM se formaliza, en 1997, en la Cumbre de Presidentes de América Central cuando los gobiernos nacionales notan la importancia de la biodiversidad de la región. Su fin es conservar los ecosistemas mediante el establecimiento de conectores biológicos entre las diferentes áreas naturales protegidas. Al igual que el PPP, el CBM es financiado por el Banco Mundial, el BID y por donaciones de países europeos, Japón y Estados Unidos (Ramírez, op. cit.). Sin embargo, a pesar de que el PM pretende dar un nuevo impulso y reforzar la conservación de la biodiversidad, ha habido críticas en cuanto a su implementación puesto que sigue una agenda política al servicio de los grandes capitales que habilitan el paso hacia el acaparamiento de los recursos centroamericanos como el

ecoturismo, la biopiratería, la venta de servicios ambientales, las patentes y los agronegocios (Castañares y Maddox, 2003).

Por ejemplo, al igual que en el caso de varios proyectos de turismo alternativo (ecoturismo) en América Latina, el resultado de la intervención del BID ha sido el despojo del territorio de comunidades originarias, como en Bosawás, Nicaragua (Perdomo y Jiménez, 2010), la mercantilización de la biodiversidad, como la venta de especies animales endémicas en Panamá y Honduras y la afectación de los ecosistemas (South y Wyatt, 2011). Además, el director general del Corredor Biológico Mesoamericano México declaró, en 2010, que en los últimos veinticinco años se ha perdido la mitad de la cubierta forestal del Corredor Biológico Mesoamericano, principalmente a causa del cambio del uso del suelo y el avance de la frontera agrícola y que, en los años de vida que tiene el proyecto del corredor, las comunidades que lo habitan “continúan en el mismo grado de marginalidad que hace veinte años” (Norandi, 2010).

2.2.3. Área de transporte: Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas

La construcción de carreteras es la iniciativa con mayor fuerza dentro del PM y la que ha tenido más avances. El plan pretende crear un sistema de transporte multimodal que permita transportar la mayor cantidad de mercancías por todos los medios posibles, a través de la integración regional desde México hasta Colombia (Torres y Gasca, op. cit.). Se compone por la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), 13,132 kilómetros de vías distribuidas en cinco corredores: dos troncales (Pacífico y Atlántico), el Corredor Turístico del Caribe, los Corredores Interoceánicos, y los ramales y conexiones complementarias. Su fin es la construcción, rehabilitación y mejoramiento de los corredores viales (Pellandra y Fuentes, 2011).

El istmo centroamericano tiene varias carreteras en funcionamiento cuya función es conectar poblaciones, zonas productivas y los principales puntos de distribución y embarque de mercancías. Sin embargo, aunque hay planes de ampliar la red vial, actualmente, muchos de los caminos están en reparación como resultado de su pauperización. Se espera que cuando se concrete la RICAM se reduzcan los tiempos de desplazamiento de las mercancías desde la región hasta Estados Unidos, de doce a seis días (Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica, 2013). La inversión en infraestructura vial representa un paso enorme para la movilidad de las personas y mercancías a lo largo del istmo con repercusiones no sólo en la balanza comercial sino en la creación de una unidad turística regional, articulada por un sistema de transporte.

El Corredor del Pacífico, con 3,152 km de longitud, es el proyecto de integración carretera más grande en la región. Inicia en Puebla, México y termina en Panamá y pretende ser el principal corredor logístico de transporte y comercio de Mesoamérica, con capacidad de movilizar el 95% de las mercancías de la región (Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2015). Las inversiones están orientadas a construir una carretera que cumpla los estándares internacionales de tráfico y seguridad vial, y que permita establecer la ruta más corta entre México y Panamá. Este corredor estará destinado a la carga comercial como ruta alterna a la Carretera Panamericana (Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica, 2014).

El Corredor del Atlántico, de 2906 kilómetros, se utilizará tanto para transporte comercial como corredor turístico, mientras que el Corredor Turístico del Caribe, de 1446 kilómetros, pretende unir varias localidades para desarrollar al máximo el potencial turístico de la costa caribeña y la selva maya. En octubre de 2009, fue inaugurada la Carretera El Ceibo, Tabasco - Lagunitas, Petén (Guatemala), y pretende integrar el Sureste de México con América Central para “consolidar los intercambios

comerciales, [...] apuntalar nuestras actividades agropecuarias, industriales, comerciales y sobre todo turísticas” (Gómez, 2008). La idea es unir destinos de gran atracción turística como Palenque en Chiapas y Tikal en Guatemala, además de articular al estado de Tabasco y “abrir una nueva ruta comercial entre México y América Central” (ibíd.).

Asimismo, se pretenden crear los Corredores Interoceánicos, de 1374 kilómetros, para carga comercial y servicios logísticos a partir de cruzar el istmo, costa a costa, a modo de canales secos, es decir, carreteras interoceánicas que unirán a Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Honduras (Núñez, 2013). Entre sus ramales y conexiones se busca conectar rutas alternas a los demás corredores troncales del istmo. Esto queda demostrado con las declaraciones de los Ministros de Obras Públicas y Transporte de Guatemala y El Salvador (2007):

“Es de vital importancia el impulsar la facilitación comercial y el fácil tránsito de mercancías entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, para generar nuevas fuentes de crecimiento económico que generen más empleos en beneficio de la población mesoamericana.”

Para favorecer la integración del sur y sureste mexicano con América Central, y asistir en la movilidad de personas, bienes y capitales, en 2009, el Consejo Técnico de Infraestructura de la Región Sureste de México integrado por los estados de Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Tabasco, Quintana Roo, Puebla, Veracruz, Yucatán y Campeche, afirmó que ya se había alcanzado un 70% en la modernización de la red federal de carreteras, y se inauguraron varias autopistas como la de Champotón a Cancún o la de Ciudad del Carmen a Tulum (SIPSE, 2014). La construcción de carreteras como elemento clave del PM se vincula plenamente con la movilidad de los turistas en la región (Harper, 2009).

La posición geográfica de América Central como punto de comunicación entre Estados Unidos y América del Sur, y como región bioceánica, permite intercambiar bienes y servicios con los centros mercantiles más importantes en cuatro direcciones: Norteamérica, Suramérica, Asia y Europa. El istmo se ha insertado en la dinámica global a partir de la penetración de capital y de servicios en zonas donde antes, ambos eran escasos. Sin embargo, aunque estos corredores aseguran la rápida y eficaz circulación de mercancías, se han dado procesos de desterritorialización de algunas comunidades autóctonas.

El proyecto de los corredores ha recibido fuertes críticas por responder a intereses económicos ajenos al desarrollo local regional: las carreteras y el desarrollo turístico no han sido diseñados ni para facilitar la circulación y comunicación de personas locales, ni para hacer crecer las actividades económicas tradicionales, sino para abrir mercados, transportar mercancías de un punto a otro y para que los turistas circulen con mayor comodidad. Hay una urgencia por implementar una postura de sustentabilidad en torno a la dinámica turística regional pues la expansión de carreteras es una de las causas más frecuentes de la deforestación y de la pérdida de actividades locales de subsistencia. Como ejemplo, regiones selváticas como la Maya, en Campeche y Quintana Roo; la región del Peten en Guatemala y las zonas de bosque tropicales de Belize, han sido gravemente afectadas.

La Carretera Panamericana (CP) es un sistema vial que une a los países de todo el continente americano que aún no se termina y, cuando esto suceda, tendrá 48,000 kilómetros desde su extremo más septentrional en Alaska hasta la región meridional de América del Sur. Además, no es sólo un camino único a través de todo el continente y no consiste en una carretera con un sistema de administración centralizado en un sólo Estado. Las rutas por donde cruza fueron establecidas hace mucho tiempo y cada uno de los países gestores tiene derechos sobre ella y la obligación de

mantenerla, ampliarla y construir ramales, todos coordinados a partir del Congreso de la Autopista Panamericana (López, S/A; Suman, *op. cit.*) (Figura 2.1).

Figura 2.1. Carretera Panamericana y el Tapón de Darién



Fuente: Elaborado por López, S/A y Suman, *op. cit.*

Cada país financia su programa de construcción y ampliación de la carretera excepto en los de América Central, que dependen del apoyo económico de Estados Unidos para ello. Los acuerdos internacionales relativos a la vía se han centrado en la mejora de los puntos internacionales de

conexión a partir de la construcción de puentes fronterizos y en gestionar la reciprocidad de licencias de conducir y registros de los vehículos de la movilidad internacional (Suman, op. cit.).

2.2.4. Principales rutas de la Carretera Panamericana

La Carretera Interamericana (CI) es el nombre que recibe la porción centroamericana de la CP y vincula la frontera norte de México con la región de Darién en Panamá. Conecta la Ciudad de México con todas las capitales centroamericanas excepto Tegucigalpa, Honduras y Belmopán, Belize. En algunas ocasiones la carretera es estrecha y con pendientes de más de 30°, está pavimentada en su mayoría, aunque sólo en México y en Panamá se favorece la movilidad a partir de una clase funcional alta (McCarthy et al., op. cit.).

A pesar de que la vía ostenta el record como la ruta transitable más larga del mundo porque se extiende desde Alaska hasta el extremo sur de Argentina, hay una región constituida por un área selvática ubicada en el límite oriental de América Central, en Panamá y en el occidental de América del Sur, en Colombia, conocida como el tapón de Darién, en donde no hay carretera como resultado de conflictos políticos de inicios del siglo XX. Este ecosistema ha funcionado como una barrera natural entre ambos subcontinentes y, a la fecha, no hay vías de comunicación terrestres que atraviesen la zona. Como la CP se interrumpe allí, no hay continuidad en la movilización terrestre de personas, bienes y mercancías entre el centro y el sur del continente (Figura 2.2).

Además, históricamente la zona ha sido un punto de conflicto para los países que buscan expandir sus mercados (Small, 2010). Como resultado del aislamiento geográfico de las comunidades que habitan la región del Darién, se ha obstaculizado su crecimiento económico y han quedado fuera de los planes de desarrollo tanto panameño como colombiano. Así, para abatir el rezago económico y

social, la Directora Ejecutiva de la Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza, Rita Spadafora, refirió a la posible apertura vial del Tapón del Darién a partir de la continuidad de la CP, proyectada para antes de 2030 (Telemetro, 2014).

Figura 2.2. Carretera Interamericana: Tapón de Darién



Fuente: Elaborado por Small, op. cit.

En América del Sur, la CP cruza cordilleras en Colombia y Ecuador, y pasa por las ciudades de Cali y Quito, antes de llegar a la costa Pacífica en Perú. Desde allí, cruza Lima de norte a sur y continúa meridionalmente hasta llegar al árido norte de Chile. En este país, cruza ciudades como Iquique, Antofagasta y Valparaíso. De allí, se dirige hacia el este, cruza por los Andes y continúa hacia la ciudad de Buenos Aires en la costa atlántica argentina.

Además, hay otras vialidades que han sido nombrados como los locales como “la Panamericana” de forma no oficial por su importancia regional y por el aforo vehicular que transita por ellas. Entre estas vías, están la carretera nacional 5, de Chile, que comunica a Valparaíso con Quellón y la RN 3 de Argentina, que vincula a Buenos Aires con Ushuaia (McCarthy et al., op. cit.).

La CP se propuso, en 1923, en la Quinta Conferencia Internacional Americana, en Santiago, Chile. Dos años más tarde, se creó el Congreso Panamericano de Carreteras como una institución permanente para fomentar la construcción de la carretera. En dicho congreso, las rutas fueron seleccionadas provisionalmente y se elaboraron planes para su gestión. A pesar de la firma del tratado, entre 1928 y 1936, sólo hubo ligeros avances en la construcción, principalmente América del Norte. Fue hasta 1936 que se llegó a un acuerdo para que cada entidad nacional se comprometiera con la administración y construcción de la vía en cada uno de sus territorios (Bateman, 1961).

La Segunda Guerra Mundial brindó a Estados Unidos de un mayor interés por una carretera al sur del Canal de Panamá. Esto hizo que el gobierno estadounidense ejerciera presión en México para que, en 1950, se completara su sección de la vía. Con dicho avance concluido, el resto de la carretera se abrió al tráfico en 1963, construido en gran parte con la ayuda de Estados Unidos (Walker, 2005).

El antecedente inmediato de la construcción de la carretera fue la iniciativa de Franklin D. Roosevelt, en 1934:

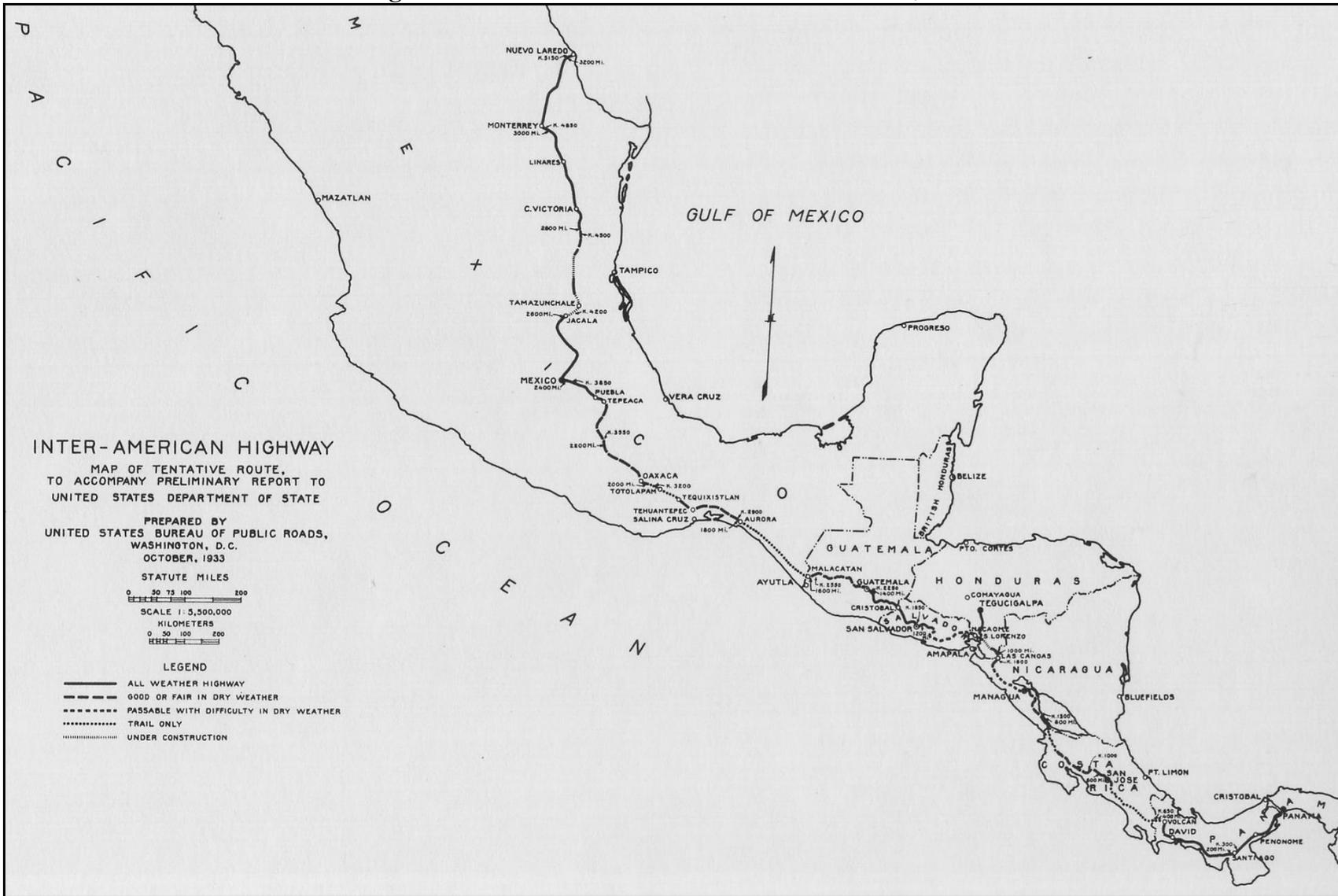
“I transmit herewith two copies of a report prepared by the Bureau of Public Roads, Department of Agriculture, a letter of transmittal addressed to the Secretary of State by the Secretary of Agriculture, and a letter from the Secretary of State concerning a reconnaissance survey for an Inter-American highway” (Roosevelt, 1934).

Siete años más tarde, el 1° de mayo de 1941, Roosevelt solicitó al Congreso los fondos apropiados para completar la carretera de 2500 kilómetros, desde la frontera sur de México hasta el Canal de Panamá (figura 2.3) y Estados Unidos financiaría dos terceras partes de su construcción con un gasto máximo de veinte millones de dólares en un periodo de cinco años. La carretera se gestionó a partir de estrategias militares, solidaridad continental, el desarrollo económico de nuevos territorios y el acceso a recursos naturales (Green, 2011; Yorgest, 1999).

2.2.5. El lanzamiento del proyecto de la Carretera Interamericana

La Carretera Interamericana (CI), como se le nombró de forma oficial a la vialidad que conecta el Canal de Panamá con Estados Unidos, tiene 5,470 kilómetros de longitud y va desde Nuevo Laredo, México, hasta la Ciudad de Panamá. En 1940, Estados Unidos tenía una fuerte presencia política y económica en América Central, especialmente en Panamá, gracias a que poseía tanto la propiedad como la operación del Canal de Panamá y del Ferrocarril de Panamá. Con la guerra europea en puerta, Estados Unidos buscó la manera de establecer una conexión más directa con Panamá para proteger sus intereses militares. Así, como medida de seguridad, ambos gobiernos acordaron el comienzo de la construcción de una carretera transistmica situada justo a las afueras de la zona del Canal (Bateman, op. cit.).

Figura 2.3: Carretera Interamericana: Ruta tentativa, 1933.



Fuente: Biblioteca Digital Mundial, 2016, modificado por Quintero, 2017.

Al igual que ocurrió con el proyecto del Canal de Panamá, los ingenieros y administradores principales de la construcción de la carretera fueron facilitados por Estados Unidos. Las condiciones laborales y de vida variaban en función de la ubicación y la estación climática, aunque fueron descritas por los obreros estadounidenses como “primitivas”. La construcción de la vía se gestionó como un enclave económico de transporte y hubo incentivos de carácter económico y social para que los trabajadores se desplazaran hacia los lugares inaccesibles. Uno de ellos fue que a las familias de los trabajadores se les permitió viajar a América Central para quedarse con ellos y estimularles para que no regresaran a Estados Unidos. Con ello se fortaleció la presencia de familias estadounidenses en la Zona del Canal (Rivers, 2014).

Hasta antes de 1949, la construcción de la CI competía a los países centroamericanos en forma independiente. En ese momento, los tramos establecidos sólo vinculaban grandes ciudades y no estaban en buenas condiciones. Con la pavimentación de las vías, se dio un avance masivo en el que se pasó de los caminos para carruajes guiados por ganado a transporte automotor, aunque aún con vacíos en la red de transporte carretero (McCaffree, 2013; Pritchard y Pritchard, 1997).

La geomorfología centroamericana fue uno de los obstáculos mayores que se interpuso en la construcción de la carretera. El avance era muy lento por la presencia de barreras naturales como cordilleras y ríos entre las localidades urbanas. Con la amenaza de submarinos militares alemanes en las costas del Atlántico, la obra se apresuró. Así, como parte de los esfuerzos militares estadounidenses, los ingenieros de las fuerzas armadas empezaron la construcción de una “Carretera Militar” en conjunción con la CI (Giacalone, op. cit.).

El proyecto de la Carretera Militar se abandonó cuando se retiraron los submarinos alemanes en las costas del Atlántico (Rivers, op. cit.; Bateman, op. cit.) y, después de que los ingenieros militares estadounidenses dejaron América Central, se retomó el proyecto de la CI. En 1946, la carretera estuvo lista para inspección por los ingenieros estadounidenses, pero estaba lejos de ser terminada. La mayoría de la vía sólo podía ser transitada por jeep, aunque ya toda la ruta básica había sido excavada en la selva y en las montañas circundantes. El camino se finalizó en 1967 y, para ese momento, era sólo una tira continua de grava, tierra y asfalto entre Panamá y México. La única sección del camino que se construyó sin ningún tipo de ayuda de Estados Unidos fue la de los 2600 kilómetros de carretera mexicana entre Nuevo Laredo y la frontera con Guatemala (Pritchard y Pritchard, op. cit.).

Uno de los problemas más importantes que han enfrentado los países centroamericanos es la dificultad de lograr un desarrollo socioeconómico significativo, sin afectar los derechos democráticos de sus poblaciones. Dada la importancia geoestratégica del istmo (sobre todo por las bases militares que Estados Unidos tuvo en el Canal de Panamá hasta 1999) América Central es una zona clave para la política exterior estadounidense (Rodlauer y Schipke, op. cit.). En el pasado, su estabilidad política, a menudo, sobrepasaba los derechos democráticos y humanos. No obstante, con la formación de nuevos bloques comerciales en todo el hemisferio, América Central podría encontrarse rezagada, una vez más, en la lucha por la competitividad latinoamericana para lograr un verdadero desarrollo. En estos momentos, la CI aún se utiliza como el eje de la movilidad de los bienes y servicios que se envían hacia México y hacia Estados Unidos, aunque con el cambio económico estructural de América Central hacia el turismo, ahora la vialidad es la médula espinal de la movilización turística.

2.3. El turismo en América Central: cambio económico estructural

Los países de América Central tienen características naturales y culturales suficientes en común para ser considerados una región geográfica. Además, su posición intercontinental e interoceánica les permite establecer fáciles relaciones y conexiones con todo el mundo. No obstante, el istmo aún está en un proceso de consolidación en el sistema mundial como una región turística internacional porque, de acuerdo con la OMT, el número de visitantes internacionales aún se sitúa por debajo de los cinco millones anuales, por ello, forma parte de la periferia.

Inmann y Segura (1998) consideran que la actividad turística intrarregional centroamericana genera una dualidad. Por una parte, la competencia entre países debería tener los mismos efectos benéficos debido al estímulo hacia la innovación y porque obliga a cada nación a ser más creativa en la captación de visitantes. Sin embargo, esta forma de actuar no siempre es la mejor forma de lograr una homogeneidad espacial entre destinos turísticos. América Central debe dirigir su gestión turística hacia la cooperación mutua y no hacia la rivalidad entre pares porque, a diferencia de los principales países receptores de turistas, los recursos turísticos que ofrece de manera individual son muy limitados.

A pesar de la recesión económica de finales de 2008, derivada de la crisis económica internacional, el turismo ha sustituido a la exportación de materias primas agrícolas como el sector principal del istmo y la actividad ha crecido, en promedio, 10% anual en el último decenio (Cañada, 2010; Inmann y Segura, op. cit.). El número de llegadas de turistas y la cantidad de divisas generadas han aumentado en todo el istmo en los últimos años. Por ejemplo, entre 2003 y 2012, el turismo contribuyó con el 32% al Producto Interno Bruto regional (ibíd.).

La incipiente terciarización de la economía centroamericana es parte de un cambio estructural de alcance global. Aunque aún continúa arraigada la base tradicional de agro exportación centrada en la producción de algodón, banano, azúcar, y café, la tendencia es la adopción de un modelo más complejo fortalecer al istmo en su inserción en la economía internacional (Arias y Jované, op. cit.). Por ejemplo, ahora las exportaciones agrícolas tradicionales y no tradicionales empiezan a rezagarse gracias al fenómeno de la descampesinización, y han quedado como actividades en segundo plano; y el turismo, las remesas y las maquiladoras, son las que proveen de estabilidad económica.

Si se comparan los datos tanto de la llegada de turistas como de la recepción de divisas en el istmo, entre 2008 y 2013, por sector y por país, se evidencian las dimensiones de los cambios producidos. En los cuadros 2.1, 2.2 y 2.3 y figuras 2.4, 2.5 y 2.6 hay información que demuestra que el turismo tiene un peso significativo en todos los países de la zona, y que esta actividad desempeña un papel relevante en su patrón de inserción económica internacional.

Esta transformación económica ha tenido profundas implicaciones dentro del territorio y en la movilidad de personas tanto al interior como al exterior de la región. El desarrollo intensivo del turismo se ha concentrado en áreas particulares (litorales, áreas naturales protegidas y ciudades coloniales), ha desplazado a otras actividades y se han reconfigurado los patrones de asentamiento y movilidad de la población. Las zonas costeras, por ejemplo, habían tenido poco valor económico y, hasta el decenio de 1960 habían sido escasamente pobladas (Seidl, Guillano y Pratt, 2006); ahora, con la presencia del turismo, el valor del suelo allí ha aumentado y se ha incrementado la afluencia de nuevos ocupantes como trabajadores de la construcción, del turismo, de nuevos residentes. También, la población local empieza a ver que se dificulta la realización de actividades tradicionales

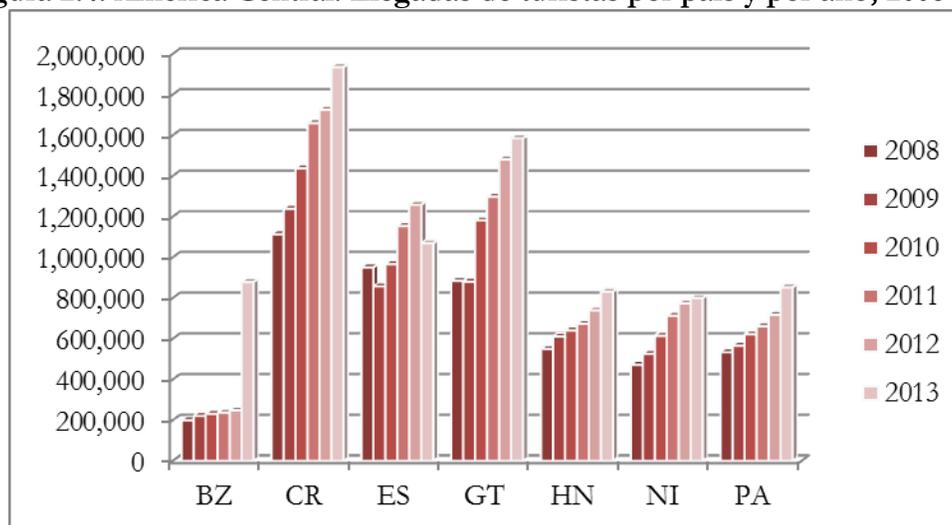
como la pesca artesanal a pequeña escala o a tener acceso a las playas por la privatización de las mismas (ibíd.).

Cuadro 2.1. América Central: Llegadas de turistas por país y por año, 2008-2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Belize	199,521	220,574	230,848	236,573	247,325	879,000
Costa Rica	1,113,359	1,238,692	1,437,098	1,659,167	1,725,261	1,935,000
El Salvador	950,597	857,378	966,416	1,154,386	1,257,952	1,069,000
Guatemala	884,190	880,223	1,181,526	1,297,671	1,481,547	1,585,000
Honduras	549,500	610,535	640,981	673,035	738,667	831,000
Nicaragua	471,622	525,775	614,782	712,444	773,398	800,000
Panamá	533,503	565,993	621,304	661,401	718,069	852,000
Total	4,702,292	4,899,170	5,692,955	6,394,677	6,942,219	7,951,000

Fuente: Central American Tourism Council (CCT), Central American Integration System (SICA).

Figura 2.4. América Central: Llegadas de turistas por país y por año, 2008-2013



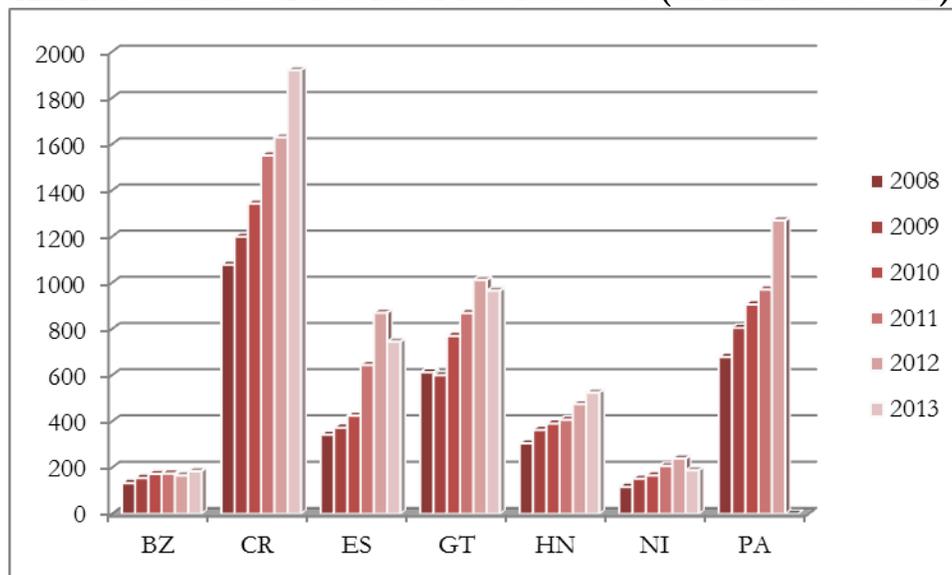
Fuente: Central American Tourism Council (CCT), Central American Integration System (SICA).

Cuadro 2.2. América Central: Valor de las divisas recabadas (en millones de USD), 2008-2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Belize	132.8	155.7	172.7	174.7	166	184.6
Costa Rica	1,078.00	1,199.40	1,342.60	1,551.30	1,629.30	1,919.90
El Salvador	342.2	373	424.7	644.2	870.6	744.9
Guatemala	612.2	599.7	770.1	868.8	1,012.00	965.4
Honduras	304.8	363.4	390.7	407.6	474.4	524.7
Nicaragua	116.4	151.8	166.7	207	239	188.8
Panamá	678.8	805	906	971	1,270.00	0
Total	3,265.20	3,648.00	4,173.50	4,824.60	5,661.30	4,343.70

Fuente: Central American Tourism Council (CCT), Central American Integration System (SICA).

Figura 2.5. América Central: Valor de las divisas recabadas (en millones de USD), 2008-2013



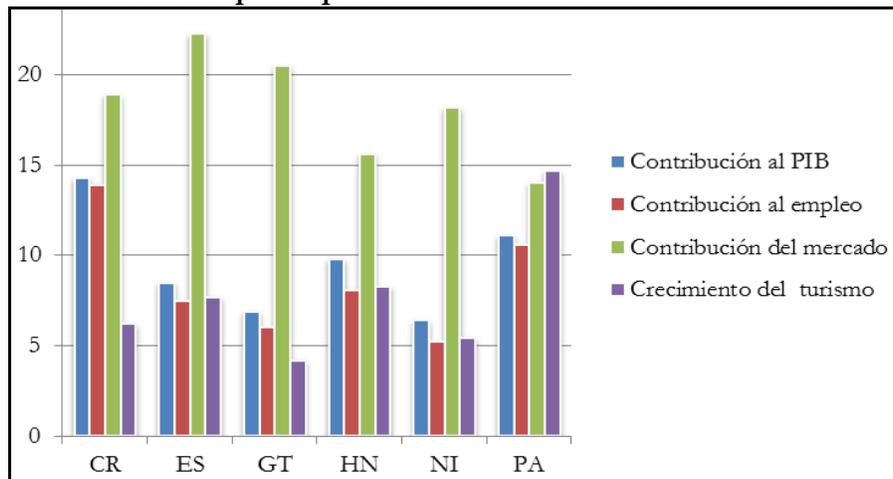
Fuente: Central American Tourism Council (CCT), Central American Integration System (SICA).

Cuadro 2.3. América Central: participación del turismo en la economía nacional (2003-2013)

	Contribución al PIB	Contribución al empleo	Contribución del mercado	Crecimiento del turismo
Costa Rica	14.3	13.9	18.9	6.2
El Salvador	8.5	7.5	22.3	7.7
Guatemala	6.9	6	20.5	4.2
Honduras	9.8	8.1	15.6	8.3
Nicaragua	6.4	5.2	18.2	5.4
Panamá	11.1	10.6	14	14.7

Fuente: Tourism Satellite Account (TSA), World Travel & Tourism Council (WTTC)

Figura 2.6. América Central: participación del turismo en la economía nacional (2003-2013)

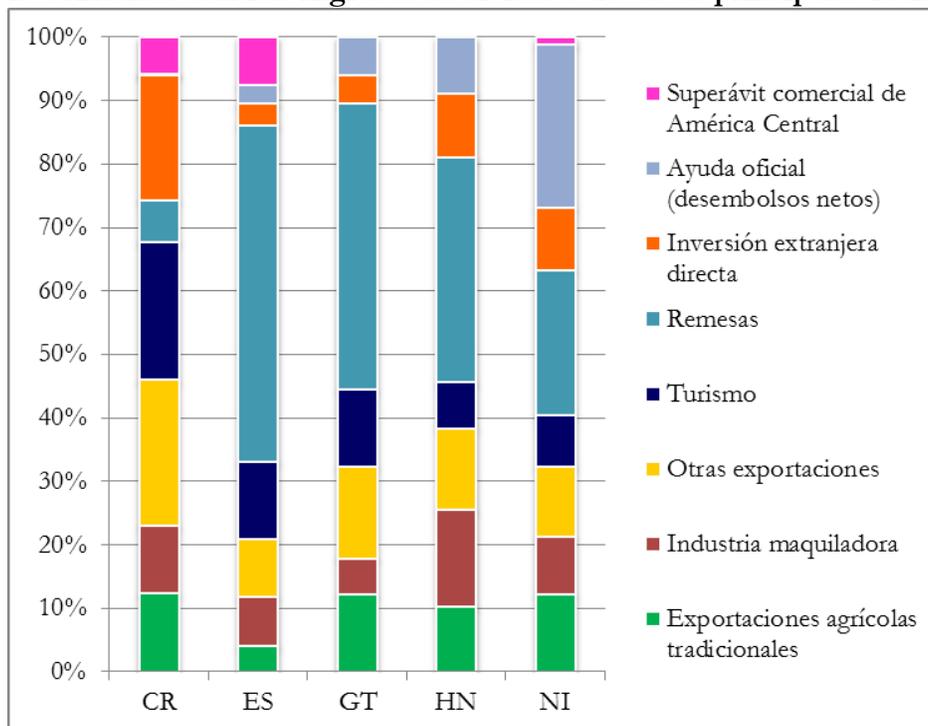


Fuente: Tourism Satellite Account (TSA), World Travel & Tourism Council (WTTC).

Un modelo de desarrollo, como el anterior, no se entiende sin tomar en cuenta los severos cambios del sector agrario marcados por la crisis en la economía rural (Leonard, 1987; Ballesteros y Rodríguez, op. cit.). La crisis se debe a la progresiva caída de los precios internacionales de algunos productos alimenticios, la desregulación y la exposición de los mercados locales, la invasión de los mercados centroamericanos de productos extranjeros subsidiados, y por un control cada vez mayor de las grandes cadenas de supermercados. Parte de la fuerza de trabajo desalojada de la zona rural ahora alimenta a la industria maquiladora, a la industria de la construcción, a la agricultura industrial intensiva y a los servicios turísticos. Los trabajadores que no son absorbidos por estas nuevas actividades o bien tratan de sobrevivir al permanecer en la zona rural o malviven en los suburbios de las grandes áreas urbanas (Sánchez y Delgado, op. cit.).

La especialización turística en determinadas zonas del istmo comparte varias de las características del modelo agroexportador tradicional. Por un lado, el desarrollo económico está controlado, esencialmente, desde el extranjero, aunque haya pequeñas empresas regionales especializadas en ese rubro, principalmente aquéllas que ofrecen servicios para los turistas mochileros. Esto ha significado que la mayoría de las ganancias de la cadena de valor del turismo se concentre en las empresas transnacionales con sede en los países ricos y que se deje en manos locales a aquellas actividades con menores márgenes de beneficio, tales como las vinculadas con los servicios turísticos en el lugar de destino (Desruelle y Schipke, 2010) (Figura 2.7).

Figura 2.7. América Central: Ingresos de divisas a través de principales fuentes, 2015



Fuente: Desruelle y Schipke, op. cit.

Las similitudes entre estos modelos económico-territoriales de especialización no terminan aquí. Ambos implican, también, ciclos dinámicos de la producción que siguen el mismo patrón: 1) la actividad comienza (la agricultura o el turismo); 2) se desplaza a las actividades previas y a una parte de la población; 3) se agotan y degradan los recursos y el territorio que permitieron el funcionamiento de la actividad y 4) se traslada a otros territorios favorables para la acumulación de capital (Vera, op. cit.).

2.3.1. Características del modelo turístico

A principios del decenio de 1990, los gobiernos de América Central reconocieron al turismo como un sector estratégico y se comprometieron a la “integración regional de turismo a través de la unión de los diversos recursos para resolver los esfuerzos y proyectar al mundo la imagen y las ventajas de ofrecer un destino turístico único regional” (Declaración de Montelimar, 1996)². Asimismo, en dicha

declaración se enmarcan los puntos por los cuales América Central puede y debe ser considerada una región turística que compita y se posicione en el sistema económico mundial:

“Estamos convencidos que América Central, por su posición geográfica, sus múltiples bellezas naturales, riquezas culturales y atractivos turísticos, ofrece ventajas comparativas que, al elevar los niveles de calidad de los servicios e infraestructura, fortalecerán la participación de la región en el mercado turístico internacional. El patrimonio arqueológico, histórico y cultural de nuestra región; su extraordinaria biodiversidad y sus sitios de variada belleza natural nos distingue a nivel internacional y ubican a América Central como un destino turístico privilegiado de grandes proyecciones. [...] Por ello, reafirmamos que el turismo es una industria que requiere de la participación activa de todos los sectores de la sociedad centroamericana, por lo que los instamos a acompañarnos en este esfuerzo dirigido a impulsar la actividad turística en la región (ONU, 1996).”

Para América Central, la declaración proporcionó un impulso tanto para la promoción intrarregional como para la comercialización de paquetes turísticos, para el desarrollo de las leyes, las políticas y los incentivos para la inversión extranjera, y para impulsar la cooperación con el sector privado (Wong, op. cit.). Además, a través de los principios de la declaración, se concluyó que la actividad turística contiene una serie de características que permiten el desarrollo de ventajas competitivas, distintivas y sostenibles a nivel regional. Como resultado, el turismo se identificó como una actividad potencial para mejorar la calidad de vida de toda la población centroamericana (ibíd.).

La Cumbre de Montelimar fue parte de un esfuerzo mayor, el de la Alianza Centroamericana para el Desarrollo Sostenible, para que la región tuviera mayor competitividad de cara hacia el nuevo milenio. A partir de la Alianza, se tradujo una misión específica para todo el istmo centroamericano:

desarrollar una estrategia coherente para el posicionamiento de América Central como destino turístico unificado en el mercado global (Escaith, 2001).

A pesar de los cambios políticos en los gobiernos de la región, no ha habido ninguna reorientación “a fondo” de las políticas turísticas y el predominio de las políticas destinadas a atraer a los inversores y turistas extranjeros continúa. De hecho, hay una gran disparidad entre el alto volumen de turistas nacionales, centroamericanos y extranjeros (que son en su mayoría, de tipo mochilero [sic.]), y los efectos de las políticas públicas enfocadas en atender a este sector (Cañada, op. cit.). Hasta ahora, las políticas públicas del turismo no han priorizado en el desarrollo endógeno regional; sin embargo, recientemente, se han desarrollado políticas que realzan el valor del turismo rural y el turismo comunitario a nivel nacional, principalmente en Costa Rica y Nicaragua (Ferguson, op. cit.). Estos podrían ser la base para un cambio de modelo.

Como consecuencia de la inestabilidad política y de la violencia en la región en los años de guerra, el desarrollo turístico fue lento; hasta finales de los años noventa la zona comenzó a crecer con firmeza, aunque hubo un despegue adelantado en Costa Rica y Panamá (ibíd.). A partir de ese momento, se produjo crecimiento en toda la región, aunque con diferencias en cada país. Las estructuras se desarrollaron bajo el liderazgo estratégico y la dominación de las grandes empresas extranjeras, principalmente, norteamericanas³ y europeas, en los espacios costeros, mientras que las pequeñas empresas de capital centroamericano quedaron rezagadas a espacios asociados con el ecoturismo, el turismo alternativo y comunitario (Cañada, op. cit.).

En Nicaragua y Belize, por ejemplo, los principales servicios turísticos son prestados por empresas pequeñas y medianas cuyos dueños son los extranjeros que viven en el área (Valle, op. cit.; Quintero,

op. cit.). Esto contrasta con el resto del istmo, en donde abundan las empresas locales pequeñas y medianas, y las iniciativas comunitarias. Algunos ejemplos son el de La Fortuna en Costa Rica; Panajachel en Guatemala y la Ruta de la Paz en El Salvador. Estas asociaciones muestran el potencial de un modelo de desarrollo turístico diferente, uno menos concentrado o dependiente de las grandes empresas, y que asegura una mayor redistribución de la riqueza, busca la reducción de la pobreza y eliminar la desigualdad social (Román, 2011).

El turismo regional ha dado lugar a una estructura de negocios diversificados y a la coexistencia de diferentes tipos de desarrollos turísticos clasificados en tres modelos: uno “segregado” a cargo de las grandes empresas transnacionales; uno de “integración relativa” que toma en cuenta a la población local y a las iniciativas empresariales; y uno “integrado” gestionado por las pequeñas empresas donde predominan los intereses de la familia y de la comunidad (Cordero, 2006).

Contrario a las corrientes teóricas detrás del turismo “pro-pobres” (*pro-poor tourism*)⁴ y su implementación a través de iniciativas de cooperación, el desarrollo del turismo liderado por los grandes negocios amplía su radio de acción en el territorio y la coexistencia entre ellos es cada vez más problemática. La hegemonía de las grandes empresas reduce las oportunidades de negocio para las pequeñas y medianas empresas locales y de la comunidad; así, quedan fuera las oportunidades para el desarrollo de un modelo de turismo masivo (Hall y Brown, 2006; Chok et al., 2007).

2.3.2. El aumento de la “residencialización” del turismo y los retos de América Central

Los destinos turísticos que reciben la mayor inversión económica son los de la franja litoral, las ciudades coloniales y los sitios de patrimoniales: áreas naturales protegidas, zonas arqueológicas o lugares culturales. Hay una red territorial en forma de corredor turístico que vincula a las ciudades

coloniales del sur de México (Oaxaca y San Cristóbal de las Casas) con algunas en el istmo (Antigua, Comayagua, Suchitoto, León, y Granada) (Portes y Lungo, 2002). Éstas han recibido financiamiento público y la asistencia de la cooperación internacional para conservar sus elementos tangibles del patrimonio arquitectónico urbano; sin embargo, presentan severos problemas de gentrificación en sus centros históricos como resultado de la inversión en la restauración.

En los últimos años, la mayoría de las inversiones turísticas centroamericanas se han concentrado en las actividades de sol y playa, tanto en el litoral como en las orillas de los lagos, espacios ubicados fuera de la ruta Ticabus/Transnica. El modelo inició con la inversión de cadenas hoteleras transnacionales que utilizan el patrón de “todo incluido” y con el desarrollo de hoteles residenciales. Estos modelos no han desaparecido del todo, aunque el tipo de inversión actual se da en espacios privatizados, casi siempre costeros, que proveen alojamiento, ofertan bienes raíces y servicios recreativos campos de golf, marinas y relajación (Vera, op. cit.). Este modelo de turismo coincide con lo que Aledo (2008) llama Nuevo Turismo Residencial y su objetivo es “desarrollar una unidad privatizada y autónoma de ocio residencial que sea independiente del territorio en el que está instalado [...] una nueva burbuja turística que se adapta al concepto del hotel todo incluido con el turismo residencial” (ibíd.)

América Central sigue la tendencia global del turismo y le apuesta a los megaproyectos en zonas litorales, como la construcción del *skyline* en la Ciudad de Panamá o el desarrollo de villas turísticas para la llegada de cruceros en la Ciudad de Belize, Roatán, Honduras y Puerto Quetzal, Guatemala. Sin embargo, éstos originan graves problemas ambientales y sociales derivados de la densidad de construcciones altas en espacios muy pequeños (zonas hoteleras y de condominios). A pesar de este tipo de desarrollos, el istmo aún es parte de la periferia turística de la OMT, por recibir menos de

cinco millones de turistas al año, y, para salir de esa posición, debe superar algunas limitaciones como:

1. La persistencia de una imagen negativa de la región centroamericana, en especial países como Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua que ha sido heredada de la crisis político-militar del periodo 1979-1985.
2. El escaso desarrollo de infraestructura de calidad que se refleja en las playas y áreas rurales, donde muchos sitios turísticos carecen de caminos de acceso en buen estado, electricidad, agua potable, sistemas sanitarios y donde las construcciones ligadas con la actividad turística como restaurantes, hoteles y áreas protegidas es limitada. Esta situación es sustancialmente mejor en Costa Rica y Panamá.
3. Baja oferta de mano de obra calificada en el sector turismo.
4. La calidad e intensidad de los esfuerzos de promoción es muy limitada en la mayoría de países, excepto Costa Rica. Algunos de los países no tienen un buen plan estratégico para promoción y desarrollo de imagen en el exterior; incluso, en la mayoría de los países, no siempre se cuenta con suficientes recursos para implementar esos planes.
5. La relación entre el sector público y el sector privado debe ser más eficiente en la región para poder desarrollar un “cluster” competitivo, basado en una alianza estratégica entre ambos sectores. Esto permite con mayor agilidad investigar mercados, identificar tendencias mundiales para hacer un uso óptimo de los recursos promocionales, desarrollar productos turísticos, información y estadísticas y contenido de programas educativos, entre otros.
6. Desde el acuerdo de paz de Esquipulas II, en 1987, el proceso de paz en América Central ha recorrido un largo camino y se ha concretado, aunque con dificultades. Ninguno de los países de la región sufre, desde hace más de una década, los efectos de conflictos armados internos, aunque han proliferado las actividades criminales de la mara Salvatrucha, que incluyen venta

de drogas, extorsión, venta de armas, secuestro, robo y asesinatos por encargo, entre otras. Su presencia se debe a la deportación de delincuentes desde Estados Unidos a sus países de origen (Wolf, 2012). Así, los países de la región han proseguido sus esfuerzos por afianzar los objetivos de paz, democratización, reconciliación, desarrollo y justicia. Sin embargo, para que la paz sea firme y duradera, debe existir un fuerte vínculo entre ésta y la libertad, la democracia y el desarrollo, pero la pobreza, marginalidad originan serios problemas de seguridad ciudadana (Vargas, op. cit).

Con base en lo anterior, se han realizado esfuerzos políticos para crear instituciones regionales y promocionar el turismo centroamericano; sin embargo, estas acciones se manejan más a un nivel político que real y, por lo tanto, han quedado sólo en intenciones y en documentos y no se han concretado implementaciones reales.

A pesar de que los siete países son parte de la misma región geográfica, entre ellos hay diferencias económicas y sociales que limitan la aplicación de los acuerdos y de la gestión turística. Existe un desarrollo desigual del sector: Costa Rica destaca como líder en la promoción mundial y en la llegada de turistas extranjeros por tener áreas de conservación en buen estado y un mejor grado de desarrollo social y económico (Cañada, op. cit.). Esto ocasiona que, en términos generales, los países compitan entre ellos por ofertar casi los mismos recursos y fragmentar el arribo de visitantes a la región.

En todos los casos, los países de la región promocionan sus zonas litorales como recursos primarios, además de ciertos espacios especializados. Costa Rica y Nicaragua destacan como destinos ecoturísticos; Guatemala, Honduras y El Salvador como sitios de turismo cultural y Panamá destaca

por sus centros financieros, por el turismo de negocios y por la presencia del canal interoceánico. Si se organizaran rutas integrales a lo largo de todo el istmo, los turistas se desplazarían por toda América Central a través de la Carretera Panamericana y el beneficio económico sería equitativo. Así, los esfuerzos hacia la integración deben dirigirse a evitar una competencia interna para que los países puedan complementarse económica y socialmente.

Para que la etiqueta de “Centroamérica... tan pequeña, tan grande...” sea efectiva y el istmo sea una región turística que verdaderamente sea percibida como una sola entidad, se necesita que una institución regional enfocada en el turismo tome responsabilidad por ello. Además, se deben abatir las competencias entre naciones y gestionar un sistema de recaudación fiscal en que todos los países del istmo se vean beneficiados por la actividad. América Central, aunque sea un territorio pequeño comparado con la mayoría de los países de América Continental, tiene todo el potencial de ser un espacio preferencial del turismo internacional como resultado de su condición de región interoceánica, intercontinental y de puente biológico y cultural entre Norte y Sur América.

Notas

1. Innovaciones o modificaciones en la esencia política de un país, de las reglas de juego que implican actualización a las nuevas circunstancias que se viven y por eso contienen un claro objetivo de modernización —la realidad ha cambiado de tal manera que se necesitan cambios en la estructura política de fondo
2. Firmada el 9 de mayo de 1996, en la 18ª Reunión Cumbre de Presidentes Centroamericanos celebrada en el Hotel Barceló-Montelimar, Nicaragua.
3. En este concepto se utiliza el geoesquema de la ONU que define a “América del Norte” como una subregión conformada, solamente, por Estados Unidos y Canadá (excluyendo a México).
4. De acuerdo con el African Pro-Poor Tourism Development Centre (2014), el pro-poor tourism es una forma de usar cualquier forma de turismo como herramienta estratégica para aliviar la pobreza en las comunidades marginadas. Para que esto ocurra, las formas específicas deben ser identificadas en los que las empresas turísticas, así como los turistas pueden generar directa e indirectamente beneficios para los pobres. Esto es lo que Pro-Poor Turismo (PPT) se trata. El PPT se puede definir como el turismo, que aporta beneficios netos para los pobres. PPT no es un producto turístico específico o sector. No es lo mismo que el ecoturismo o el turismo basado en la comunidad, a pesar de estas formas de turismo pueden ser favorables a los pobres; es decir, que pueden traer beneficios netos para los pobres.

Capítulo 3. La movilidad del turismo de tránsito terrestre en América Central

El sistema turístico contemporáneo ha crecido exponencialmente debido al aumento de la población mundial, el incremento en los ingresos monetarios de las personas, el desarrollo de medios de transporte más veloces y por el cambio de patrones de trabajo, la socialización y la vivienda (Hall, 2005). En las sociedades desarrolladas se han transformado los patrones de movilidad porque tanto locales como turistas son agentes globales que se desplazan hacia espacios geográficos que cubren las expectativas de sus diferentes intereses (Axhausen, Zimmermann y Schönfelder, 2002). La movilidad contemporánea, entonces, se vincula con las motivaciones e imaginarios del viaje, con la promoción turística internacional, con la información obtenida sobre los destinos, y con la calidad y eficiencia del transporte en el espacio receptor (ibíd).

Este capítulo, primero, pretende discutir las motivaciones de desplazamiento por América Central a partir de las ideas de Urry y Larsen (2011) sobre la movilidad en la posmodernidad como desarrollo personal: varios de los turistas buscan acumular experiencias, ampliar su capital espacial y ascender en su escala social. Además, viajar se ha vuelto una necesidad inducida del capitalismo conforme la población aumenta sus ingresos económicos. América Central ha encontrado en el turismo de tránsito terrestre¹ el elemento ideal para satisfacer esas necesidades, proveer a los visitantes de acumulación de experiencias a partir del cruce de fronteras y recorrer siete diferentes países situados en una misma unidad territorial. En segundo lugar, se revelan los factores económicos, políticos, culturales y cognitivos que motivan a los visitantes a desplazarse a partir de la Carretera Panamericana y la forma de llevar a cabo la movilidad. Para ello, se examinan la estructura territorial del turismo de los países centroamericanos y los diferentes alcances regionales generados por el sector.

3.1. Elementos económicos que inciden en la movilidad

En los últimos decenios, la movilidad de personas hacia diversos destinos turísticos ha aumentado a nivel internacional. De hecho, la idea de que la movilidad es una condición de la posmodernidad moldea las formas de consumo de las sociedades contemporáneas (Hall, op. cit.) a partir de argumentos como “viajar ilustra” o como “los viajes nos hacen más sabios o mejores personas”. Los aumentos del transporte y la movilidad se asocian con la dinámica turística global y, para América Central, ambas actividades han sido la base del mayor intento de integración económica y territorial. (Franco, 2011).

3.1.1. La integración centroamericana y el acceso al mercado

Diversos intentos de integración regional han sucedido desde el siglo XIX (Rodlauer y Schipke, op. cit.), aunque es hasta principios de siglo XXI que se consolida a partir del turismo y de la firma del CA-4. Este acuerdo no sólo permite el libre tránsito de residentes por los países firmantes, sino que a los extranjeros se les otorga una visa para permanecer en la región hasta por un total de noventa días (Moreno Brid y Pérez, 2009) y que puede ser de dos tipos. Una que es válida para una sola entrada y que, cuando se abandona la región, queda sin valor ni efecto para un segundo o posterior ingreso; y la de múltiples entradas, otorgada a la mayoría de los ciudadanos de países latinoamericanos, europeos y norteamericanos (Figuerola et al., op. cit).

Al ser un acuerdo migratorio internacional, cada país tiene su propio reglamento para otorgar la visa. Guatemala y Nicaragua permiten que los extranjeros renueven el visado internamente tantas veces como se desee a partir del trámite de un permiso que otorga noventa días adicionales. El Salvador, al contrario, no permite renovaciones internas y se debe salir de la región, por lo menos, tres días antes

de regresar. Honduras no permite renovaciones y sólo se puede tramitar el documento tres veces fuera del CA-4 (Figura 3.1).

Figura 3.1. Visa centroamericana



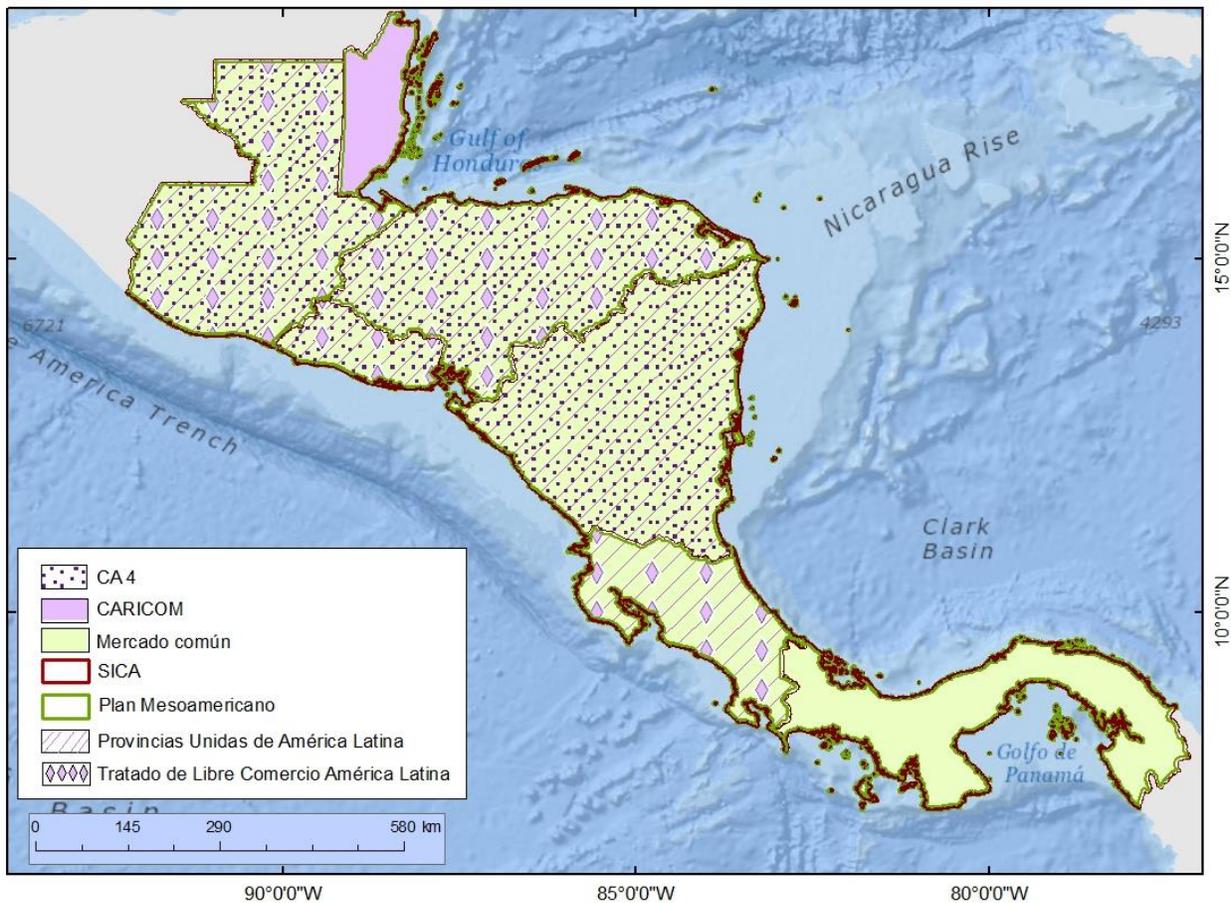
Fuente: Barna, 2015.

Para facilitar la movilidad, en abril de 2015, los Ministerios de Turismo regionales informaron que todos los extranjeros que tengan visas de Estados Unidos, Canadá y de los países del espacio Schengen no necesitarán más la visa del CA-4 (Figuroa et al., op. cit.). En total, hay ciudadanos de setenta países que pueden transitar libremente por la región siempre y cuando su estancia sea por recreación, intereses comerciales o de inversión (Moreno Brid y Pérez, op. cit.). Esta medida reduce los trámites burocráticos, consolida al turismo como fin para lograr crecimiento económico y para que América Central se posicione como un espacio turístico global (ibíd.).

Costa Rica aún no es parte del CA-4 aunque el país empieza a ver a la integración regional como un mecanismo de crecimiento económico; en 2014, se intentó anexar al acuerdo para mejorar la movilidad y hacer crecer su economía al igual que los otros países (Caldentey, op. cit.). En los últimos años, Costa Rica ha tenido un detrimento notorio: su infraestructura productiva (carreteras, sistemas de riego, tecnología) no se ha actualizado; la calidad de vida de sus ciudadanos ha disminuido y la

brecha entre ricos y pobres cada vez es mayor (Dyer, 2015). El país se empieza a rezagar en temas de seguridad regional, lucha contra el narcotráfico y desarrollo del turismo. Además, ha habido un abandono de los puestos de trabajo debido a que la mano de obra barata, la nicaragüense, comienza a regresar a su lugar de origen por la bonanza económica que resulta de la integración y de la firma del CA-4. Así, se espera que antes del 2020, Costa Rica firme el tratado y el proceso de integración sea aún más eficiente (Figura 3.2).

Figura 3.2. Proyectos de integración en América Central que repercuten en la movilidad turística



Fuente: Elaboración propia

El Sistema de Integración Centroamericana (SICA), establecido en 1991, es el nuevo marco institucional de la integración regional y evolucionó de la Organización de Estados Centroamericanos

y del MCCA (Sanahuja, op. cit.). Se compone de siete miembros plenos: Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá e incluye a la República Dominicana como miembro asociado. Hay catorce países observadores que tienen facilidad de movilidad por el istmo por no tener restricciones en cuanto a las visas previas: Estados Unidos, Chile, México, Brasil, Argentina, Perú, España, Francia, Italia, Alemania, Japón, Corea del Sur, Taiwán y Australia (SICA, 2014).

La movilidad territorial a través del istmo ha mejorado gracias a la implementación de los objetivos principales del SICA: lograr la integración centroamericana para que el istmo se vuelva una región de paz, libertad, democracia y desarrollo; consolidar la democracia y fortalecer sus instituciones que conlleven a la creación de un nuevo modelo de seguridad regional; lograr un sistema regional de bienestar y justicia económica y social para alcanzar la unión económica; fortalecer el sistema financiero de América Central y mejorar la región como bloque económico con el fin de insertarse con éxito en la economía internacional (a través del turismo) (Sanahuja, op. cit.).

3.1.2. Condiciones físicas de las carreteras y percepción del transporte

En los últimos años, el transporte ha cobrado cada vez mayor importancia por la movilización de personas y mercancías del ámbito global. Sus principales funciones han consistido en vincular a consumidores y productores, proveer a los primeros de una variedad de productos y fomentar la especialización productiva (Hall, 1999). A partir del surgimiento de la movilidad de personas como un modo de vida de la sociedad posmoderna, hay un fuerte vínculo entre el transporte, el ocio y el turismo, situación que posiciona al primero como una actividad esencial para el desarrollo de las relaciones humanas y el reparto de los visitantes a través de los espacios turísticos receptores.

La importancia del transporte para la sociedad va más allá de aspectos puramente económicos. Su influencia en las relaciones humanas contemporáneas ha contribuido a mejorar los sistemas de movilidad, a reducir la fricción del espacio y a proveer de más tiempo a los usuarios para dedicarse a otras actividades. Para el caso de los destinos turístico, esto es fundamental porque significa no sólo mejoras en la infraestructura vial sino también mayor acumulación del capital espacial, de factor clave del desarrollo económico y de más captación de divisas (Lohmann y Pearce, 2010; Hall, op. cit.).

La forma en que los turistas usan el transporte evidencia sus patrones de movilidad y devela qué tan satisfactorio se vuelve desplazarse por un destino, cómo está organizado territorialmente el sitio y qué tan grande es la fricción del espacio porque la movilidad depende del tipo de transporte disponible y la distancia a los principales sitios de interés (Hall, op. cit.). Las formas de actuar de los turistas alocéntricos y psicocéntricos trazan patrones de movilidad diferenciados por el nivel de utilización del transporte, por las características del espacio y por la distancia con respecto a la CP. Las capitales centroamericanas, al ser los puntos de llegadas del Ticabus y ubicarse sobre la CP, actúan como nodos de transporte porque hay una mayor disponibilidad para la movilidad; mientras que en puntos remotos y áreas rurales ésta se dificulta y se les percibe como sitios inaccesibles o inalcanzables (Lohmann y Pierce, op. cit.).

A pesar de que hay rutas aéreas que vinculan las capitales centroamericanas, la movilización regional más conveniente, barata y comprensiva para locales y turistas es por medio de autobuses. Los costos del transporte dependen de la calidad del servicio y va desde un dólar estadounidense por hora de movilidad en los “autobuses guajoloteros” (sic) hasta los seis dólares por hora en los autobuses estilo Pullman, como el Ticabus. Los primeros son autobuses de segunda o tercera clase que sólo tienen servicios locales; no se rigen por paradas definidas, las corridas son de menor frecuencia y se

detienen a solicitud de los pasajeros por lo que los tiempos de recorrido aumentan. Los segundos cubren distancias mucho más largas y circulan a partir de horarios establecidos, circunstancia que favorece la movilidad. Ticabus se promociona como una compañía que ayuda a los usuarios con los trámites fronterizos, aunque esto es más un discurso que realidad. Además, los asientos se deben reservar con antelación, no hay sobreventa de lugares y se minimizan las escalas lo más posible por servir como medios que comunican los distintos *hubs* del istmo, es decir, puntos desde donde los turistas se desplazan hacia el interior del istmo.

La diversidad de motivaciones que tienen los viajeros vuelven a la elección de la movilidad una decisión compleja que refleja la demanda de los visitantes por el control, la flexibilidad y la aventura (Butler y Hannam, 2012). Hibbert et al. (2013) sugieren que los turistas tienden a escoger medios de transporte que reflejen sus identidades. Los medios de transporte privados se vinculan con sentimientos de libertad e independencia que brindan a los viajeros mientras que los públicos se asocian más con la satisfacción del servicio.

Ho y Mulley (2013) encontraron que la complejidad del tour y la disponibilidad de los medios de transporte en el espacio receptor repercuten en la movilidad. El transporte público funciona para los turistas aloécnicos quienes tienen diferentes propósitos en el sitio de destino siempre y cuando los recursos estén próximos entre ellos (Recker y McNally, 1985). Este tipo de transporte favorece los desplazamientos de tipo T2, movimiento basado en la conveniencia; los de tipo T3 de exploración concéntrica y los de tipo T4, sin restricción a lo largo del destino. El trabajo de campo del autor de esta tesis reveló que los visitantes aloécnicos procedentes de Europa y América del Norte rigen su desplazamiento y movilidad por el número de transbordos a realizar, por el confort al interior de los

medios de transporte, y por los niveles de tráfico y congestión en los sitios de destino, algo que es diferente de los viajeros latinoamericanos (Prillwitz y Barr, 2011).

También, la elección del medio de transporte depende de las motivaciones por hacer el recorrido por América Central. Los turistas de negocios se desplazan poco por el Ticabus, son más sensibles a la disponibilidad de su presupuesto temporal y tienen mayores ingresos en comparación con los viajeros mochileros. Además, aquellos que se hospedan en resorts en los litorales centroamericanos, evitan la movilidad por vía terrestre y la perciben carente de calidad (Kinsella y Caulfield, 2011).

Los turistas difieren de la población local en cuanto a su motivación por desplazarse y sus preferencias por el transporte (Thompson, 2004; Kinsella y Caulfield, op. cit.). Kinsella y Caulfield (op. cit.) encontraron que los residentes locales se preocupan más por la puntualidad, la frecuencia y los tiempos de espera en el transporte público mientras que a los visitantes les interesa mucho más la provisión de información para llegar a su sitio de destino. Tasha del Pozo, una residente de Managua entrevistada, objetó que lo más importante del Ticabus debe ser la puntualidad y frecuencia antes que la información para los turistas a partir de la frase “recuerda que tiempo es dinero”. En contraparte, los turistas que utilizaron el mismo servicio estaban más preocupados por saber cómo desplazarse desde los puntos de llegada del autobús, hacia sus sitios de hospedaje o los recursos turísticos que visitarían, sin importar si el vehículo se retrasaba o no.

Finalmente, Prillwitz y Barr (op. cit.) contrastan las preocupaciones ambientales de la gente que usa el transporte diario y aquella que lo utiliza durante las vacaciones. Los primeros están poco sensibilizados porque su interés central es llegar a su destino mientras que los segundos buscan actuar de manera ética durante su estancia. Una de las mayores inquietudes de los usuarios de los

autobuses es el estado deplorable de algunas unidades del Ticabus, ya que contaminan por la liberación de gases a la atmósfera. Las repercusiones ambientales que conlleva desplazarse a partir de transporte terrestre en malas condiciones influye, a menudo, en la toma de decisiones de la movilidad, de la elección del siguiente destino y hasta del sitio de hospedaje. Los siguientes textos extraídos de las entrevistas realizadas en campo soportan esta idea:

“...El hotel del Ticabus (en Managua) es muy caro, en mi opinión. Deliberadamente te engañan. El letrero de las escaleras que te lleva al hotel indica que el desayuno está incluido y no estaba en nuestros planes gastar otros 10 USD dentro de la cuenta excesiva del hotel. Si llegas con tiempo a Managua, busca otro lugar en donde pasar la noche porque, además, el ruido de los camiones al entrar y salir y el constante humo que expiden hace que la estancia no sea placentera. Además, el hotel está mal situado porque escuchas la música a alto volumen del bar de reggae de enfrente y el tráfico del otro lado de la acera...”

“...ninguno de los dos hoteles del Ticabus, en San Salvador, fue placentero, aunque el peor fue el de San Carlos (Figura 3.3). Éste es un hotel en el cual no quisieras pasar varios días cuando visitas San Salvador a pesar de que está en pleno centro histórico. Si quieres seguir tu destino hacia otros países centroamericanos, trata de quedarte aquí solamente por una noche; si lo que quieres es conocer más de San Salvador, te recomiendo que busques otro hotel. El hotel de San Carlos es muy ruidoso, la zona es insegura y, además, los autobuses, además de hacer ruido, lanzan humo que penetra a las habitaciones, situación que vuelve poco placentera la estancia. Sólo lo recomiendo si llegas muy tarde a El Salvador y te vas a otro destino muy temprano por la mañana...” (Testimonio de un usuario del Ticabus en San Salvador).

Figura 3.3. San Salvador. Hoteles de San Benito (izquierda) y San Carlos (derecha).



Fotografías: Jafet Quintero, 2015

3.1.3. Promoción e imaginarios turísticos que propician la movilidad por América Central

A pesar de que los siete países centroamericanos ven al turismo como un elemento de desarrollo e integración colectiva, en forma individual, la escasez de infraestructura, sus incipientes políticas de planificación y el pequeño tamaño de sus territorios imposibilitaría el crecimiento económico (Cordero, 2003). Además, en el continente americano hay países consolidados en el turismo internacional como México y Perú que ofrecen recursos similares. Para confrontar el papel que cada uno de ellos juega como países periféricos en el turismo, se promocionan, en conjunto, como una región turística que tiene una posición geográfica privilegiada y que conjuga la biodiversidad, lo “exótico” y lo cultural:

“Ubicada entre Norte y Sur América, los siete países de América Central -Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá- acogen el 8% de la biodiversidad mundial en tan sólo el 1% de la superficie del globo. [...] Adentrarse en América Central, significa empaparse de exotismo, de sonrisas y sumergirse en la gran diversidad de actividades turísticas y culturales que ofrecen los países del istmo. (CATA, 2016).”

La promoción turística internacional del istmo se gestiona a través del portal en línea de la Agencia de Promoción Turística de América Central (CATA): visitcentroamerica.com. Con él, CATA busca contribuir al crecimiento turístico regional y realiza estudios de mercado que aumentan el reconocimiento del istmo como un producto turístico altamente competitivo, innovador y diverso (ibíd.). Además, su objetivo general es incrementar el flujo de visitantes y captar recursos económicos del exterior a partir de la facilitación de contactos y oportunidades de negocios.

El sitio de internet de CATA es el primero que les aparece en los buscadores en línea a las personas interesadas en viajar por el istmo, y se toma como referencia para empezar a planificar la movilización. Además, el portal considera a Belize dentro de la región y le dedica un apartado para que los visitantes lo perciban como punto obligado dentro del viaje (CATA, 2015). CATA pareciera estar consciente de que los países deben relacionarse entre sí, y sin jerarquías, para que la región se vuelva funcional. No hay uno solo que sea promocionado más que otro y se busca un equilibrio para que los turistas se dispersen en la región. Además, la institución resalta características naturales, culturales, históricas y deportivas de cada país y sugiere combinarlas para que la experiencia turística sea lo más variada posible:

“[América Central es una] región en la que podrás descubrir los misterios de una cultura ancestral que aún pervive. Lugares como Joyas del Cerén en El Salvador, Tikal en Guatemala y Copán en Honduras, te permitirán viajar en el tiempo y conocer cómo eran sus ciudades, descubrir el significado del famoso juego de pelota o dónde se realizaban los rituales mayas.

(Descubre) a los veinticinco grupos indígenas que encandilan con el intenso colorido de sus telas bordadas artesanalmente y el ritmo pegadizo de los bailes de la raza garífuna (mezcla de la raza caribeña y la raza negra), disfrutarás de la belleza de los legados de la época colonial recorriendo

León y Granada, en Nicaragua, la ciudad donde nació y se inspiró Rubén Darío, así como la magnífica arquitectura de Antigua, Guatemala o el Casco Viejo de Panamá.

La experiencia cultural la puedes combinar con uno de los grandes atractivos de la región: las playas vírgenes, estampas espectaculares de aguas cristalinas, arena blanca y fina y deportes náuticos que bañan la costa caribeña y que esconde entre sus profundidades la segunda barrera coralina más larga del planeta. Del otro lado, las playas del Pacífico son lugares ideales para la práctica de surf y pesca deportiva.

Selvas, cataratas, ríos y majestuosos volcanes recorren los viajeros en las tierras centroamericanas en busca de los deportes de aventura como la tirolesa, el rafting o el esquí en arena volcánica y es que, en América Central, el respeto y el disfrute de la naturaleza van ligados, siendo una de las regiones pioneras en materia ecoturística (CATA, 2016).

No obstante los intentos por promocionar a América Central como un destino de élite, la región es concebida, por los viajeros estadounidenses y latinoamericanos, como un sitio de turismo de “mochileros”, visitada y recorrida por vía terrestre principalmente por jóvenes de entre 18 y 35 años, debido al relativo bajo costo de sus servicios y por la mala calidad en la infraestructura de transporte. Además, los trabajos de campo realizados por el autor de esta investigación, de 2013 a 2015, revelaron que un porcentaje muy elevado de las personas que se desplazan vía terrestre por el istmo lo hacen a partir de las recomendaciones de las guías de viaje como Lonely Planet y Fodor’s para no llevarse sorpresas. En dichos textos se han seleccionado los mejores recursos turísticos, se sugieren rutas para recorrer y se recomienda que los trayectos se hagan por cuenta propia siempre y cuando se tenga cercanía cultural con la región o se tenga el imaginario de aventura asociado con la falta de temor por padecer el viaje:

“¡Sólo ve! No te sientas limitado por itinerarios predeterminados, no reserves nada por adelantado, no vayas en vacaciones todo pagado; sólo debes ir a otro lugar en tus propios términos y tener una aventura” (Friend, 2005).

Desde los años setenta, el mensaje anterior ha sido el que ha motivado a los mochileros para que se movilicen a través del mundo (Kenny, 2002). El desplazamiento terrestre al interior de los destinos es el que ha sugerido Lonely Planet y siempre ha dejado claro que los viajeros se pueden enfrentar a una serie de vicisitudes durante la estancia. En 1990, se escriben las primeras guías “*On a Shoestring*” para incentivar recorridos de tipo mochilero por Asia, América Central y América del Sur y, con su publicación, se transformó la empresa Lonely Planet porque dejó de ser un negocio local, con un pequeño nicho de mercado en Estados Unidos, a ser la mayor compañía de guías de viaje en el mundo porque sus textos reflejaron el auge de los viajes independientes (Lisle, 2006).

A partir de los resultados obtenidos de los trabajos de campo de 2013 y 2015, se develó que un porcentaje significativo de los visitantes que se desplazan por América Central, por vía terrestre, lo hacen a través del Ticabus y siguen las recomendaciones de las guías de viaje. Ellos tienen en mente cuáles son los sitios obligados por visitar y trazan sus rutas a partir de lo que sugiere CATA o de lo que sugieren las guías. Además, varios tienen en mente desplazarse también hasta el sur y sureste mexicano porque Lonely Planet incorpora ambas regiones del país, en los recorridos sugeridos, a partir de dos destinos preferenciales: Palenque y Chichen Itzá (Figuras 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4d).

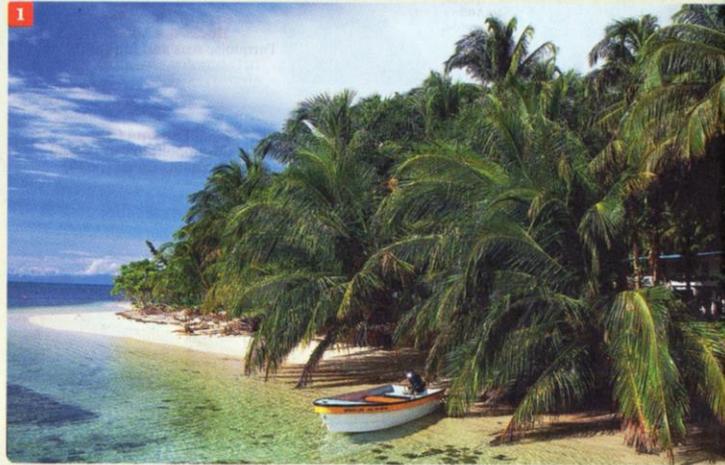
Figura 3.4a: Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de América Central I

Central America's Top 16

Bocas del Toro, Panama

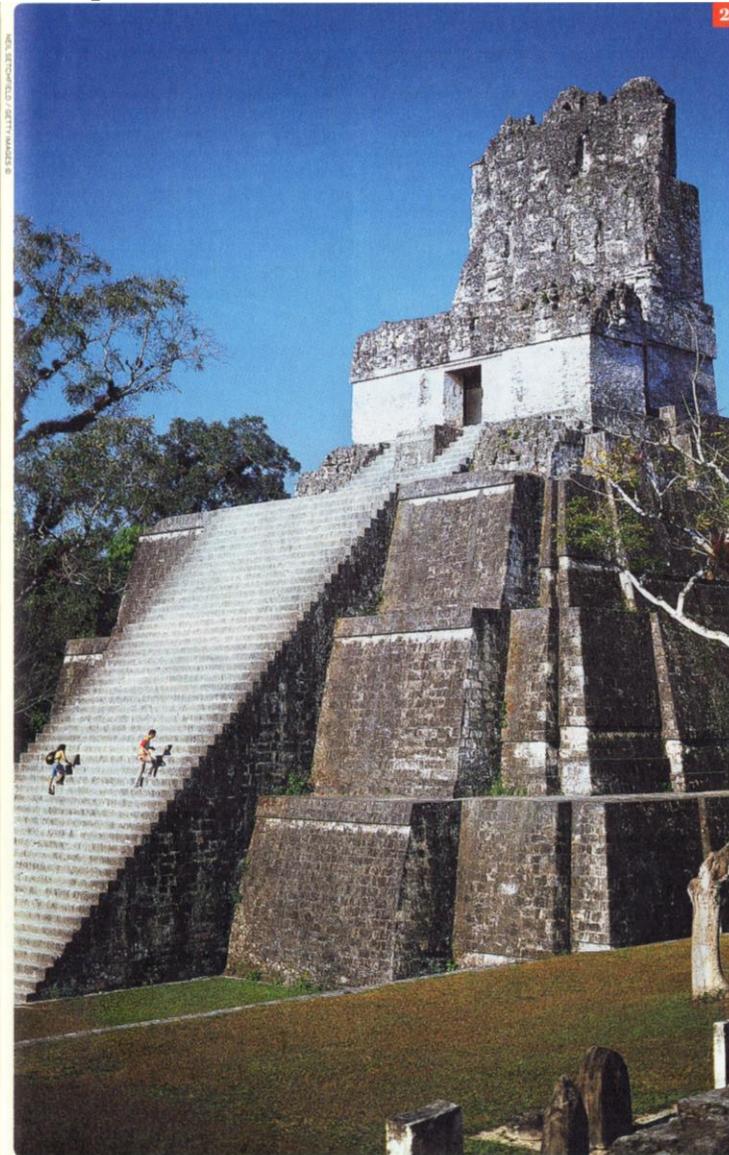
1 No wonder this Caribbean island chain is Panama's number-one vacation spot. 'It's all good,' say the locals. Pedal to the beach on a cruiser bike, hum to improvised calypso on Isla Bastimentos (p689) and laze over dinner in a thatched hut on the waterfront. Lodgings range from cheap digs to stunning jungle lodges and luxury resorts on outer islands. Surfers hit the breaks, but there's also snorkeling with dazzling corals and oversized starfish or volunteering opportunities to help nesting sea turtles.

Cayos Zapatillas (p688), Bocas del Toro



Tikal, Guatemala

2 The remarkably restored temples that stand in this partially cleared corner of the jungle still astonish for both their monumental size and architectural brilliance, as an early morning arrival at the Gran Plaza proves. It's an amazing testament to the cultural and artistic heights scaled by this jungle civilization, occupied for some 16 centuries. A highlight is the helicopterlike vantage from towering Temple IV on the west edge of the precinct. Equally compelling is the abundance of wildlife, which can be appreciated strolling ancient causeways between ceremonial centers. (p200)



Fuente: McCarthy, et al. (2013)

Figura 3.4b: Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de América Central II

PLAN YOUR TRIP CENTRAL AMERICA'S TOP 16

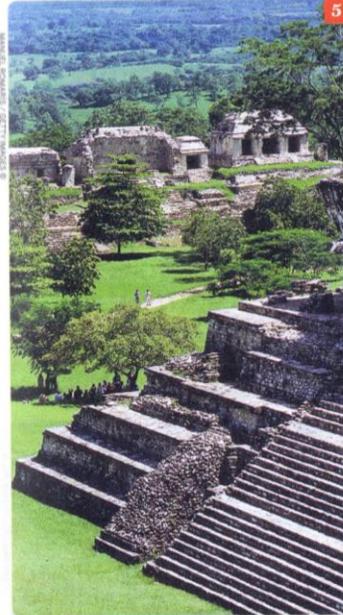
Granada, Nicaragua

3 Granada (p456) is a town of immense and palpable magnetism. At the heart of the city's charms are the picture-perfect cobblestone streets, polychromatic colonial homes and churches, and a lilting air that brings the city's spirited past into present-day focus. Most trips here begin and end on foot; simply dawdling from gallery to restaurant to colonial church can take up the better part of a day. Nearby, myriad wild areas, islands, volcanoes and artisan villages await.



Bay Islands, Honduras

4 Imagine living the Caribbean dream – swimming in balmy, turquoise water off a white-sand beach then sipping a sun-downer – but on a backpacking budget. Well Honduras' Bay Islands offer that opportunity. Blessed with a fascinating British and buccaneering heritage, today these islands are renowned for their fabled coral reefs and scuba diving. Search for the world's biggest fish, the whale shark, off the island of Utila (p417) or explore shipwrecks in Roatán (p410). Then feast on surf-fresh seafood and investigate the bars. Underwater Roatán (p412)



Palenque, Mexico

5 Gather all your senses and dive headfirst into these impressive ruins (p79), some of the Maya world's finest. Here pyramids rise above jungle treetops and howler monkeys sound off like monsters in the dense canopy. Wander the maze-like Palacio gazing up at its unique and iconic tower. Scale the stone staircase of the Templo de las Inscripciones, the lavish mausoleum of Pakal (Palenque's mightiest ruler) and survey the sprawling ruins from atop. Then head downhill, following the Otulum river and its pretty waterfalls, and finish by visiting Palenque's excellent museum.

Panama City, Panama

6 Panama City (p638) is high-octane Latin America: think *ceviche* (marinated seafood), casinos and a stacked skyline. For this city of nearly a million, transformation is in the air: a new coastal green space, a biodiversity museum soon to open and a subway system under construction. Sure, the traffic resembles a boa constrictor digesting one megalithic meal, but its appeal persists. People are real here and nature is never very far away. Beauty lives in the skewed rhythms, incongruous visions and fiery sunsets. Panama City skyline from Casco Viejo (p639)

Parque Nacional Manuel Antonio, Costa Rica

7 It's easy to understand why Parque Nacional Manuel Antonio (p610) is Costa Rica's most popular national park: this green gem is blessed with stunning beaches, accessible trails and bountiful wildlife. A perfect day at Manuel Antonio entails a leisurely morning of navigating the trails and scanning the canopy for wildlife, and an even more leisurely afternoon of picnicking under swaying beach palms and swimming in the turquoise Pacific. To end, dinner is served at a cliff-side restaurant, as the sun sets the horizon ablaze. *Pura vida*, indeed.

Fuente: McCarthy, et al. (2013)

Figura 3.4c: Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de América Central III

PLAN YOUR TRIP CENTRAL AMERICA'S TOP 16



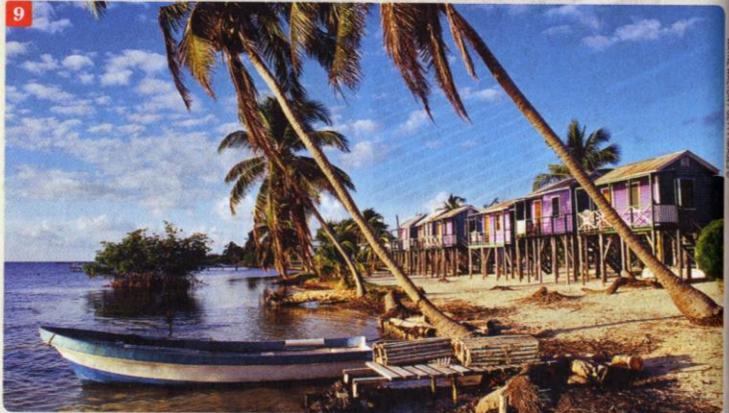
8 To explore the Reserva Biológica Bosque Nuboso Monteverde (Cloud Forest Reserve; p572) is to arrive at the pinnacle of Costa Rica's continental divide. Warm humid trade winds from the Caribbean sweep up forested slopes where they cool and condense into clouds that congregate here and over the nearby Reserva Santa Elena. What that means is a blast of swirling misty euphoria as you take in two forests rich in diversity and oxygen, where lichen-draped trees soar, exotic birds sing, and orchids and bromeliads bloom.

Monteverde, Costa Rica



10 Possibly the worthiest destination in Guatemala, Atitlán (p121) elicits poetic outbursts from even the most seasoned traveler. Of volcanic origin, the alternately placid and turbulent lake is ringed by volcanoes and villages like Santiago Atitlán (p130), with a thriving indigenous culture, and San Marcos La Laguna (p135), a haven for those wishing to plug into the lake's cosmic energy. And there are enough activities – paragliding from Santa Catarina Palopó, kayaking around Santa Cruz La Laguna or hiking the glorious lakeshore trails – to make a longer stay viable.

Lago de Atitlán, Guatemala



9 Take the plunge from island docks, discover the rush of kite surfing or explore the big blue of Belize's barrier reef. Relaxed Caye Caulker (p236) seduces everyone from backpackers to families with its paradisiacal airs. Its famed Blue Hole is a brilliant sinkhole where divers plunge under the stalactites amid tiger sharks and hammerheads. Hungry diners delight on coconut-fused kebobs, grilled lobster and dinner hot off the streetside grills. As destinations go, it's more central than Placencia and more chilled out than Ambergris Caye.

Caye Caulker, Belize



11 Ever since Chichén Itzá (p51) was named one of the 'new seven wonders of the world,' it has become all the rage. The massive El Castillo pyramid, the Maya site's most iconic structure, will knock your socks off, especially at spring and autumn equinoxes when the sunlight casts a shadow of a feathered serpent on the staircase. If you can't make it then, Chichén Itzá will wow you nonetheless – after all, the remains left behind are a testament to one of the most brilliant pre-Hispanic civilizations in Latin America.

Chichén Itzá, Mexico

Fuente: McCarthy, et al. (2013)

Figura 3.4d: Lonely Planet: Los dieciséis destinos preferenciales de América Central IV

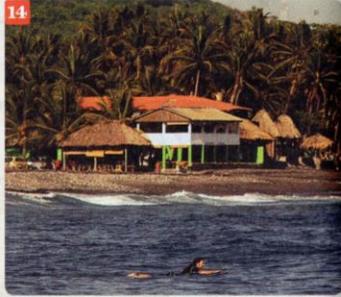
PLAN YOUR TRIP CENTRAL AMERICA'S TOP 16



12 Copán, Honduras
There may be hundreds of Maya sites dotted around Central America but few can rival the beauty of Copán (p384). Its location in an idyllic river valley, home to scarlet macaws and other outstanding bird life, surrounded by pine-forested hills, is simply sublime. The site itself is also very special indeed, with a towering hieroglyphic stairway and a great plaza dotted with imposing, fabulously carved stelae and altars. When you've had your fill of exploring Maya temples you'll find the charming little neighboring town of Copán Ruinas (p378) a delightful base. Carvings at Copán's Ball Court



13 Ruta de las Flores, El Salvador
Driving through coffee plantations and small mountain villages may seem like a fairly sedate affair, but the Flower Route (p316) traverses the volcanic Apaneca Range and is packed with waterfalls, night markets, food fairs and hiking trails. At the northern end of the 60km highway ascent is Tacuba (p316), a gateway town to the spectacular Parque Nacional El Imposible (p321) on the Guatemalan border. Near the southern tip is Lago de Coatepeque (p308), a pristine volcanic lake where the ancients used to swim. Church in town of Juayúa (p317)



14 Playa El Tunco, El Salvador
Playa El Tunco (p305) is the most famous beach in El Salvador. Known for its throbbing weekend party scene, world-class beach breaks and relatively large international crowd, El Tunco delivers in black sandy spades. If you want to chill, many surrounding beach hamlets are far less hectic. At the western reaches, Barra de Santiago (p320) is wild and windswept and sea turtles hatch along its shores. Plug further east and find bliss beaches you can have all to yourself.



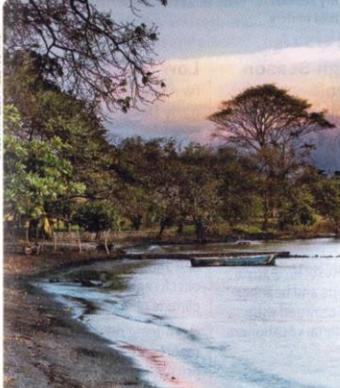
15 Altun Ha, Belize
Though not the largest Maya site in Belize, Altun Ha (p245) is definitely the country's most well known. An easy trip from Belize City, the 1500 acre site contains a central ceremonial precinct of two plazas surrounded by two temples, including the Temple of the Green Tomb and the Temple of the Masonry Altars (that's the one you'll recognize from both the Beliken Beer label and Belizean banknote). After a day of exploring, have your weary muscles pampered at the Maruba Spa, 15 miles north of the ruin.



16 Isla de Ometepe, Nicaragua
Lago de Nicaragua's beloved centerpiece, this laid-back island has it all. Archaeological remains, waterfalls, bird life and monkeys are at your doorstep, as are the lapping waves. Activity-seekers can take to the twin volcanoes, lush hillsides and zip lines, or kayak, bike and climb their way through this lost paradise found again. At the heart of the island's charms are the cool hostels, camping areas and peaced-out traveler scenes. Custom-fit your experience from high-end lodges to hippie huts; Ometepe is big enough for all kinds. (p471)



15

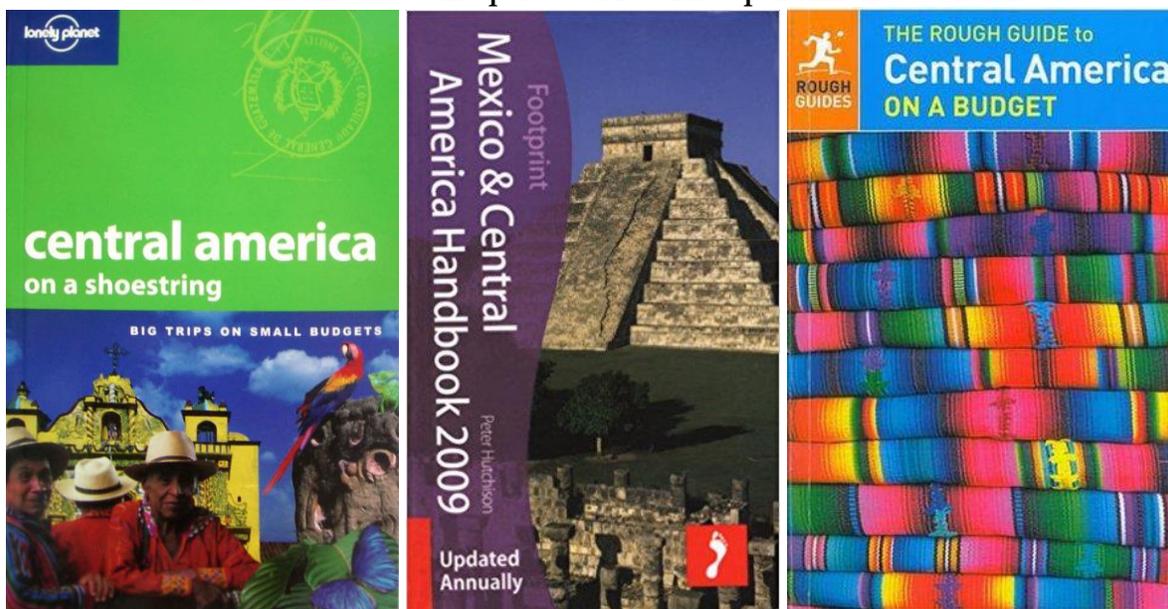


16

Fuente: McCarthy, et al. (2013)

En las guías *Central America on a Shoestring*, de Lonely Planet, publicadas de 2007 a 2016; en las de Footprint desde 2001 y en las de Rough Guides desde 2008, el istmo es una entidad territorial con fuertes vínculos de comunicación con el sureste mexicano (Figura 3.5). Es una región que colinda con Chipas y con la Península de Yucatán, territorios que aparecen como parte del recorrido turístico obligado. Ello, a imagen de los usuarios de las guías, vuelve a México el punto de entrada y salida hacia el istmo. Además, se sugiere a Tikal y los cayos de Belize como sitios de excursión de un día; el primero desde Palenque/Yaxchilán y los segundos desde Bacalar o Chetumal, Quintana Roo (Reid et al., 2007; McCarthy, et al., op. cit.).

Figura 3.5: Guías de viaje Lonely Planet, Footprint y Rough Guides que incorporan al sureste mexicano como parte del recorrido por América Central.



Fuente: Elaboración propia con base en (McCarthy et al., op. cit; Hutchinson, 2009; y Horak, 2015)

3.1.4. Rutas de movilidad turística en América Central

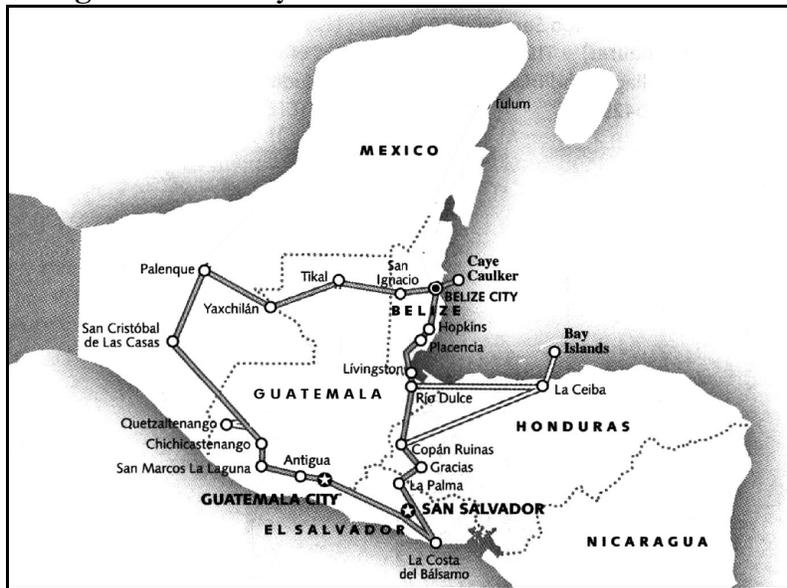
Además de jerarquizar a los recursos turísticos centroamericanos, las guías de Lonely Planet, Footprint y Rough Guides han establecido rutas terrestres de desplazamientos territoriales en donde la CP es la médula espinal de la movilidad. Los turistas las siguen porque se asocian con los sitios más significativos por visitar (Lisle, op. cit.). Además, las editoriales promueven el uso del Ticabus por ser el transporte terrestre más eficiente que comunica a las capitales del istmo y porque es la mejor opción para viajeros jóvenes, por económico y seguro.

El primer itinerario propuesto es el “Circuito del Norte” e incluye México, Guatemala, Belize, Honduras y El Salvador. En él, la movilidad debería ser muy eficiente por abarcar a tres de cuatro países del CA-4. La ruta inicia en la Ciudad de Guatemala y se dirige al oeste rumbo a Antigua, Panajachel y Chichicastenango. De ahí, recomienda viajar a San Cristóbal de la Casas y a Yaxchilán, y después ir hacia Tikal y hacia Belize (Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit.). Después de visitar San Ignacio, Xunantunich, la Ciudad de Belize y los cayos, se propone ir hacia Livingston, Guatemala y después cruzar a la zona arqueológica de Copán, Honduras. La guía exhorta a finalizar el recorrido en San Salvador y de ahí regresar a Guatemala (Figura 3.6). A pesar de estas recomendaciones, varios de los entrevistados expresaron la necesidad de vincular por el Ticabus la Ciudad de Guatemala con la Ciudad de Belize para facilitar el tránsito, ampliar los puntos en el recorrido y que la fricción del espacio, resultado de la falta de infraestructura de transporte en Belize, no sea un factor para no visitarle.

La segunda ruta, “Circuito Sur”, recorre Nicaragua, Costa Rica y Panamá y no puede realizarse por el Ticabus por los lugares sugeridos. Su punto de inicio es San José y de ahí llegar a playa Tortuguero y después a las comunidades litorales de Talamanca en el Atlántico y a Bocas del Toro (Reid et al., op.

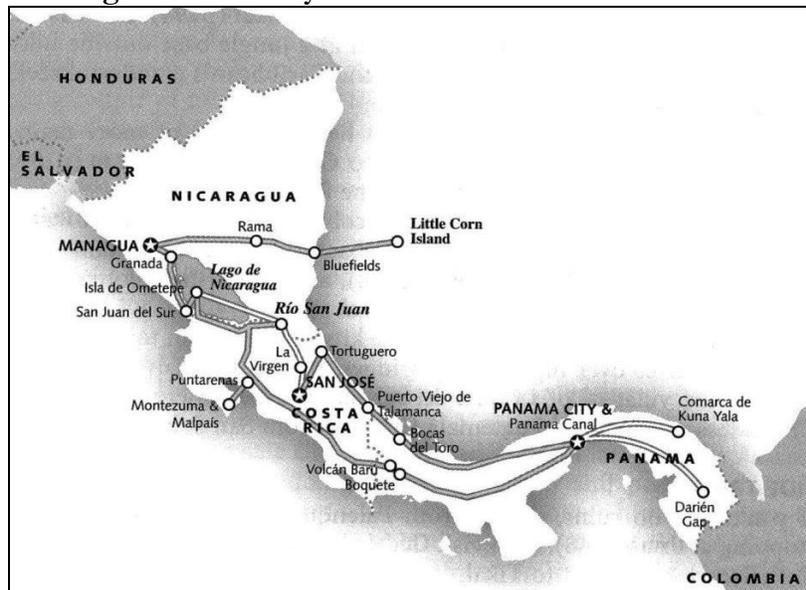
cit.; McCarthy et al., op. cit.). En Panamá se propone viajar hasta la capital para observar el canal y dirigirse a Boquete y el Volcán Barú. Si se tiene tiempo, se sugiere ir hasta Kuna Yala o el Tapón de Darién t regresar a la Ciudad de Panamá. Después, se atraviesa Costa Rica por la CP para ir a San Juan del Sur y a la isla de Ometepe, en Nicaragua y finalizar el recorrido o en Granada o en Managua (Reid et al., op. cit.) (Figura 3.7).

Figura 3.6. Lonely Planet. Ruta del “Circuito Norte”.



Fuente: Elaborado por Reid et al., op. cit., modificado por Quintero, 2017.

Figura 3.7. Lonely Planet. Ruta del “Circuito Sur”.



Fuente: Elaborado por Reid et al., op. cit.

Hay otro circuito planteado por Lonely Planet, en caso de que se cuente con un presupuesto de tiempo de hasta dos meses de viaje. Este recorrido se llama “Acción todo el tiempo” y consiste en visitar seis de los siete países del istmo (Figura 3.8). En esta ruta se sugiere visitar Quetzaltenango y Antigua en Guatemala, después dirigirse a Copán Ruinas en Honduras, desplazarse hasta Roatán y luego volver al sur hasta la frontera con El Salvador para ir a Suchitoto y a la playa de La Libertad. Después, se propone ir a Nicaragua para visitar León y Ometepe; en Costa Rica, se sugiere hacer una desviación de la CP hacia Tortuguero y el Parque Nacional Chirripó para, finalmente, internarse a Panamá y visitar Boquete, Santa Catalina y concluir en la Ciudad de Panamá. Algo diferente de esta ruta es que, a pesar de que la movilidad por la CP, no recomienda visitar las capitales nacionales sino enfocar la experiencia en destinos coloniales, en espacios litorales y en recursos ecoturísticos.

Finalmente, hay un itinerario para aquellos con poco presupuesto de tiempo: “América Central en dos semanas” (Figura 3.9). Esta ruta se basa en la idea de la integración centroamericana como un hecho funcional a partir de sinécdoques turísticas, es decir, permite que los viajeros conozcan los recursos turísticos más importantes del istmo bajo la perspectiva de los autores. La idea es favorecer la movilidad y que el capital espacial se acumule a partir de visitar sitios paradigmáticos e imperdibles de la región. Básicamente, consiste en tomar el autobús, de capital en capital, y movilizarse hacia los lugares más paradigmáticos del turismo en cada país. En Guatemala, por ejemplo, se sugiere visitar la Ciudad de Guatemala e ir de ida y vuelta a Antigua y a Chichicastenango; en Honduras, mantenerse en Tegucigalpa; en Nicaragua ir a Managua y a Granada; en Costa Rica, ir a San José y a los parques nacionales aledaños y en Panamá, sólo visitar la capital. Es de notar que, en esta ruta, no se considera importante visitar El Salvador a pesar de que se requiere pernoctar allí durante el trayecto del autobús.

Figura 3.8. Lonely Planet. Ruta del “Acción todo el tiempo.”



Fuente: Reid et al., op. cit.

Figura 3.9. Lonely Planet. Ruta del “América Central en dos semanas”



Fuente: Reid et al., op. cit., modificado por Quintero.

Hay una razón histórico-cultural que asegura el éxito de Lonely Planet como una guía que incide en los factores de desplazamiento territorial de los turistas. Sus lectores perciben al texto como un conjunto de conocimientos académicos y científicos que respaldan al viaje: históricos, datos

geográficos, notas etnográficas, detalles arquitectónicos, reflexiones filosóficas y reportes sobre establecimientos comerciales. El libro reemplaza a un guía de turistas humano y se vuelve un sustituto barato, portátil y conveniente, más o menos competente y fiable (Foulke, 1992). Además, ayudan a los viajeros a navegar a través de paisajes extranjeros no sólo con mapas físicos y temáticos detallados, sino con acápites que detallan datos sobre el destino, observaciones generales, consejos prácticos para viajar, datos para el visitante y cómo llegar y desplazarse (Masiero y Zoltan, 2013; Battacharya, 1997).

La confianza que le otorgan los viajeros a las guías de viaje es que son la voz colectiva de diversos autores identificados a partir de una editorial; es el nombre de marca de la serie (Baedeker, Frommers, Rough Guide, Michelin, Lonely Planet) y no el escritor individual quien construye la palabra del autor de la guía (Wearing y Whenman, 2008; Battacharya, op. cit.). Dado que estos textos están escritos por varios autores, todas las diferencias de opinión deben ser omitidas por la necesidad de expresar el conocimiento a partir de una marca. Para el caso de Lonely Planet, el lenguaje que se utiliza para describir los destinos es conversacional y coloquial, y atrae al tipo de visitantes que utilizan el Ticabus (Scott, 1998; Wearing y Whenman, op. cit.).

La guía provee de cierta autonomía de movilidad a los viajeros y los mantiene a la expectativa de sus propias impresiones en el destino; las impresiones del lugar y de los recorridos suelen compararse con los juicios y valores éticos de los autores. Los turistas psicocéntricos se movilizarán a partir de las valoraciones plasmadas en el libro mientras que los aloecéntricos tendrán la capacidad de decidir sus patrones de movilidad a partir de su libre albedrío (Masiero y Zoltan, op. cit.). Las guías Lonely Planet equilibran, entonces, la movilidad para ambos tipos de turistas porque tienen la capacidad de tomar sus propias decisiones acerca de un destino (Scott, op. cit.).

3.2. Avances tecnológicos y la movilidad en América Central

Los avances en la tecnología han cambiado la forma en que los turistas perciben el destino porque se planea el viaje a partir de lo investigado en internet. La planificación de viajes en línea puede volverse una experiencia frustrante porque los elementos que se visualizan en la pantalla y la realidad del espacio son completamente distintos (Pan y Fesenmaier, 2006). Por ejemplo, se puede obtener información virtual diferente sobre diversos aspectos del viaje: desde la reservación del boleto de avión y del hotel hasta la planificación de la movilidad intradestino por parte de Google Maps.

Google Maps se ha vuelto la herramienta principal para calcular tiempos de desplazamientos y distancias en cualquier sitio porque su información cartográfica está respaldada y verificada a través de trabajo de campo (Duran, Seker y Shrestha, 2004). Además, es frecuente que los viajeros usen lápiz, papel y mapas locales para registrar su ubicación y luego recurran a la cartografía digital para crear rutas y reconstruir la ubicación de los lugares que se visitarán (Pan y Fesenmaier, op. cit). Sin embargo, el peso que se le da a la confianza de Google Maps hace que las prácticas actuales de planificación de viajes no integren ambos métodos, porque se da por sentado que la información en línea es la más precisa.

Google Maps se utiliza cada vez con más frecuencia en la planificación de los viajes porque tiene cuatro niveles de utilización: permite cuantificar con exactitud la demanda de una ciudad o municipio con el fin de desarrollar planes de comercio y transporte local, facilita la realización de estudios longitudinales para identificar tendencias turísticas y patrones de desplazamiento al cuantificar y analizar las visitas que se producen en determinadas zonas de atracción; mide la efectividad de determinados eventos territoriales que permiten mejorar el sistema de transportes según horarios de máxima afluencia; y sirve para calcular las rutas óptimas y la clase funcional de las vialidades para

aplicar políticas dirigidas a hacer más eficaces los flujos de movilidad dados en la demanda de servicios (Ahas, et al., 2007). Además, es una herramienta muy amigable con el usuario porque muestra un mapa con rutas trazadas que, aunque tienen cierto grado de incertidumbre, facilitan el entendimiento del espacio.

Sin embargo, la información que otorga Google Maps a sus usuarios no corresponde con la realidad. El sistema no considera la calidad de las vías de comunicación, la ineficacia del transporte, la dificultad que conlleva movilizarse más allá de los nodos turísticos y el valor real de la fricción del espacio. Así, cuando se planifica un viaje y la movilidad intrarregional, a partir de los tiempos que muestra el sistema, los turistas calculan cuarenta horas de transporte para una distancia de 2526 km recorridos desde la Ciudad de Guatemala hasta la Ciudad de Panamá, es decir, desplazamientos a velocidades de 63 km/h (Figura 3.10).

Figura 3.10. Google Maps. Tiempo de recorrido por la Carretera Panamericana en América Central, desde Tapachula hasta Panamá



Fuente: Google Maps, 2013, 2014, 2015.

La realidad, es que la falta de mantenimiento de las carreteras, la poca eficiencia en la realización de los trámites migratorios en las fronteras internacionales, el tránsito y otros obstáculos territoriales en el istmo, reducen la velocidad de la movilidad hasta en 17 km/h. La baja velocidad de la movilidad por el istmo obliga a los viajeros a que tengan que pernoctar en las ciudades que funcionan como escalas del Ticabus y desde allí, desplazarse a distancias no mayores a 300 km durante el viaje. Esto es un ejemplo de lo que McKercher y Tang (2004) llaman turismo de tránsito.

3.3. Movilidad territorial por América Central

Las motivaciones de los desplazamientos turísticos al interior de América Central se entienden a partir de la perspectiva geográfica de la interacción y difusión espacial y de la Geografía del tiempo. Hall (2005) postuló un modelo que trata de integrar al turismo con otras formas de movilidad y que consiste en representar el número total de viajes (interacciones) sobre las delineaciones modelizadas del tiempo y del espacio. Además, considera que el territorio funge como el soporte de la acción y que las vías de comunicación son canales que le favorecen.

La Carretera Panamericana es la más transitada en América Central, tanto por el transporte de carga como por el de pasajeros. En términos turísticos, la vía representa el principal eje de movilidad de los visitantes porque el 45% de los recursos principales están a una distancia de hasta 100 km con respecto a este eje (Figura 3.11). Hay recursos asociados con actividades ecoturísticas como parques naturales, reservas de la biosfera, volcanes, cayos y archipiélagos y sitios de playa; y recursos culturales como parques arqueológicos, ciudades coloniales y contemporáneas y obras de infraestructura. De todos, diecisiete han sido catalogados como Patrimonio Mundial de la Humanidad (Cuadro 3.1). Sin embargo, la movilidad hacia ellos se obstaculiza porque, a partir de la competencia nacional, cada país invierte en su propia infraestructura carretera en vez de llegar a acuerdos internacionales para mejorar el estado de la CP y sus ramales.

Cuadro 3.1. América Central: Sitios de Patrimonio Mundial de la Humanidad hasta 2017

Sitio	Ubicación	Criterio	Extensión (Ha)	Año
Parque Nacional Tikal	Departamento del Petén, Guatemala 17°13'N 89°37'W	Mixto: (i), (iii), (iv), (ix), (x)	57,600	1979
Antigua Guatemala	Departamento de Sacatepéquez, Guatemala 14°34'N 90°40'W	Cultural: (ii), (iii), (iv)	49	1979
Parque arqueológico y ruinas de Quirigua	Departamento de Izabal, Guatemala 15°16'14"N 89°2'25"W	Cultural: (i), (ii), (iv)	—	1981
Sistema y Reserva de la Barrera de Arrecife	Distritos de Belize, Stann Creek y Toledo, Belize 17°19'N 87°32'W	Natural: (vii), (ix), (x)	96,300	1996
Sitio Maya Copán Ruinas	Departamento de Copán, Honduras 14°51'0"N 89°8'0"W	Cultural: (iv), (vi)	—	1980
Reserva de la Biosfera de Río Plátano	La Mosquitia, Honduras 15°44'40"N 84°40'30"W	Natural: (vii), (viii), (ix), (x)	500,000	1982
Sitio Arqueológico Joya de Cerén	Opico, Departamento La Libertad, El Salvador 13°49'39"N 89°22'9"W	Cultural: (iii), (iv)	—	1993
Catedral de León	León, Nicaragua 12°26'06"N 86°52'41"W	Cultural: (ii), (iv)	0.77	2011
Ruinas de León Viejo	Departamento de León, Nicaragua 12°23'50"N 86°36'37"W	Cultural: (iii), (iv)	—	2000
Área de Conservación Guanacaste	Provincias de Guanacaste y Alajuela, Costa Rica 10°51'N 85°37'W	Natural: (ix), (x)	147,000	1999
Parque Nacional Isla Cocos	Provincia de Puntarenas, Costa Rica 5°32'N 87°4'W	Natural: (ix), (x)	199,790	1997
Asentamientos cacicales precolombinos con esferas de piedra de Diquís	Palmar Sur, Costa Rica 8.911389°N 83.477500°W	Cultural: (iii)	6,172	2014
Cordillera de Talamanca	Provincias de San José, Cartago, Limón y Puntarenas, Costa Rica; Provincias de Bocas del Toro y Chiriquí, Panamá. 9°24'26"N 82°56'20"W	Natural: (vii), (viii), (ix), (x)	567,845	1983
Sitio arqueológico de Panamá Viejo y Distrito Histórico de	Distrito de Panamá, Provincia de Panamá, Panamá	Cultural: (ii), (iv), (vi)	57	1997

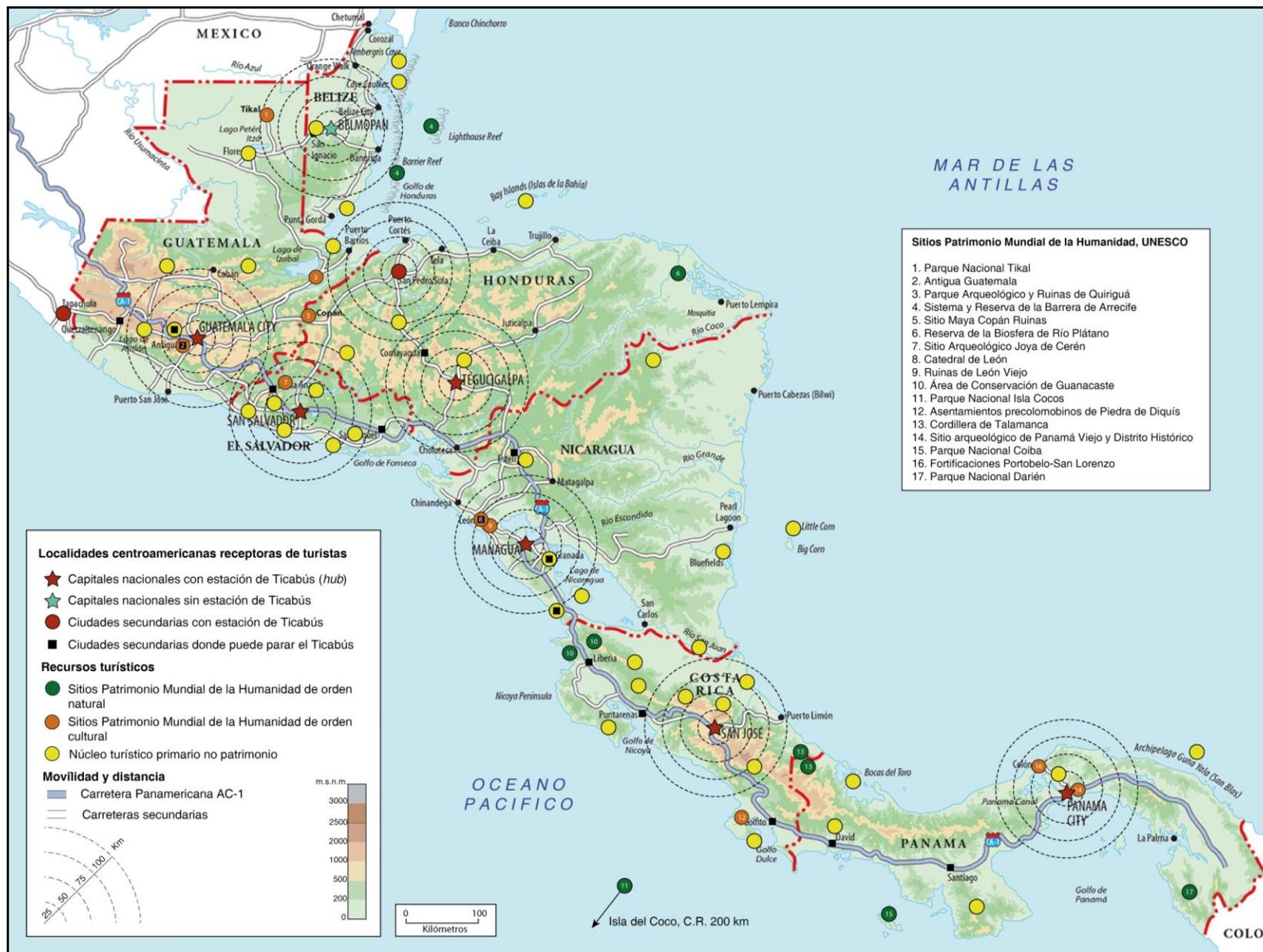
Sitio	Ubicación	Criterio	Extensión (Ha)	Año
la Ciudad de Panamá	9°00'24"N 79°29'06"W			
Parque Nacional Coiba y su Zona Especial de Protección Marina	Provincias de Veraguas y Chiriquí, Panamá 7°26'N 81°46'W	Natural: (ix), (x)	270,125	2005
Fortificaciones Portobelo-San Lorenzo	Provincia de Colón Province, Panamá 9°33'14"N 79°39'21"W	Cultural: (i), (iv)	—	1980
Parque Nacional Darién	Provincia de Darién, Panamá 7°44'N 77°33'W	Natural: (vii), (ix), (x)	597,000	1981

Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit.; y Sánchez y Propín, op. cit.

A pesar de que son pocos los sitios patrimonio cercanos a la CP, esta etiqueta de la UNESCO hace que se vuelvan atractivos para muchos visitantes por ser únicos y no poder transferirse o reproducirse en otras localidades (Dritsakis, 2004). Así, sin importar si están o no a pocos kilómetros de la ruta del Ticabus, los viajeros buscarán la manera de desplazarse hacia ellos por el imaginario colectivo que se tiene, como en el caso de Tikal, el sitio arqueológico más visitado de la región.

A pesar de la competencia actual que existe entre países, la región se empieza a posicionar como competitiva en el contexto mundial por sus paisajes naturales, sitios históricos, tradiciones culturales y lugares patrimonio. Sin embargo, únicamente los turistas alocéntricos logran disfrutar de todos esos espacios porque sólo cuatro de los diecisiete sitios con nombramiento están a poca distancia de la Carretera Panamericana. Esto representa todo un reto llegar a ellos porque no hay estaciones de autobuses locales establecidas, porque las unidades están en mal estado, porque no hay horarios de salida y porque la mayoría se detienen en función de las demandas de los pasajeros.

Figura 3.11. América Central. Ubicación, clasificación y distancia de sus principales recursos turísticos con respecto a la CP.



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit; McCarthy et al., op. cit.; y Sánchez y Propín, op. cit.

A pesar de los intentos de América Central por consolidarse como una región soportada por la Carretera Panamericana, la movilidad se dificulta aún más por ser una vía federal. Los ingresos para su mantenimiento son variables y se establecen en los diferentes planes gubernamentales de desarrollo. Además, su finalidad nunca ha sido articular puntos de interés turístico, sino comunicar a las principales ciudades, fronteras y puertos. Al no haber un plan conjunto de infraestructura y desarrollo carretero, la movilidad varía en cada país en función del estado físico de la carretera, la distancia con respecto a los principales recursos turísticos, los ingresos invertidos en su mantenimiento y la presencia de transporte colectivo.

En los apartados siguientes, se hablará de como el turismo se ha implementado en cada uno de los países centroamericanos, qué papel juega la Carretera Panamericana en los desplazamientos y cuáles son las características generales de los viajeros en cada país. También, se hará una valoración del grado de integración regional dado por los diferentes tipos de transporte.

3.4. Turismo y movilidad en Guatemala

En 2015, Guatemala registró más de dos millones de turistas internacionales y cerca de \$1.8 mil millones de dólares por concepto de ingresos, lo que convirtió al turismo en una de las primeras actividades económicas (OMT, 2015). A ello se suman 28,000 cruceristas y 13,000 tripulantes que llegaron al país, de octubre de 2014 a mayo de 2015, y que gastaron individualmente entre 90 y 125 dólares, por una estancia de ocho horas. Los puntos de llegada son el puerto de Santo Tomás de Castilla, Izabal, en el Atlántico y el Puerto Quetzal, Escuintla, en el Pacífico.

El turismo guatemalteco crece gradualmente por asociarse con su biodiversidad y la profusión de manifestaciones culturales (Reid et al., op. cit; McCarthy et al., op. cit.). Hay recursos vinculados con

escenarios naturales como el Lago de Atitlán y Semuc Champey, o como largas playas de arena blanca y oscura, como Monterrico, Champerrico, Livingston y Tulate, y arrecifes de coral en donde se observa flora y fauna endémica. También, existen zonas arqueológicas mayas bien conservadas y de renombre en el contexto internacional: Tikal en Petén, Quiriguá en Izabal, Iximché, en Tecpán Chimaltenango; y ciudades con historia colonial como Antigua, Patrimonio Mundial de la Humanidad desde 1979, por sus manifestaciones culturales intangibles como los mercados, costumbres y comidas tradicionales (Reid, et al., op. cit.; Mollinedo, 2014; Sánchez y Propín, op. cit.).

Los destinos preferenciales de Guatemala están muy alejados de la ruta del Ticabus y los turistas que quieren desplazarse hacia ellos deben recurrir a los sistemas de transporte locales (Figura 3.12). La extensión territorial del país (108,889 km²) y el estado de las carreteras imposibilitan el turismo de tránsito desde la capital, a menos que sea hacia Antigua o el tianguis de Chichicastenango. Además, un movimiento pendular desde la ciudad de Guatemala hacia algún otro destino se complica porque los autobuses siempre están saturados, situación asociada con la carencia de transporte público en el país.

Tanto en zonas urbanas como rurales, los autobuses de segunda clase realizan patrones de movilidad territorial del tipo M1b (repetición de puntos de inicio al fin de la ruta) desde las terminales ubicadas en los mercados locales. Funcionan a partir del sistema “*hop on hop off*”, no tienen horarios, salen cada treinta minutos en promedio o cuando la unidad está repleta, y sirven como medio de transporte turístico. Los viajeros alocéntricos son quienes más los usan porque no tienen miedo a comunicarse para pagar el pasaje al ayudante del conductor quien no habla más que español y porque no son ajenos a las manifestaciones culturales guatemaltecas.

Figura 3.12. Guatemala. Distancia desde la Ciudad de Guatemala y de los principales recursos turísticos con respecto a la Carretera Panamericana



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., 2007; McCarthy et al., op. cit.; Mollinedo, op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

Los autobuses de primera clase, o Pullman, son más cómodos y abaten la fricción del espacio por hacer menos paradas e ir sólo de terminal a terminal. A diferencia de lo que ocurre con los de segunda clase, cada pasajero tiene un asiento propio y los boletos se pueden comprar por adelantado en las diferentes estaciones. La estación del Ticabus, en la Zona 7 de la Ciudad de Guatemala, ha contratado personal bilingüe (español-inglés) para que informen a los turistas que desean utilizar el servicio. Esta peculiaridad eleva el costo de viaje entre casi en 400% comparado con el valor de los autobuses locales: por ejemplo, un trayecto por autobuses locales entre la Ciudad de Guatemala y Santa Ana, la frontera con El Salvador cuesta 36 quetzales (5 USD), y desde allí hasta San Salvador 3 USD; en el Ticabus, el costo del trayecto Guatemala-San Salvador es de 23 USD.

El desplazamiento por Guatemala, principalmente entre la Ciudad de Guatemala, Antigua y Panajachel, se puede hacer también a partir de *shuttles* manejados por touroperadoras que resuelven todas las complicaciones de la movilidad, a pesar de que pueden generarse asaltos en la carretera Guatemala-Antigua. Éste es el medio de transporte preferido por los turistas psicocéntricos quienes tienden a realizar desplazamientos M1a (de un punto central a otros puntos). Los costos de movilidad son aún más elevados y el servicio debe reservarse, por lo menos, con veinticuatro horas de anticipación a través de una agencia de viajes o por medio del sitio de hospedaje. La movilidad es muy sencilla: a los turistas se les recoge en el sitio de hospedaje, se le lleva al punto deseado y se regresa al punto de partida.

Por ser el segundo país de mayor tamaño en la región, los tiempos de desplazamiento influyen en las decisiones de movilidad. Aunque los *shuttles* son el medio preferido por los turistas psicocéntricos o parapsicocéntricos, varios viajeros prefieren este método cuando se trata de recorridos cortos. Sin embargo, para recorridos largos, de más de ocho horas, como el de la Ciudad de Guatemala a Flores

o Tikal, se prefieren los autobuses de primera clase por las comodidades, porque como los usuarios de los *shuttle* sostienen, “no es divertido hacer un viaje largo cuando hay veinte personas a bordo de un minibús sin aire acondicionado”.

3.5. Turismo y movilidad en El Salvador

El Salvador, el país más pequeño y más densamente poblado de América Central, es también la nación menos visitada (OMT, 2015). Como resultado de la guerra civil de los años 1980 y la violencia de las bandas (maras) que se ha dado desde los años 1990, El Salvador tiene una mala reputación internacional. No obstante, es un destino turístico que ofrece litorales, volcanes activos y con reservas forestales. A partir de que inicia el nuevo milenio, estos recursos los ha utilizado para ganar la confianza de los turistas y tratar de consolidar la actividad en su territorio (Villatoro, 2013).

Aunque el país recibe menos de dos millones de visitantes internacionales al año (OMT, 2015), el turismo es fundamental para su crecimiento económico. La actividad se sustenta por recursos de orden natural como playas en mar abierto que favorecen la práctica del surf, clima tropical, reservas nacionales, áreas naturales protegidas y geomorfositos de orden volcánico. Éstos se complementan con su patrimonio cultural: más de dos mil sitios arqueológicos del mundo maya como San Andrés, Joya de Cerén, Cihuatán, Quelepa, Tazumal y Tehuacán; y varias localidades pequeñas coloniales enmarcadas en el programa de Pueblos Vivos (Reid et al., op. cit; McCarthy et al., op. cit.).

La actividad turística salvadoreña tuvo poco desarrollo durante el decenio de los ochenta como resultado de la inestabilidad política en tiempos de la guerra civil. Después de los tratados de paz, firmados en 1992, se generaron nuevas expectativas en torno al sector (Sanahuja, op. cit.). No obstante, su desarrollo e implementación fueron muy lentos debido a la falta de infraestructura en las

áreas rurales, el deterioro masivo de la Carretera Panamericana y el establecimiento de otras prioridades en la política económica nacional como el afianzamiento de las maquiladoras.

Coloquialmente, El Salvador es conocido como el país de los cuarenta minutos porque ése es el tiempo promedio de desplazamiento de la capital hacia los recursos turísticos más importantes. Su único medio de transporte público es el autobús y no hay vuelos domésticos, situación que genera un monopolio modal en el desplazamiento de personas. El tamaño del país y los ramales carreteros que derivan alrededor de la Carretera Panamericana, facilitan que los visitantes se desplacen de un punto a otro, dentro del país, en menos de un día. La mayoría de las rutas de larga distancia se hacen desde San Salvador y pocas veces se requiere de cambio de autobús a menos que la ruta se recorra hacia comunidades rurales.

El transporte público tiene subsidio, por lo que los costos son muy bajos. Por ejemplo, ir de San Salvador a Suchitoto, un recorrido de una hora, cuesta 0.5 centavos de USD e ir de San Salvador a Sonsonate, una hora y media, USD 1.30. San Salvador es el *hub* nacional pues cuenta con tres terminales de autobuses, aunque todas las demás localidades de tamaño significativo, tienen al menos una. A diferencia de Guatemala y México, los autobuses sólo salen de día, situación que obliga a los viajeros a tener que realizar turismo de tránsito en el país.

La movilidad en El Salvador se enfoca en los turistas alocéntricos porque si no se habla español y no se tiene cierta cercanía cultural con la pobreza centroamericana, es muy difícil desplazarse. La estación principal de autobuses (Terminal de Oriente) es un simple lote baldío y de terracería, en donde llegan los vehículos sin ningún tipo de reglamentación u horarios que se puedan consultar.

De allí sale la mayoría de las rutas que cubren todo el país en autobuses *guajoloteros*, nombre coloquial para referirse a los autobuses de tercera o cuarta clase (Figura 3.13).

Figura 3.13. San Salvador: Terminal de Oriente



Fotografía: Quintero, 2015.

Además del servicio pulman entre San Salvador y Guatemala establecido desde los años setenta (Rosales, 2017), gradualmente, se han introducido autobuses más modernos para cubrir las rutas principales, como San Salvador – San Miguel, que cuentan con aire acondicionado. Sin embargo, lo dominante es aún la oferta de autobuses en malas condiciones, sin baño y saturados de pasajeros. En algunas ocasiones, cuando se viaja a destinos rurales, como los sitios de playa, hay camionetas acondicionadas en donde los pasajeros van en la parte trasera, de pie y al aire libre.

La complejidad e inseguridad del sistema de transporte salvadoreño ha causado que se desarrollen empresas privadas que proveen el servicio a los turistas parapsicocéntricos y psicocéntricos. Consiste en minibuses *shuttle*, mucho más caros (USD 35, en abril de 2015), y que salen de las touroperadoras ubicadas en el barrio de San Benito y van hacia El Tunco, hacia las playas cercanas a la capital, hacia al aeropuerto y hacia Antigua, Guatemala. El servicio es incipiente, se debe reservar con antelación y sólo hay disponibilidad de un vehículo por día con capacidad para hasta veinticinco pasajeros.

La mayoría de los destinos preferenciales del país están a menos de 50 km de San Salvador (Figura 3.14) y la disyuntiva para los visitantes es si usar transporte público o privado. Podría ser factible llevar a cabo turismo de tránsito y desplazamiento de ida y vuelta en un sólo día a estos destinos; sin embargo, el estado de las carreteras y el constante ascenso y descenso de los pasajeros aumenta la fricción del espacio a una velocidad promedio de desplazamiento de 30 km/h.

El ajeteo en las estaciones y en los vehículos, la saturación de los autobuses y la presencia de vendedores ambulantes a bordo son motivaciones negativas para que los visitantes decidan quedarse en San Salvador. Como consecuencia, la derrama económica generada por el turismo es mínima y el país es percibido como un simple destino “de tránsito” entre Guatemala y Honduras o Nicaragua. En ese sentido, El Salvador necesita de una mayor organización en cuanto a su infraestructura de transporte, desde construcción de estaciones bien consolidadas y ordenadas en cada una de sus ciudades, inversión en mejores vehículos motorizados y mantenimiento en sus carreteras para que el turismo crezca y el país se consolide como un destino turístico en el ámbito internacional.

Figura 3.14. El Salvador: Distancia desde San Salvador hacia los principales recursos turísticos



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

3.6. Turismo y movilidad en Honduras

Honduras, un país que atrae por su mezcla de recursos turísticos y culturales a lo largo de su territorio, cuenta con playas de arena blanca y oscura, arrecifes de coral, abundante flora y fauna y sitios arqueológicos en buen estado de conservación (Reid et al., op cit.). Uno de ellos, Copán, está inscrito en la lista de Patrimonio Mundial de la Humanidad desde 1980. Sin embargo, recibe solo 673,000 visitantes anuales (Worldbank, 2016) de los cuales, la mayor parte, son cruceristas que llegan a las Islas de la Bahía, en la costa Atlántica del país y que sólo pasan unas cuantas horas en el país, sin pernoctar y sin generar una derrama económica significativa (ACAN-EFE, 2015).

A pesar de que los países vecinos han fomentado la expansión del ecoturismo y el turismo de aventura, Honduras les ha apostado fuertemente como motor de crecimiento económico. De acuerdo con Silvestri (2015) “Honduras se vuelve un destino ideal por sus bosques, playas, arrecifes de coral y la diversidad de áreas naturales protegidas [...] se estima que en [el país] hay cerca de ocho mil especies de plantas, doscientas cincuenta de reptiles y anfibios, más de setecientas especies de aves y ciento diez de mamíferos”. Asimismo, sostiene que el país “es muy popular por la belleza de su arrecife de coral en las Islas de la Bahía, los Cayos Cochinos, las playas de Roatán y la Reserva de la Biosfera del Río Plátano”.

El turismo cultural motiva el desplazamiento por el país porque se busca visitar los sitios arqueológicos mayas como Copán, El Puente, El Rastrojón, Los Naranjos, y las Cuevas de Talaube (Sánchez y Propín, op. cit.). El interés por estos lugares inició en el siglo XIX, con el rescate de Copán por parte de organizaciones internacionales, universidades y museos especializados. En la actualidad, Honduras se posiciona en el tercer lugar regional, después de México y Guatemala, en cuanto al número de turistas cuyo objetivo es visitar un sitio arqueológico de la civilización maya. El

mayor interés de la comunidad internacional por Copán radica en que éste fue construido y ocupado en un periodo en el que la cultura maya tuvo su expresión más literal, cuando hubo un gobierno de dinástico de dieciséis reyes (Fonseca, 1996; Reid et al., op. cit.).

A pesar de la diversidad de recursos turísticos, Honduras ha gozado de una mala reputación por haber sido catalogado como “el país más violento del mundo”, por la proporción de asesinatos con respecto a la población local (Calero, 2015). En el Plan Nacional de Desarrollo del presidente Hernández, el turismo era visto como una actividad captadora de divisas y se enfatizó en reducir la inseguridad como propuesta principal de campaña (De la Ossa, op. cit.). Para atacar el problema se ha pedido apoyo internacional y se ha seguido una estrategia de combate en la que el presidente Hernández coordinó a las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional, el Ministerio Público, la Corte Suprema de Justicia, además de agentes migratorios y de inteligencia, para mantener la seguridad ciudadana para evitar que Honduras se mantenga como parte del corredor de drogas entre América del Sur y del Norte (Paullier, 2016). Estas acciones repercuten en la movilidad porque hay revisiones exhaustivas de equipaje en los puntos fronterizo y cuestionamientos hacia los visitantes sobre los motivos del desplazamiento.

A pesar de estas adversidades, la afluencia de turistas internacionales ha aumentado, a partir del siglo XXI, por diferentes razones. No sólo los sitios arqueológicos están en muy buen estado de conservación, sino que comparte junto con Belize la segunda barrera de coral más grande del mundo y la primera con mejor estado de salud. Los visitantes en Honduras pueden interactuar con ecosistemas que ya no existen en el resto del Caribe debido al turismo de cruceros (Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit.) como los humedales prístinos y las aguas más claras en el planeta, en Roatán, uno de los diez lugares más populares para bucear en el mundo (ibíd.).

Honduras es el país del CA-4 con el transporte carretero más filoturístico. Los servicios de autobús están bien organizados, tienen terminales consolidadas que cuentan con información de horarios y personal bilingüe inglés-español. Además, es el único país en donde El Ticabus tiene dos terminales, una en Tegucigalpa, a ocho kilómetros del centro de la ciudad, y otra en San Pedro Sula como resultado de la presencia de las maquiladoras y del turismo de negocios.

Honduras tiene una compañía de transporte que ofrece recorridos nacionales e internacionales hacia Antigua y hacia Guatemala desde Tegucigalpa, San Pedro Sula y La Ceiba. Hedman Alas, empresa fundada en 1952, se ha constituido como una línea de transporte de lujo que destaca tanto por la calidad de sus unidades como de su servicio (Hedman Alas, 2016). Su presencia ha aumentado la movilidad territorial por el país porque ofrece una alternativa de transporte terrestre local de mejor calidad con respecto a otras compañías regionales. Desde que la compañía ganó el premio “Service Best” en 2010, se construyeron terminales multimodales y multicompañías de autobuses funcionales similares a las de América del Norte en Tegucigalpa, San Pedro Sula y La Ceiba, donde hay facilidades para la movilidad de cualquier tipo de turistas.

En Honduras, también hay autobuses *guajolotos* o *rapiditos* que comunican a todo el país y son los más utilizados por la población local por su bajo costo, a pesar de que son más lentos. Por ejemplo, desplazarse de Tegucigalpa a San Pedro Sula a través de autobuses de primera clase conlleva tres horas y media mientras que los *rapiditos*, irónicamente, multiplican hasta en tres veces el tiempo de viaje. A pesar de la ineficiencia del servicio, la población los escoge en función de sus presupuestos económicos y de tiempo ya que utilizan la misma infraestructura que los de Hedman Alas.

No obstante, la disponibilidad y calidad de transporte terrestre en Honduras, la movilidad se complica por la distancia que existe entre los principales *hubs* y los recursos turísticos (Figura 3.15). Tres de los principales recursos: Copán Ruinas, Roatán y La Mosquitia están a más de 100 km de distancia del punto de llegada del autobús y los turistas tienen que internarse en el país por medio de los *rapiditos*. De acuerdo con HCH Noticias (2016), esta situación es un problema tanto para los turistas como para la población local:

“Varios pobladores de la comunidad de La Mosquitia en departamento de Gracias a Dios, demandan a las autoridades la construcción de una carretera que pueda unirlos con el resto de Honduras. [...] La representante de los lugareños, Bianca Gonzáles, dijo que piden la obra de infraestructura, pero no quieren que se dañe el medio ambiente, ni lleguen cosas malas al lugar. Sostuvo que, [...] está consciente que la modernización puede traer consigo la inseguridad, pero el desarrollo no se puede parar y se deben crear normas que regulen a detalle cada uno de los aspectos que serán parte de una nueva realidad para los misquitos.” (HCH Noticias, 2016).

Copán Ruinas padece el mismo problema que La Mosquitia y, por ello, se recomienda desplazarse hacia allí vía Guatemala. La cercanía con la frontera guatemalteca favorece la movilidad desde Antigua o la Ciudad de Guatemala a través de *shuttles*. Los turistas que quieren moverse por *rapidito* tienen que padecer un viaje de más de ocho horas desde Tegucigalpa o de casi cuatro horas desde San Pedro Sula, aunque sólo sean 126 km de distancia. Al no haber Ticabus hacia Copán, la única opción rápida y segura es Hedman Alas, aunque con un costo elevado: 45 USD ida y vuelta.

Figura 3.15. Honduras: Distancia desde Tegucigalpa y San Pedro Sula hacia los principales recursos turísticos



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

Finalmente, ir hacia Roatán por vía carretera (o al menos hasta La Ceiba) resulta muy sencillo por la variedad de ofertas. El problema con la movilidad aquí no es llegar por vía terrestre sino el tramo por mar; al ser un enclave turístico, la oferta de transporte marítimo es limitada y de alto costo (50-60 USD por viaje de ida y vuelta). Roatán no es un destino para mochileros sino para viajeros con mayor poder adquisitivo y, como cualquier polo de desarrollo, la integración territorial de las islas con respecto a la región ístmica es prácticamente inexistente. Así, muchos turistas internacionales prefieren llegar a Roatán a partir de cruceros y no aportan una derrama económica significativa en el país: descienden del barco unas cuantas horas, no se internan en el territorio y tienen la mayoría de sus necesidades cubiertas desde el barco.

3.7. Turismo y movilidad en Nicaragua

Nicaragua es el país de mayor tamaño en el istmo, el tercero menos visitado con 1.5 millones de turistas en 2015 (OMT, 2015) y el considerado más seguro para el viajero dentro de la región (Valle, op. cit.). Además, es un país poco consolidado ante los mercados turísticos internacionales pues, al igual que lo que sucede en Guatemala y en Honduras, el 70% de sus visitantes proceden de otros países de América Central y casi siempre sólo como viajeros rumbo a Costa Rica. Esta situación se da porque Costa Rica ha sido el caso de mayor éxito del turismo en la región y, como ambos tienen recursos similares, los turistas se sienten más atraídos por visitar el segundo (Valle, op. cit.).

Los viajeros que deciden visitar Nicaragua se motivan por los escenarios de origen volcánico: conos cineríticos, domos y lagos; montañas y llanuras tropicales. Aunque su porcentaje de áreas naturales protegidas es menor comparado con el de Belize y el de Costa Rica, varios turistas lo prefieren por su autenticidad y su grado de conservación (Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit.). Asimismo, si se compara el número de sitios culturales en Nicaragua con sus países vecinos, esta nación tiene poca

variedad. Además, los años de la Revolución, la Guerra Civil y los desastres naturales han asolado a museos, galerías y teatros, y la falta crónica de fondos de inversión, la inflación y el desempleo han pauperizado la infraestructura (Fonseca, op. cit.). No obstante, la aparente carencia de recursos y sus vicisitudes económicas y sociales, Nicaragua ofrece buenas experiencias a los viajeros dispuestos a desafiar sus carreteras sucias, con rupturas en el pavimento y su transporte público ineficiente y saturado.

La mayoría de los turistas entrevistados para esta investigación perciben a la capital nicaragüense como anodina y sólo la transitan sin conocerla realmente, pernoctan allí y la utilizan como un *hub* para movilizarse hacia otros destinos. De acuerdo con el Ministerio de Turismo de Nicaragua (INTUR, 2014), la ciudad colonial de Granada es el punto turístico preferido. Su parque central, el Parque Colón, alberga un sinnúmero de vendedores ambulantes de alimentos y artesanías tradicionales; desde allí se ofrecen carruajes recorridos a caballo por el casco antiguo de la ciudad, paseos al Lago Nicaragua, y visitas a los geomorfositos originados por la actividad volcánica: el estratovolcán Mombacho, a la Laguna de Apoyo y sus islotes piroclásticos.

En la costa del Pacífico nicaragüense está la playa que atrae a la mayor cantidad de turistas extranjeros, en su mayoría mochileros que buscan hacer surf: San Juan del Sur (McCarthy et al., op. cit.; INTUR, op. cit.). Allí, esta actividad se conjuga con el *trekking* y con deportes extremos que han transformado a la localidad en un enclave turístico como resultado de la inaccesibilidad económica hacia la población local. Después de Granada, San Juan del Sur es el sitio al que el INTUR quiere convertir en un polo de desarrollo para generar crecimiento económico (Valle, op. cit.; Sánchez y Propín, op. cit.).

A setenta kilómetros del litoral Atlántico se ubican Corn Islands, un archipiélago cuya economía giró en torno a la producción de coco y la pesca de langosta y camarón, a lo largo de la mayor parte del siglo XX. Como resultado del desarrollo turístico de los cayos de Belize y de Honduras, su economía también volteó hacia ese sector a partir de la oferta del buceo y el *snorkel* en sus arrecifes de coral. Corn Islands es un destino poco accesible tanto para nicaragüenses como latinoamericanos por el alto costo del transporte y por el valor de los servicios turísticos (Valle, op. cit.).

Otro recurso es León, ciudad que se considera la capital cultural de Nicaragua y cuyo centro histórico es Patrimonio Mundial de la Humanidad. En el Lago Cocibolca, se ubica la Isla de Ometepe donde se realiza ecoturismo a partir de senderismo y geoturismo vinculados con la observación de los conos gemelos Concepción y Maderas (Domínguez, 2009). Al sur del país, el pequeño poblado de El Castillo ofrece turismo cultural en el Castillo de la Inmaculada Concepción, una fortaleza construida por los españoles en el siglo XVII, para impedir las invasiones de los piratas (Reid et al., op. cit.). Finalmente, la región central concentra los cafetales del país; allí el clima es más fresco y se realizan actividades de zooturismo y ornitología en Matagalpa y en la Reserva Natural Miraflor (Sánchez y Propín, op. cit.; Valle, op. cit.).

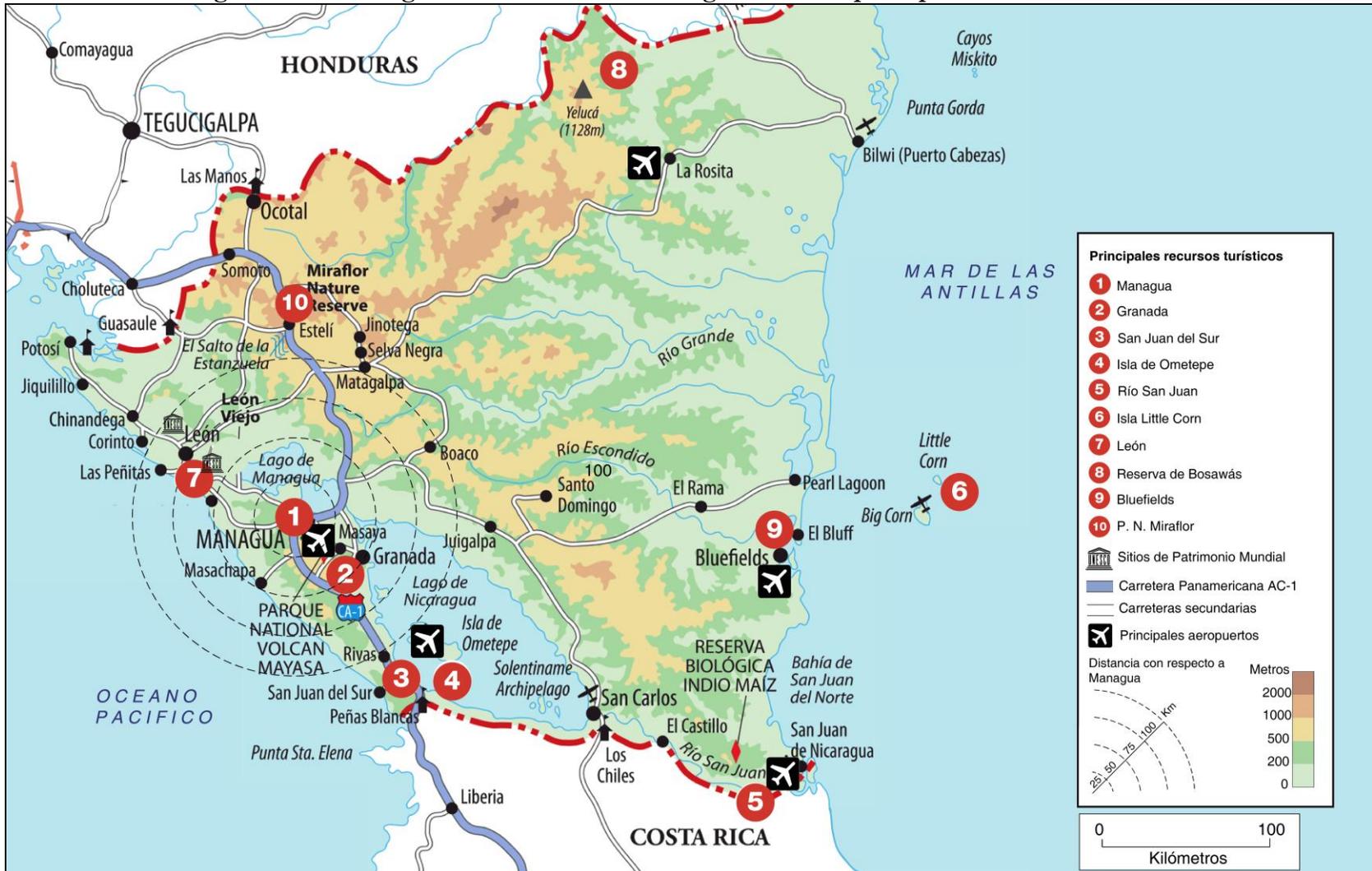
El relieve de Nicaragua hizo que la mayoría de sus localidades se ubicaran en la región occidental, situación favorable para que la Carretera Panamericana cruce al país de norte a sur por el flanco Pacífico (Figura 3.16). Sin contar a las flotillas de Ticabus o las de la compañía local Transnica, la mayoría de los autobuses que la recorren son viejos vehículos escolares estadounidenses comprados para resolver las demandas de transporte interurbano en el periodo de urbanización (Valle, op. cit.). Ahora, paulatinamente, han empezado a proliferar minibuses *express* y *shuttles* que vinculan los destinos más populares, como Managua-Granada o Managua-León. Ésta es una mejor opción para

los turistas porque los vehículos no van tan llenos, hacen paradas menos frecuentes, tienen aire acondicionado y el operador está capacitado para atender las necesidades de los usuarios.

En Nicaragua, tanto locales como turistas se desplazan por medio de buses interurbanos llamados *ruteados*. La movilidad territorial se limita porque los horarios son restringidos de 5 AM a 6 PM. Si una persona quisiera desplazarse en la noche de una localidad a otra, le es imposible hacerlo. Además, sólo hay terminales de transporte consolidadas en Managua y Estelí; en otras localidades, el autobús se aborda en un lote baldío adyacente al mercado principal en donde no hay disponibilidad de horarios ni información y se deben escuchar los anuncios orales emitidos por los ayudantes de los operadores para saber la ruta y el destino.

Cuando los turistas tienen las condiciones psicológicas necesarias para movilizarse a partir del transporte público nicaragüense, éste es muy accesible económicamente. El costo por el servicio oscila entre uno y cuatro dólares de Estados Unidos por viajes de hasta cuatro horas. Sin embargo, las decisiones sobre el uso del transporte se pueden alterar al ver la forma de almacenar el equipaje: si hay espacio al interior del vehículo, los usuarios llevan consigo un número ilimitado de bultos y el viaje se vuelve incómodo para los otros usuarios; si el espacio es limitado, todas las maletas se apilan en el techo del autobús y se genera una situación de tensión por miedo a perder el equipaje.

Figura 3.16. Nicaragua: Distancia desde Managua hacia los principales recursos turísticos.



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

Otra opción viable de movilidad, para aquellos que van en grupos de más de seis personas o para quienes desean desplazarse después de las seis de la tarde, son los minibuses *shuttle* privados. Su costo es mayor (hasta 170 dólares de Estados Unidos por el circuito de 260 km entre Managua y San Juan del Sur) y resuelven las necesidades de movilidad a través del país. El costo de este servicio lo vuelve poco accesible para la mayoría de los turistas y sólo puede ser contratado a través de touroperadoras y de sitios de hospedaje. En algunos casos, es la única opción viable, cómoda y segura cuando se quiere llegar a un destino alejado e inaccesible desde Managua o de la Carretera Panamericana como la Reserva de Bosawás.

3.8. Turismo y movilidad en Costa Rica

Desde 1995, el turismo en Costa Rica es el sector económico de mayor crecimiento y la actividad de donde se obtienen mayores ingresos por concepto de divisas, incluso por encima que la agricultura del café (ICT, 2017). Su *boom* inició en 1987, año en que se recibieron más de 250,000 visitantes por primera vez y, para 2015, el número de visitantes extranjeros superó los 2.7 millones (Barquero, 2016). La actividad contribuye con el 12.5% del PIB nacional, es responsable de 11.7% de los empleos directos y atrae al 17% de los flujos de inversión extranjera directa. Además, ha contribuido a reducir la pobreza en un 3% (Madriz, 2010).

En el decenio de 1980, Costa Rica se volvió un destino popular por sus recursos turísticos naturales y por su sistema de parques naturales y áreas naturales protegidas que cubren el 23.4% de su extensión territorial y contienen al 5% de la biodiversidad global (Quesada, 2007). Además, cuenta con una plétora de playas, tanto del lado del Pacífico como del Atlántico a poca distancia con respecto a la ciudad de San José (Madriz, op. cit.). A esto se suman la serie de volcanes que se pueden visitar con toda seguridad como el Poás, el Arenal y el Irazú.

De acuerdo con el Ministerio de Turismo Costarricense (2014), el 47% de los turistas que visitaron el país llevaron a cabo actividades relacionadas con el ecoturismo como *trekking*, la observación de flora y fauna, y el turismo sostenible en comunidades rurales. El país se incluyó, en 2011 y 2012, en la revista *Ethical Traveler* dentro de los diez destinos turísticos más éticos del mundo subdesarrollado y *Lonely Planet* lo posicionó en 2014, 2015 y 2016 como uno de los veinte países que hay que visitar (McCarthy et al., op. cit).

El trabajo de campo realizado para esta investigación reveló que Costa Rica es percibido como el destino ecoturístico preferencial en el istmo. El 84% de los entrevistados argumentó que visitarían el país para experimentar la biodiversidad de sus parques y reservas, y que encontraban que la mejor manera para desplazarse era por medio del *Ticabus* porque los costos de vuelo elevaban mucho su presupuesto de viaje. Los turistas se desplazan con el objetivo de llevar actividades en torno al turismo litoral (55%), observación de la flora y fauna (44%), visitar los volcanes (43%), hacer *trekking*, ornitología (30%), turismo de *canopy* (26%), saltar del *bungee* (11%), surfear (11%), *snorkeling* (10%); y *rafting* (7%). En contraparte, el turismo urbano en la ciudad de San José es de sólo 17%.

En 2014, más de 1.5 millones de turistas visitaron los parques nacionales y las áreas protegidas. Los parques más visitados fueron Manuel Antonio, Tortuguero, Cahuita, y los parques alrededor de los volcanes Poás, Arenal e Irazú (Skutch, 1971; Sánchez y Propín, op. cit.). Sin embargo, la movilidad por Costa Rica aumentó sus flujos, en 2007, cuando se eligieron sus Siete Maravillas Naturales, un concurso organizado por el periódico *La Nación* cuyo propósito fue catalogar a los recursos del país y jerarquizarlos por su belleza (Chinchilla, 2014). Los sitios etiquetados como las Siete Maravillas Naturales de Costa Rica son: 1. Isla del Coco, 2. Volcán Arenal, 3. Cerro Chirripó, 4. Río Celeste, 5. Canales de Tortuguero, 6. Volcán Poás y 7. Reserva Monteverde.

La movilidad al interior de Costa Rica no sólo depende del grado de interconectividad de las carreteras y del imaginario de los visitantes, sino también del alcance regional del turismo. La mayoría de los turistas que llegan por avión lo hacen por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ubicado en Alajuela, a 17 km de la ciudad de San José (Castro, 2014). Hay varias aerolíneas que comunican a San José con Europa: Iberia que la conecta con Madrid; Edelweiss Air con Zúrich; Condor con Frankfurt y Múnich; British Airways con Londres; Air France con París y KLM la comunicará con Ámsterdam a partir de octubre de 2017. Para el caso de vuelos hacia América del Norte, American Airlines, Delta, United y US Airways vinculan al país con diversas ciudades estadounidenses como Chicago, Houston, Miami y Nueva York; Air Canadá Rouge y Air Transat con urbes canadienses como Toronto y Montréal; y, Aeroméxico, Volaris e Interjet ofrecen servicio desde la Ciudad de México y desde de Guadalajara. Además, hay aerolíneas como Avianca, Cubana, Air Panama, Copa y Albatros que vuelan hacia el sur. El Aeropuerto Internacional de Liberia (Daniel Oduber Quiros), en Guanacaste, recibe vuelos provenientes de Estados Unidos, *charters* europeos y vuelos de corto alcance provenientes de Nicaragua.

A pesar de la conectividad aérea internacional de Costa Rica, para 2016, el 62% de los visitantes entraron al país por tierra como se reportó en los registros de los cruces fronterizos (ICT, op. cit.). De ellos, la mayoría lo hace a partir del servicio de Ticabus o del de Transnica y provienen de Managua o de la Ciudad de Panamá, aunque es incierto si la finalidad de su ingreso es para permanecer en el país con motivos turísticos o sólo lo visitan como lugar de tránsito. Costa Rica sirve como un espacio de tránsito entre Panamá y Nicaragua por la presencia de autobuses de bajo costo que llegan a ambas fronteras, desde donde los viajeros cambian de autobús en alguna de las compañías locales que llegan hasta San José. Así, la capital costarricense es el *hub* de todos los servicios de autobús en el país y está comunicada por la Carretera Panamericana. El relieve

accidentado que rodea a la ciudad, su posición central en el territorio y su densidad de población, hacen que la mejor infraestructura carretera se ubique aquí; cualquier punto del país está a menos de 300 km y, por lo tanto, la estructura carretera es prácticamente radial resultado del Plan Nacional de Desarrollo Carretero de 1972 (Figura 3.17) (Hall, 1980).

A diferencia del resto de los países firmantes del CA-4, los autobuses intrarregionales en Costa Rica están en mejores condiciones, aunque no en las óptimas, y hay pequeñas estaciones de autobuses en cada una de las localidades. En algunos sitios como San José y Liberia, hay información en español y en inglés con los horarios de las corridas y los puntos que se recorren en la ruta. Además de la promoción turística internacional de Costa Rica, su transporte terrestre está acondicionado para satisfacer las necesidades de los turistas y facilitar el desplazamiento a través del país.

El principal problema de la movilidad en Costa Rica no radica en la falta de transporte, sino en que la red de carreteras es lenta y, la mayoría de las veces, se requiere pasar por San José para ir a cualquier sitio. Otro inconveniente es que, a diferencia de sus vecinos donde lo habitual es que la mayoría de compañías de autobús salgan de una misma estación, en las ciudades grandes, especialmente en San José, hay una estación de autobús para cada trayecto y con distancias considerables entre ellas. Por ello, es que algunos turistas perciban que la movilidad interna en el país no es sencilla, que es confusa y que, a pesar de su pequeño territorio, les resulte costoso por los gastos que genera el desplazamiento (*commuting*) entre las diferentes estaciones.

Figura 3.17. Costa Rica: Distancia desde San José hacia los principales recursos turísticos



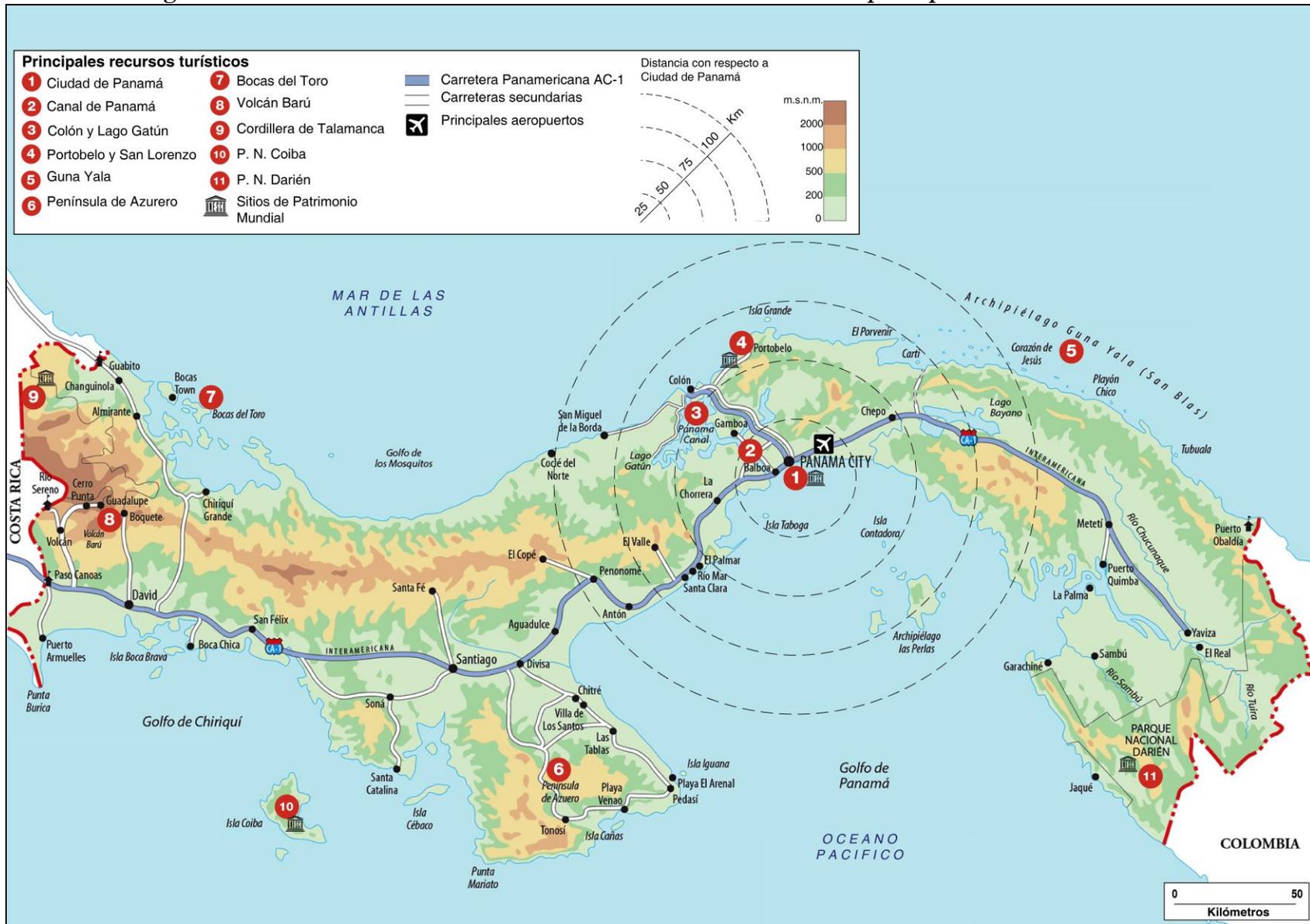
Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit.; McCarthy et al., op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

3.9. Turismo y movilidad en Panamá

Panamá ocupa una estrecha franja de tierra que divide al Pacífico y al Atlántico y a Norteamérica de Suramérica y, por ello, ha sido durante mucho tiempo, incluso antes de la construcción del canal, uno de los grandes cruces del mundo. Sus lazos históricos con Estados Unidos han dado lugar a una percepción del país como si fuese una colonia *de facto*, aunque las culturas españolas, africana, caribeña, china, europea e indígenas hayan jugado un papel central en la creación de una sociedad más orientada hacia el exterior con respecto a América Central (McCarthy et al., op. cit.). Si se compara con los otros países de la región, cuenta con un mayor desarrollo económico y el tipo de cambio anclado del Balboa, su moneda local, con el dólar estadounidense, hace que sea uno de los países más caros de la región. A pesar de lo anterior, los turistas demandan de sus selvas, de las actividades de observación de la vida silvestre y de la presencia del canal (ibíd.; Reid et al., op. cit.).

Para muchos turistas, la Ciudad de Panamá es percibida como la capital más llamativa del istmo por sus contrastes espaciales. Su principal recurso consiste en un frenético centro bancario internacional y un antiguo barrio colonial; en la parte sur de la urbe hay un barrio con vida nocturna llamado Punta Paitilla y hacia el este, a ocho kilómetros, está la Zona del Canal. La ciudad se ubica en el centro del país sobre el litoral del Pacífico y su posición geográfica la vuelve un *hub* natural desde donde los visitantes se desplazan a los sitios turísticos preferenciales que están a poca distancia: las ruinas coloniales y la costa caribeña de la provincia de Colón; la selva tropical, entre América Central y América del Sur en el Darién y Guna Yala en la costa caribeña (Sánchez y Propín, op. cit.; McCarthy et al., op. cit.) (Figura 3.18).

Figura 3.18. Panamá: Distancia desde la Ciudad de Panamá hacia los principales recursos turísticos



Fuente: Elaboración propia con base en Reid et al., op. cit; McCarthy et al., op. cit. y Sánchez y Propín, op. cit.

Después del transporte interoceánico del Canal de Panamá, el turismo es la segunda actividad económica en el país y se centra en el de negocios, el litoral y en el de compras (Hernández, 2015). La mayoría de los turistas provienen de Estados Unidos, Canadá, Europa, América Central y América del Sur y la derrama económica anual es de 1400 millones de dólares. La cifra aumenta conforme el país se consolida como un destino turístico preferencial mundial: en 2004 recibió un millón de turistas, 2011 la cifra se duplicó y se espera que se rebasen los tres millones para 2020 (Albert y Nel, 2012).

En 2015, el aeropuerto internacional de Tocumen recibió más de 1.6 millones de turistas (Tocumen, 2016). El ingreso por vía carretera es limitado porque la conectividad con Colombia no existe y sólo puede hacerse a partir de Costa Rica. Como la economía panameña está dolarizada, es el destino con el mayor gasto turístico per cápita de toda la región (350 dólares diarios), además, la estancia en el país es relativamente corta (seis o siete días), si se compara con el promedio de dos semanas en cualquier otro país centroamericano (CATA, 2015).

En 2012, el periódico New York Times colocó a Panamá como el mejor lugar para visitar debido a su economía estable como resultado de haber recuperado el control del canal (Adventure Life, 2012). Para el diario, su sello distintivo es, justamente, la presencia del canal. Otros de sus recursos son el BioMuseo, un centro educativo dedicado a la historia natural del istmo que abrió en 2014; el Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá, Patrimonio Mundial desde 1997, y el archipiélago de Bocas del Toro. Además, Panamá busca posicionarse como un destino de élite con la apertura, en 2013, del hotel Waldorf Astoria, el primero de esta cadena en América Latina, y con la del centro recreativo Trump Ocean Club, en 2010 (McCarthy et al., op. cit.).

A pesar de los intentos del país por consolidarse como un destino integral que contenga litorales, turismo cultural y urbano, y áreas naturales protegidas, su principal recurso es el Canal de Panamá. Éste es un *chokepoint* marítimo² y antrópico de 80 km de longitud que permite el tránsito comercial entre los océanos Pacífico y Atlántico a partir de un sistema de esclusas (Hernández, op. cit.). La actividad turística allí conlleva dos dinámicas territoriales: una lineal, cuando el canal se usa como una ruta al interior de Panamá y otra puntual, cuando el canal es sólo un lugar vinculado con el turismo de la Ciudad de Panamá. Así, la movilidad hacia el canal depende de la manera en que los turistas lo perciben y lo consumen territorialmente.

La movilidad hacia el Canal desde la capital está tan diversificada que cualquier turista puede llegar al sitio sin ningún problema. Es factible el desplazamiento a través de transporte público o privado desde la estación del Ticabus, ubicada en el flanco norte del centro comercial Albroom. También, allí puede abordarse el Panamá Canal Railway, el primer ferrocarril transcontinental para realizar un recorrido de noventa minutos hasta el canal. En ambos casos, la información del viaje está disponible en español y en inglés, situación que facilita la movilidad de turistas alocéntricos y psicocéntricos.

En la región occidental panameña se favorece más la movilidad territorial por sus condiciones históricas y fisiográficas. En el corredor del Canal y la región Pacífico está la mayor red carretera del país y es servida por transporte de mejor calidad que en el resto del istmo. Desde la Gran Terminal Terrestre (Albroom) es fácil desplazarse a cuatro de los principales recursos del país: la Ciudad de Panamá, las esclusas del canal, el Lago Gatún y la Ciudad de Colón (Figura 3.18). Sin embargo, si se quisiera ir hacia el oeste del país a Bocas del Toro, o desplazarse hacia el oeste, a Guna Yala, el traslado es difícil porque sólo hay una vía de acceso y se requiere de transporte multimodal. A Bocas del Toro sólo se puede llegar por barco o avión por ser un archipiélago; a Guna Yala, una comarca

indígena en el flanco caribeño, se accede por vehículos todo terreno 4x4, por avión y por barco. Además, en esta región la movilidad territorial debe hacerse a partir de transporte marítimo por ser insular y albergar a comunidades indígenas costeras. Así, la mayoría de los visitantes con presupuestos económicos y temporales limitados difícilmente se movilizan hacia allí a pesar de que la distancia es de menos de 200 km con respecto a la Ciudad de Panamá.

La Ciudad de Panamá funciona como un *hub* de transporte por ser el centro de la red carretera nacional. Desde ahí, hay autobuses regulares a Colón, Metetí en Darién, Almirante (la localidad más cercana a Bocas del Toro) y hacia todas las ciudades y localidades occidentales. Para satisfacer las necesidades de los viajeros y de la capacidad de movilización, hay diferentes tipos de unidades que van desde autobuses *Pullman* con aire acondicionado, minibuses y hasta vehículos escolares estadounidenses de reuso. Igualmente, a mayor grado de confort, mayor la preparación de los operadores para interactuar con los turistas. Los viajeros alocéntricos, que tengan conocimientos básicos del español, podrán moverse en forma barata y en movimientos de tipo T4, y los psicocéntricos pueden desplazarse en los Pullman y a partir de movimientos lineales de punto a punto.

En localidades más pequeñas y rurales panameñas, la movilidad se abate porque éstas son servidas por minibuses menos frecuentes, camionetas y camiones de plataforma plana (redilas) conocidos como chivas o chivitas. La movilidad en chivitas es más rudimentaria que la del resto del país y se requiere tener un amplio presupuesto de tiempo y características culturales cercanas para poder comunicarse con los operadores. Si los viajeros no tienen esas características, padecen la movilidad y hasta se percibe a Panamá como el país con el sistema de transporte más ineficiente (Fisher, 2015).

Tanto en Panamá como en todos los países centroamericanos se reproduce el mismo fenómeno económico resultado de la globalización y el neoliberalismo, que afecta la movilidad territorial de turistas y locales: los autobuses son propiedad privada y no hay subsidio por parte del Estado. Panamá se promociona a sí mismo como un país más desarrollado que el resto de los del istmo, aunque, contradictoriamente, su inversión en infraestructura carretera es muy similar. Para abril de 2015, sólo la Ciudad de Panamá, Colón y David tenían terminales de transporte consolidadas mientras que, en el resto de las localidades, los autobuses salen de la plaza central o de la calle principal. Aunque haya terminales consolidadas, los servicios, si bien son frecuentes, tienen horarios variables y los usuarios pueden abordar o descender en cualquier punto; además, los operadores pocas veces respetan las rutas y paradas establecidas. Lo anterior provoca incertidumbre en los viajeros porque nunca se sabe con precisión cuánto tiempo de recorrido se hará entre dos localidades.

El transporte ha jugado un papel fundamental en la movilidad turística centroamericana porque más del 80% de los viajeros del istmo se desplazan por vía terrestre. Todos los servicios de transporte carreteros se caracterizan por ser bastante competitivos. Sin embargo, aún falta gestionar planes de desarrollo colectivo para cohesionar territorialmente al istmo. Aún no existe una ley a nivel regional que regule la responsabilidad civil en el transporte, las situaciones conflictivas son resueltas por los Códigos de Comercio de cada país, aunque, en la práctica, lo que opera son arreglos de caballeros (sic.) entre los transportistas y usuarios. Sin embargo, los transportistas encuentran una serie de problemas que inciden sobre sus costos como el mal estado de la mayor parte de la red de carreteras, las demoras en los puestos fronterizos y, en algunos casos, prácticas discriminatorias en contra de personas de ciertas nacionalidades, principalmente racismo hacia mexicanos y asiáticos. Si todos estos elementos no se atienden, por mucho que cada país tenga sus propias reglas y su propia

articulación territorial, la movilidad por el istmo será muy fragmentada y no contribuirá a lograr la integración de una unidad turística que se caracterice por el libre tránsito y una fluidez notoria en el traslado de personas.

Notas

1. Este tipo de turismo es aquel que se realiza cuando se tienen unas horas, en el espacio de tránsito. Los turistas salen del espacio que alberga la infraestructura turística (aeropuertos, estaciones de autobús, estaciones de trenes) y realizan una excursión de menos de un día con la finalidad de conocer la localidad que funciona como el *hub* turístico.

2. Un *chokepoint*, traducido arbitrariamente como cuello de botella, es un elemento geográfico terrestre como un valle, desfiladero o un puente, o marítimo como un estrecho o un canal cuyo acceso es controlado políticamente por una fuerza armada o un agente soberano.

Capítulo 4. El estado actual de la integración regional turística en América Central y las externalidades territoriales de la movilidad

En este último capítulo, se examinará cómo es que la integración regional centroamericana ha sido un proceso complejo y controvertido a lo largo de sus diferentes etapas y cuáles han sido sus alcances y sus límites. En la actualidad, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) ha logrado que cada gobierno nacional se comprometa con una parte del proceso a partir de la gestión de proyectos incluyentes hacia todos los países (Ullate, 2014; SICA, 2013). Los cambios en la economía política de la región han reestructurado las actividades productivas y han alejado a las naciones de la agricultura tradicional para darle cabida a la terciarización en menos de veinte años y, así, reavivar el proceso de integración (Liu y Jenkins, 1996).

El modelo de integración de América Central siempre ha estado vinculado con la economía política de la región. En el decenio de 1970, el istmo desarrolló un modelo de industrialización por sustitución de importaciones basado en la integración intrarregional y el desarrollo dirigido por el Estado y fue un componente fundamental para el establecimiento del Mercado Común Centroamericano (MCCA) (Ullate, op. cit.; Solís, 2014). La amplia liberalización comercial del decenio de 1980 sentó las bases para que las reformas más profundas del Consenso de Washington orientaran a las economías de América Central hacia la exportación en favor del desarrollo interno y, para 1990, se vio una revitalización del proyecto de integración iniciado por el MCCA (Solís, op. cit.).

En 1991, el Protocolo de Tegucigalpa estableció las principales instituciones de la integración y se declaró que el mejor modelo para el desarrollo de la región sería uno basado en el “doble crecimiento”: hacia el interior a través de la unión económica regional y hacia afuera a través del libre comercio (Protocolo de Tegucigalpa, 1991; Parlamento Europeo, 2014). El Tratado de Libre

Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América (DR-CAFTA) y el Acuerdo de la Asociación entre la Unión Europea y América Central han dado forma a la economía política de América Central y han definido los contornos de la integración regional (Ullate, op. cit.). Y, en la actualidad, el proyecto de integración establece a la actividad turística como agente para mejorar la competitividad y la promoción de la nueva agenda comercial centroamericana.

4.1. La emergencia del turismo como estrategia de desarrollo regional

El turismo ha sido una estrategia significativa de desarrollo no sólo para los países del istmo sino para las naciones insulares vecinas del Mar de las Antillas (Lanza y Pigliaru, 1999; Barro y Sala-i-Martin, 1995). Sin embargo, el modelo de turismo masivo centrado en recursos litorales ha sido ampliamente criticado por sus escasos resultados en el desarrollo económico y en la mejora de la calidad de vida de la población local y sólo ha servido para que las empresas hoteleras internacionales acumulen capital (Liu y Jenkins, op. cit.). Además, muchos de los visitantes que llegan a la región desdeñan esta forma de turismo porque buscan una actividad más auténtica, gestionada por la población local y soportada por un entorno menos transformado (Cohen, 2005). Así, las instituciones turísticas regionales han creado el producto “centroamericano” basado en la arqueología maya, la biodiversidad y las playas orientado hacia viajeros jóvenes, alocéntricos y sin miedo a la movilidad territorial (Lew y McKercher, op. cit.).

El sector se ha establecido y promovido a través de la inversión de empresas transnacionales, de expatriados provenientes de América del Norte y Europa Occidental y de la población local (Lanza y Pigliaru, op. cit.). Para el primer caso, la creación de la Ley de Incentivos Fiscales de las Leyes del Proyecto Papagayo costarricense ejemplifica cómo se atraen las grandes cadenas hoteleras, como Four Seasons, a partir de la transformación del marco legal (Salas, 2009). También, el Plan Nacional

de Desarrollo del Turismo de Honduras sirvió para que empresas como Resorts of the World y el Banco Interamericano de Desarrollo desarrollaran complejos hoteleros de cuatro y cinco estrellas en Bahía de Tela (Meza 2013; Trucchi, 2011). Más aún, hay empresas españolas, como Barceló y Meliá, que han invertido ampliamente en los espacios litorales de la región (Barro y Sala-i-Martin, op. cit.). A pesar de la resistencia de las comunidades locales, en ambos casos, los proyectos se han justificado bajo el argumento de que traerán desarrollo económico y generarán empleos en áreas deprimidas y marginales. A pesar de la creciente llegada de capitales internacionales, aún predomina la inversión de empresas locales pequeñas y medianas (SICA, 2015; Pereiro, 2013). Esto genera tensiones respecto al tipo de modelo turístico que debe ponerse en práctica y cuestiona la compatibilidad de la inversión extranjera directa con el turismo de menor escala y de propiedad local.

El turismo también se financia por organismos no gubernamentales que actúan como donantes bilaterales y multilaterales que ven a la actividad como una oportunidad para reducir la pobreza (ibíd.; Ferguson, 2010b). Sus agendas políticas son compatibles con los objetivos del desarrollo del milenio de las Naciones Unidas como la integración de las poblaciones previamente marginadas en la actividad productiva y la promoción de la igualdad de género y autonomía de las mujeres (ONU, 2005; Escaith, op. cit.) Además, han destinado fondos para favorecer la inserción en la actividad a personas y de las mujeres indígenas (Cañada, op. cit.; Ferguson, op. cit.). Ejemplos de lo anterior son el Proyecto del Desarrollo Regional en el Valle de Copán, financiado por el Banco Mundial, que recibió \$2.96 millones de dólares para la creación de microempresas turísticas basadas en la incorporación de poblaciones y mujeres indígenas. Finalmente, el proyecto sobre Turismo Rural Comunitario de Costa Rica, financiado por el BID, busca desarrollar un modelo para la reducción de la pobreza en todo el istmo a partir del turismo alternativo (Cañada, op. cit.) y su objetivo central es integrar a la población rural a la actividad turística.

4.2. El desarrollo del turismo y la integración regional centroamericana

La implementación del turismo centroamericano se sustenta en dos instrumentos políticos: la Declaración de Montelimar, firmada en 1996, que reconoce la fuerza que tiene la actividad para mejorar la competitividad global del istmo y aumentar la diversificación de las economías nacionales; y la creación de las diez Secretarías Técnicas Especializadas del Sistema de Integración Centroamericana, encargadas de la integración política y económica en América Central (Solís, op. cit.; Ullate, op. cit.).

La creación de una región turística ha sido el intento de integración regional más exitoso en el contexto centroamericano desde la creación del Mercado Común. Además, ha favorecido que se formulen políticas y se instauren instituciones para alcanzar el desarrollo económico (Romanelli y Khessina, 2005). Por ejemplo, la Secretaría de Integración Turística Centroamericana (SITCA), el órgano responsable de elaborar y efectuar las políticas turísticas de la región, trabaja estrechamente con el Cuerpo de Integración de América Central y con el Cuerpo de Competitividad y Desarrollo de América Central. Esta relación político-laboral ha facilitado la promoción turística centroamericana – como la Ruta Colonial y de los Volcanes–, y vincularla con el transporte terrestre (SICA, 2013). También, el Consejo Centroamericano de Turismo (CCT), órgano compuesto por los siete ministros de turismo nacionales, aborda el desarrollo del turismo y su objetivo es:

“Facilitar y promover el desarrollo del turismo en toda la región de América Central con el fin de integrar a la industria (turística) como un sector estratégico en cada país, con el objetivo de contribuir al desarrollo del turismo sostenible en la región. Además, [...] facilitar y estimular el desarrollo del turismo en toda América Central, a partir de la eliminación de cualquier obstáculo e impedimentos a la libre circulación de personas en la región y la integración de la promoción del turismo, como un papel del Estado, en todas las actividades de las diferentes ramas de gobierno.” (ibíd.)

Los intereses del sector privado han estado cubiertos en el plan de integración turística centroamericana desde el principio. El proyecto se originó como respuesta a la presión de los actores turísticos que deseaban invertir o expandirse en la zona. SITCA ideó como estrategia política de integración la incorporación del sector privado dentro del sector público al momento de la toma de decisiones en la Declaración de San José de 2002. Además, la política de desarrollo turístico está influenciada por los objetivos de los capitales turísticos regionales e internacionales, y los intereses de dichos actores han quedado representados en los procesos políticos de integración (Ferguson, op. cit.; Hale, op. cit).

La Federación de las Cámaras de Turismo de América Central (FEDECATUR) y la Federación Centroamericana de Touroperadores (FACOT) influyen en la formulación de políticas, representan al sector privado, sirven de enlace con el gobierno y promueven las exenciones fiscales y la repatriación de bienes (Central America Data, 2015a y 2015b). La inclusión del sector privado en la toma de decisiones e implementación de políticas turísticas también se interpreta en el Plan de Acción del Turismo, un agente que obliga a los gobiernos nacionales a analizar los niveles de competitividad de las leyes de inversión de cada país. Estas estrategias pueden generar conflictos con los intereses de las MiPyMes turísticas representadas por FEDECATUR y FACOT porque mantienen su postura a favor del desarrollo turístico centrado en la pequeña escala y en la actividad basada en la comunidad (Ferguson, 2010a).

La organización no gubernamental donante internacional más importante en el istmo es la Agencia Española para la Cooperación y el Desarrollo, con sede en Madrid, y financia a la Agencia Centroamericana de Promoción Turística (CATA) para permitir el acceso directo al mercado turístico europeo y a los potenciales inversores. Su objetivo es recopilar inversión económica de

compañías de la Unión Europea y atraer a sus operadores turísticos para contribuir con el desarrollo de la actividad turística en América Central (Ullate, op. cit.; Ferguson, 2010b). El organismo también financia las actividades turísticas dentro del Programa de Cooperación Regional con América Central que busca reforzar al sector como la actividad central en el proceso de integración regional (ibíd.).

El Fomento al Desarrollo Sostenible mediante el Turismo en América Central (FODESTUR) es un proyecto bilateral apoyado por la Cooperación Técnica Alemana y el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) (Jiguan, 2015; INTUR, op. cit.). Inició operaciones en 1999, y desarrolló la marca regional “América Central... tan pequeña, tan grande” a través de la coordinación de acciones entre el sector privado y el gubernamental. La marca ha funcionado como el slogan de promoción centroamericana en el exterior (Jiguan, op. cit.). Otra de sus áreas de gestión es la Iniciativa América Central Verde (ICV), cuya función es identificar empresas y proyectos de ecoturismo y evaluar el cumplimiento de criterios ambientales, económicos, culturales y los estándares de calidad. La iniciativa se relaciona con el compromiso de la política regional de desarrollar programas de refuerzo orientados hacia la elevación de la competitividad, la calidad y la excelencia de los servicios turísticos de la región y ha sido exitoso por conjugar la idea de la sostenibilidad, el involucramiento de las poblaciones locales de las áreas protegidas a la dinámica turística y por haber generado empleos en las zonas marginales de la región.

A pesar de todos los mecanismos de inversión y del apoyo por parte de instituciones privadas y gubernamentales, América Central enfrenta ciertos desafíos para consolidar su integración regional. El primero de ellos es la acción colectiva para construir la integración de forma simultánea con miras a la inserción en una economía global. Por ejemplo, es una contradicción económica que, aunque

existe la marca “América Central, tan pequeña, tan grande”, los países compitan entre ellos por la mayor captación de turistas a partir de ofrecer recursos similares (SICA, op. cit.).

Como algunos países centroamericanos sufrieron de inestabilidad política y social en el siglo pasado, ahora tienen que enfrentar los desafíos de la construcción de la democracia, la modernización de la economía y la inversión en infraestructura carretera (Reid, et al; 2007). El proceso de integración representa todo un reto porque debe ser el constituyente de un espacio regional favorable para promover y ayudar a los esfuerzos individuales nacionales. Además, su pieza central es considerar los objetivos estratégicos y áreas de trabajo, de manera conjunta, para que las decisiones de seguimiento y coordinación, su aplicación, la comunicación y la participación de la sociedad civil y las relaciones exteriores y cooperación sean a nivel regional, sin revanchismos nacionales individuales.

4.3. Las externalidades territoriales y la fricción del espacio como obstáculos de la integración

Desde la Geografía Económica, la explicación de la persistencia de una actividad como el turismo o el transporte se puede esgrimir con base en tres elementos: las características propias del territorio que le confieren alguna ventaja comparativa (dotación de recursos naturales, accesibilidad, factores institucionales y grado de integración regional); el nivel de inmovilidad del capital físico; y el aprovechamiento de **externalidades**. Mion (2004) y Fujita y Krugman (2004) denominan a las externalidades como aquéllos elementos que repercuten el territorio y que obstaculizan o potencian el desarrollo de cierta actividad (Irwin, 2002).

Las externalidades territoriales deben considerarse cuando se proponen proyectos de integración regional porque ayudan a entender la realidad del espacio (Berliant et al., 2002; Anselin, 2003).

Además, son decisiones de consumo, producción e inversión que toman los individuos, los hogares y las empresas y que afectan a terceros que no participan directamente en esas actividades comerciales (Berliant, Peng y Wang, 2002). Laffont (2011), las define como aquellas situaciones en que los costos o beneficios de producción y/o consumo de algún bien o servicio no son reflejados en el precio de mercado de los mismos. Mion (op. cit.) y Fujita y Krugman (op. cit.) sostienen también, que son fallas de mercado y efectos externos que producen ineficiencia, obstaculizan y atenúan el desarrollo de alguna actividad económica. En función del grado de afectación hacia la dinámica económica, éstas son negativas o positivas (Mion, op cit.; Hagoort, Geertman, y Ottens, 2008).

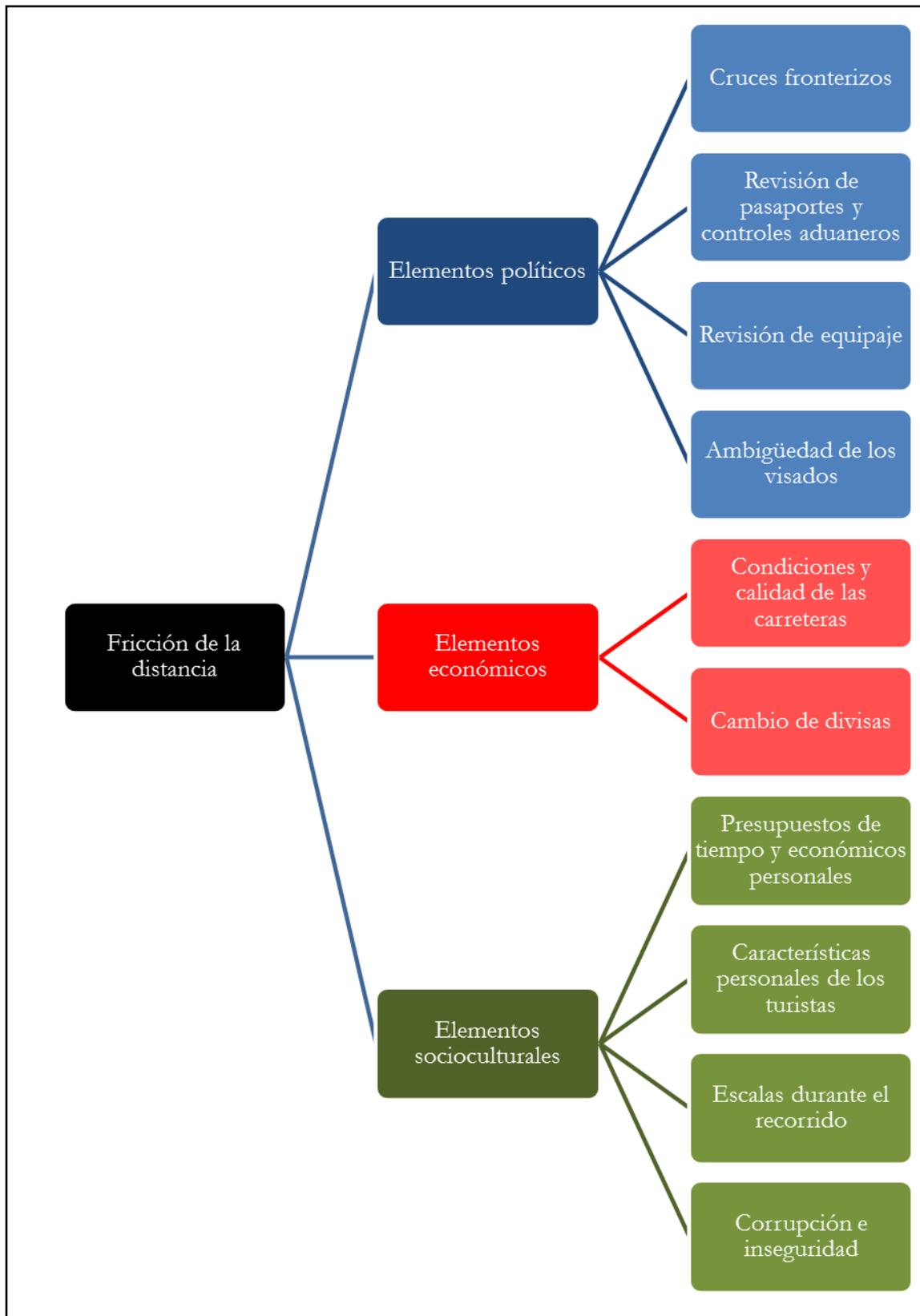
Cuando la lógica económica del mercado y de las actividades productivas no se extiende a todos los recursos y servicios, surgen externalidades negativas. Éstas no son culpa del mercado, sino de la intervención del Estado e impiden el desarrollo adecuado de la actividad y repercuten en la falta de planificación territorial y acuerdos que conlleven una verdadera integración regional (Navalpotro, 2001). Las externalidades positivas emanan cuando acciones empresariales públicas o privadas benefician tanto a los agentes directamente implicados con ellas como con los *free-riders* (Anselin, Vargas y Acs, 1997). Para el caso concreto del turismo centroamericano, la mejora de las carreteras y de los servicios de transporte turísticos ocasiona que la población local vea un aumento en la eficiencia de la movilidad y se facilite el comercio y el tránsito regional a lo largo del istmo. Este tipo de externalidades se respaldan en la teoría de la no exclusión de los bienes públicos –se produce para todo el mundo o para nadie– y no hay rivalidad en el consumo –el que una persona consuma ese bien no hace que haya menos para los demás– (Anselin, op. cit.).

Las externalidades son tema en curso en el análisis económico porque repercuten en el crecimiento y el desarrollo regional; sin embargo, algunas externalidades de ellas se generan por las características

intrínsecas del territorio y deben considerarse cuando se proponen proyectos de integración regional (Glaeser y Scheinkman, 2000). En América Central, la relación turismo-transporte se ha visto mermada por externalidades territoriales negativas que inciden en que los costos y los obstáculos presentes en la actividad no igualen los beneficios del desarrollo de la infraestructura carretera, y de los planes y acuerdos de integración regional.

Así, a lo largo de la Ruta del Ticabus hay externalidades negativas que repercuten en la movilidad intrarregional. A partir de ellas, se asevera que el espacio centroamericano no está acondicionado para brindar movilidad terrestre eficiente por la presencia de elementos naturales, sociales, políticos y económicos como las condiciones físicas de las carreteras, el relieve accidentado del istmo, la carencia de rutas alternativas, la presencia de fronteras poco porosas, la calidad del transporte y los manejos administrativos. Además de todas las externalidades que se mencionan en el texto, hay que sumar aquéllas que no son cotidianas y que resultan de los fenómenos naturales como los huracanes y las inundaciones. La fricción del espacio es la externalidad principal porque abate los tiempos de desplazamiento a lo largo del istmo y porque repercute en la integración regional y se soporta de otras diez que derivan de elementos políticos, económicos, sociales y culturales tales como los cruces fronterizos, la revisión de pasaportes y controles aduaneros, la revisión de equipajes, las escalas que hacen los autobuses durante el recorrido, las condiciones y la calidad de las carreteras, el cambio de divisas, la ambigüedad de los visados centroamericanos, los presupuestos de tiempo y económicos personales de los viajeros, las características culturales de los visitantes y la corrupción e inseguridad (Figura 4.1).

Figura 4.1: Externalidades territoriales del turismo en América Central



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo 2013, 2014 y 2015.

4.3.1. La fricción del espacio como externalidad

Tobler (1970) identifica a la fricción del espacio como la primera ley de la Geografía y señala que “todo está relacionado con todo lo demás, pero las cosas cercanas están más relacionadas que las cosas lejanas.” Además, asevera que la demanda por las actividades [turísticas] varía inversamente con la distancia recorrida, con el tiempo transcurrido, con el dinero gastado, o con el esfuerzo que conlleva llegar a un destino; y que el acceso a los mercados afecta a la tasa de fricción (Suzuki et al., 2010). Así, en los recorridos turísticos de lugares integrados, la distancia disminuirá y el patrón de movilidad dependerá del tipo de producto ofertado.

La fricción del espacio se emplea para designar el efecto atenuador del alejamiento en la intensidad de las interacciones entre los lugares: las áreas más cercanas son más propensas a interactuar, mientras que las zonas más alejadas se relacionan menos entre sí (Fotheringham, 1981). Las mejoras en el transporte han reducido el efecto de la fricción porque abarcan distancias cada vez mayores en la misma cantidad de tiempo. Además, la evolución de las tecnologías de la información y la comunicación han conseguido vincular casi instantáneamente a lugares de diferentes partes del mundo (Fujita, et al., 1999).

La fricción puede ser una función lisa y continua o puede contener saltos en la distancia. Al igual que los patrones de movilidad turística su expresión en el territorio puede ser constante, lineal o no lineal o una combinación de saltos en donde entran en juego el estado y comportamiento del transporte intermodal de mercancías y transporte de pasajeros. Estas expresiones se clasifican en tres rubros:

1. Efectos lineales de la distancia. En cualquier parte del mundo, incluso en aquellos territorios donde el transporte está subsidiado, los costos de desplazamiento son directamente proporcionales a las distancias recorridas. Por ello, no es de extrañar que el recorrido del

Ticabus con el precio más elevado sea el trayecto de San José a Panamá debido a los más de 800 km de distancia entre las dos localidades. El consumo de combustible se puede incluir en esta categoría ya que es un factor fundamental para entender el costo de las distancias recorridas. Por razones de simplicidad, un enfoque gradual se utiliza para establecer las tarifas de transporte mediante el uso de las entidades administrativas como unidades de distancia (Rodrigue et al., 2013; Disdier y Head, 2008).

2. Efectos no lineales en la distancia. Los costos de distribución de bienes y servicios han incrementado su distancia de manera no lineal desde la terminal o el centro de distribución, debido a viajes de regreso vacíos (*backhaul*). A la inversa, los costos de transporte aéreo internacional no suelen ser mucho más elevados que los costos de transporte aéreo regional ya que los aviones de largo recorrido tienen más capacidad y eficiencia de combustible. Esto último no sucede con los autobuses de movilidad internacional pues tienen la misma capacidad pasajera que los autobuses regionales; no obstante, deben pagar un impuesto tarifario por el cruce de fronteras, elemento que eleva el costo del servicio (Rodrigue et al, op. cit.; Kyriakos D. et al., 2016).
3. Cadena de transporte intermodal. Se refiere a una combinación de distancia lineal y de costos de terminales donde los impuestos de transbordo en las terminales (puertos, aeropuertos, estaciones de autobús) aumentan la fricción del espacio; en dichos lugares de tránsito, los esfuerzos deben ser gastados en la carga o descarga al pasar de un modo a otro (Rodrigue et al, op. cit.; Lowe, 2006).

Un requisito básico para la evolución del comercio internacional, y del turismo inter y transnacional, es el desarrollo de tecnologías que superen el efecto de la fricción del espacio y el tiempo. El transporte y las comunicaciones son tecnologías fundamentales para que los territorios que le han

apostado al turismo como actividad preferencial puedan insertarse en el sistema económico mundial, aunque sea en forma periférica. Así es como América Central ha desarrollado las rutas de transporte terrestre (Ticabus, Transnica, Galgos, Ruta 406, entre otros), que favorecen no sólo la integración sino la libre movilidad por el istmo. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos tecnológicos, hay una serie de obstáculos técnicos, políticos, económicos, sociales y culturales que exacerbaban la fricción del espacio y vuelven a América Central un espacio de lenta movilidad.

En la región no sólo hay fricción del espacio al momento del desplazamiento entre capitales, sino también al interior de ellas. El 40% de los turistas que hacen escala en las diferentes capitales centroamericanas, gastan su presupuesto de tiempo en las cercanías de los establecimientos de alojamiento debido al poco tiempo (hasta treinta y seis horas) que tienen para continuar con la ruta. Es poco probable que los recursos turísticos más alejados sean visitados durante la estancia en las ciudades a menos que sean emblemáticos y que, por sí mismos, merezca la pena hacer el esfuerzo de desplazamiento para ser visitados.

La distancia ejerce un efecto de filtro significativo en ciertas personas que quieren realizar el viaje por América Central vía terrestre, y afecta los patrones de consumo y comportamiento al interior de los destinos (Suzuki el ál., op. cit.). Cualquier individuo viaja distancias cortas y el tiempo extra, los costos, el esfuerzo y la voluntad para adentrarse en ambientes culturalmente distintos son filtros de exclusión a ciertos segmentos de los viajeros (McKercher y Lau, 2008). Los visitantes de cortos recorridos suelen ser más jóvenes, tienen menores niveles de educación, ingresos más bajos y tienen menos experiencias de viaje; aquéllos que recorren distancias mayores son más viejos, con mayores ingresos económicos y más experimentados (ibíd.).

Sin embargo, el trabajo de campo y las entrevistas realizadas, invalidan la teoría de McKercher y Lau para el caso de los usuarios del Ticabus porque éstos son jóvenes latinoamericanos (y europeos) con bajos ingresos, mayoritariamente, y deciden esta forma de transporte por la inexistencia de transporte aéreo económico que vincule las distintas ciudades centroamericanas. Además, buscan conocer el istmo como parte del imaginario de que “los viajes ilustran” (sic), porque su corriente política idealiza la integración latinoamericana, porque quieren conocer a sus “hermanos latinoamericanos” (sic) y porque hay un crecimiento mundial del número de turistas latinoamericanos (Rodlauer y Schipke, op. cit.) (Figura 4.2).

Figura 4.2: Usuarios europeos y suramericanos en el Ticabus



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

A pesar de que los sistemas de transporte son los medios por los cuales los materiales, bienes y personas se mueven entre distintos lugares y que, en teoría, reducen la fricción de la distancia en el istmo centroamericano, ésta se potencia por la presencia de externalidades secundarias ajenas al mismo sistema de transporte que repercuten negativamente en la integración turística regional.

4.3.2. Externalidades políticas

Las fronteras internacionales son externalidades políticas de la movilidad porque limitan el contacto entre personas y funcionan como líneas de contención y de defensa militar; asimismo, son planos verticales invisibles que seccionan el espacio aéreo, el suelo y el subsuelo entre países colindantes y marcan el límite del territorio en el que un Estado puede ejercer su autoridad soberana (Rudolph, 2005). Por otro lado, Timothy (1995) sugiere que los pasos fronterizos funcionan como embudos y concentran el tráfico de áreas amplias en ambos lados.

La separación generada por los cruces fronterizos repercute en las percepciones de los turistas y de la población local sobre el espacio centroamericano y su grado de integración (Rudolph, op. cit.). Igualmente, juegan un papel dual en la movilidad porque están hechos para separar y para unir al mismo tiempo, porque delimitan y son traspasados, y porque diferencian y diluyen diferencias sociales y económicas (Timothy, op. cit.). En el turismo contemporáneo, cruzar una frontera es sinónimo de acumular una experiencia, aunque también de incertidumbre y de nerviosismo:

“Cada cruce de fronteras es lo mismo; esa sensación de orfandad, los nervios, el mismo espacio como de vacío, que parece no existir, de gente en tránsito, de gente buscándose la vida, turistas, viajeros, mochilas, pasaportes, visados...” (Entrevistado durante el tercer recorrido de campo, 2014).

Además de su papel como líneas de separación, las fronteras pueden ser vistas son estructuras de contacto donde culturas y economías similares o diferentes convergen. Hay muchos ejemplos a nivel mundial en que los límites políticos fragmentan, tajantemente, a regiones pobladas por grupos culturalmente similares, como entre México y el sur de los Estados Unidos o entre Corea del Sur y Corea del Norte. Esta situación genera problemas de territorialidad porque el contacto entre grupos similares se altera a partir de dichas divisiones. Aunque las formalidades asociadas con los cruces

fronterizos son molestas, los cruces fronterizos funcionan, por si mismos, como lugares de interés turístico porque representan la oportunidad de tener un sello más en el pasaporte y de ampliar el capital espacial personal, que es muy valorado en la sociedad global.

La revisión de pasaportes y controles aduanales es la segunda externalidad política. De acuerdo con los sitios de internet de los distintos servicios de autobuses ejecutivos que vinculan América Central (Ticabus, Transnica, Galgos...) no es necesario bajarse a hacer los trámites migratorios ya que de eso se encarga la empresa. Sin embargo, esto sólo sucede en las fronteras entre Nicaragua y Costa Rica, y entre la de Honduras y El Salvador (Figura 4.3). Los revanchismos históricos y políticos, los conflictos fronterizos regionales y la presencia del narcotráfico en América Central han hecho que, en prácticamente todos los cruces, los turistas deban bajarse del autobús y hacer el cruce a pie.

Figura 4.3: Revisión de pasaporte al interior del autobús en El Salvador



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

En algunos blogs de viajes, como Trip Advisor o Wikitravel, se menciona la existencia de gestores, es decir, personas que voluntariamente se ofrecen a hacer los trámites a cambio de algo de dinero.

Dichos personajes sólo se encuentran en las fronteras de los países del CA4 y sólo están disponibles para hispanoparlantes (Trip Advisor, 2015).

En todos los países del istmo hay que hacer dos trámites: el sellado de pasaportes y la revisión de equipaje. El primero suele ser lento por la cantidad de gente en las filas y puede consumir más tiempo cuando los agentes sospechen de irregularidades en los viajes por América Central. El único país con la tecnología necesaria para hacer eficiente el trámite es Honduras, con computadoras lectoras de pasaportes que simulan un pequeño aeropuerto. En los demás cruces, es un proceso manual, poco mecanizado y en donde, a menudo, se requiere más de un agente para validar la documentación de cada pasajero (Figura 4.4).

Figura 4.4: Turistas esperando a que termine el trámite migratorio en la frontera El Salvador – Nicaragua



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

El trabajo de campo de 2014 y 2015 reveló que a aquellas personas con fenotipos caucásicos y que tenían sellos de otros países en su pasaporte se les permitía el paso sin cuestionar el motivo de su estancia, mientras que aquellos que poseen pasaporte latinoamericano y fenotipos locales son cuestionados sobre los motivos del viaje, en forma exhaustiva. A pesar de que, para algunos turistas,

el trámite es muy sencillo y eficaz, el racismo aumenta la fricción de espacio porque el autobús no puede avanzar hasta que todos los pasajeros hayan sellado el pasaporte. Así, el tiempo promedio de estos trámites en cada cruce fronterizo es de una hora por autobús.

En todas las fronteras terrestres centroamericanas también hay una estricta revisión de equipaje. La ineficiencia de los agentes revisores y la falta de dispositivos rayos x en cada una de las estaciones del Ticabus ocasionan que todos los pasajeros deban desalojar las unidades y someterse a una serie de interrogatorios sobre los objetos de sus pertenencias. Además, este procedimiento suele ser largo y tedioso: en primer lugar, porque todos los pasajeros deben sacar su propio equipaje de los maleteros; después, deben dirigirse a la zona de revisión y permanecer de pie por más de treinta minutos, la mayoría de las veces, bajo el sol (Figura 4.5).

Figura 4.5: Revisión de equipaje en la frontera de Nicaragua con Honduras.



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

En el mejor de los casos, como en la frontera entre Honduras y El Salvador, hay un espacio en donde los viajeros pueden sentarse en el piso a esperar la revisión de su equipaje. Además, los

agentes revisores ejercen poder en los visitantes no sólo porque portan armas de fuego, sino porque utilizan frases amenazantes como “deben de quedarse aquí, sin moverse [...] aquellas personas que no se sometan a la revisión de equipaje pueden ser detenidas y se les imposibilitará continuar a su destino” y porque utilizan perros policías para buscar narcóticos tanto fuera como dentro del autobús (Figuras 4.6 y 4.7).

Figura 4.6: Revisión de equipaje en la frontera de Honduras con El Salvador



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

Figura 4.7: Revisión a latinoamericanos en la frontera Costa Rica-Panamá



Fotografía: Jafet Quintero, 2014

La fricción del espacio se potencia con la revisión del equipaje en los cruces fronterizos por la ineficiencia de las autoridades centroamericanas. El proceso podría ser más eficiente si fuera sistematizado y tecnológico, y realizado desde el momento en que se aborda el autobús en las diferentes terminales terrestres. Actualmente, los tiempos de espera entre fronteras varían de entre cuarenta y cinco minutos (como entre Costa Rica y Panamá), hasta tres horas veinticinco minutos (en Honduras - El Salvador). Así, un recorrido de 350 kilómetros se obstaculiza por más de tres horas debido a los trámites rutinarios a los que todos los pasajeros deben someterse.

La fricción del espacio también aumenta por la ambigüedad de los visados. Los países del istmo han firmado varios acuerdos internacionales que dictaminan la libre entrada a los nacionales de México, Chile, Argentina, Brasil, España, Reino Unido, Irlanda, Canadá, Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda, quienes pueden optar por estancias de treinta días para Belize y Panamá o de noventa para los países del CA-4 y Costa Rica. A pesar del acuerdo de movilidad, todos los países cobran cuotas de entrada, a veces referida como una “tarjeta de turista” a ciertas nacionalidades. Cuando hay viajeros en el Ticabus de nacionalidades que no tienen acuerdos con AC, la fricción es mayor por el tiempo que implica llevar a cabo los trámites. Al mismo tiempo, una tremenda contradicción con la presencia de visas es que entre algunos países del istmo se piden visa entre sí.

Durante el trabajo de campo de 2015 se entrevistó a una pareja de turistas alocéntricos neozelandeses que tuvieron problemas para entrar a El Salvador por la ambigüedad de las visas a pesar del acuerdo de libre movilidad. Ellos llevaban dentro de la región más de seis meses. Su testimonio evidencia cómo el CA-4 es más un discurso que una realidad:

“...Tenía que suceder. Después de treinta cruces fronterizos, sorprendentemente sencillos, dentro y fuera de seis países diferentes sabíamos que nuestra suerte en la frontera no podía durar para siempre. Al parecer, no podía durar hasta El Salvador, donde nos encontramos con el acceso denegado. El problema en realidad comenzó hace muchos, muchos meses, pero no sabíamos que se vería en la oficina de inmigración en la frontera El Poy para cruzar a El Salvador desde Honduras.

En la entrada a El Salvador, los agentes fronterizos utilizaron las regulaciones del CA-4 y contaron los días desde que entramos a Guatemala por Belize y lo consideraron como la primera fecha de entrada a la región. De acuerdo con nuestros cálculos, habíamos sobrepasado nuestro tiempo asignado en el CA-4 por muchos meses.

Estuvimos, tan solo en Guatemala, 140 días. Así que... ¿cómo se nos permitió la entrada a Honduras? También, nos dimos cuenta que Honduras había decidido no aplicar la regla del CA-4 y permitía a los visitantes permanecer en el país por el tiempo que quisieran siempre y cuando se mostrara la validez de la visa hondureña, otorgada en la frontera por noventa días, sin importar el tiempo que se haya estado en otro país del CA-4. Así, teníamos la impresión de que las regulaciones del CA-4 se habían eliminado para los extranjeros en América Central. No había ni señal ni mención del CA-4 en Guatemala o en Honduras e incluso, dentro de Honduras, un oficial de la frontera nos dijo que el acuerdo estaba muerto en toda la región...”. (Traducción propia).

También, una turista canadiense en la ruta Tegucigalpa – San Salvador, mostró indicios de enojo después de finalizar el trámite fronterizo. Cuando se le preguntó por qué, mencionó que sólo se le había otorgado permiso para estar en el país por dos días por las restricciones del CA-4 y que, de no hacerlo, tendría que pagar una multa de 400 dólares de Estados Unidos:

“...Me pregunto cómo puede haber turismo en El Salvador si siguen siendo así (con los visitantes). Es decir, (creo) que podrían obtener ingresos y tener una mejor economía a partir del turismo, pero parecen ser tan poco acogedores (*unwelcoming*). Oh, bueno... quería ver más de El Salvador también, pero tendré que irme directo a Guatemala...” (Traducción propia).

Más entrevistas revelaron que éste es un problema recurrente que tienen aquellas personas cuya movilidad se limita por tener pasaportes de países que no pertenecen a la región. Una pareja de suecos, en el transcurso Managua-San José comentó lo siguiente:

“...En diciembre tuvimos un problema similar. Nos quedamos en Nica durante cuatro meses, legalmente, con una extensión de noventa días sobre nuestro visado original. Le preguntamos al oficial de inmigración de Nicaragua si la extensión era válida para todos los países del CA-4 y él dijo que sí. Dejamos Nica hacia San Salvador en el Tica Bus y cruzamos a través de Honduras. Cuando tratamos de entrar en El Salvador fuimos llevados fuera del autobús y nos dijeron que no teníamos tiempo de sobra en la región. Al principio nos dieron la opción de la multa de ciento quince dólares y cinco días para salir del CA-4, o volver a Nicaragua. Protestamos educadamente que teníamos una extensión y el funcionario, no tan amablemente, nos informó de que ya no teníamos la opción de la multa y que teníamos que volver. Esto lo hicimos a pie a las 21 horas, situación nada divertida como te puedes imaginar, especialmente en una frontera tan deshonesto como El Amatillo. Por suerte, para nosotros, el tipo de migración de Honduras fue muy amable y nos dio 90 días más. Honduras ganó nuestro dinero en efectivo y El Salvador perdió. Hemos viajado por siete años de manera constante y esta es la primera vez que se nos ha negado la entrada a un país. Hicimos todo lo posible para asegurarnos de que estábamos legalmente en el territorio centroamericano...” (Traducción propia).

Finalmente, la población local centroamericana también ha expresado la inconsistencia del acuerdo de movilidad. Tasha del Pozo, residente de Managua, comenta lo siguiente:

“...¿Cómo es posible tener un acuerdo sobre visados [tales como el CA-4] cuando los países no pueden ponerse de acuerdo sobre quién necesita de visa para entrar inicialmente y quién no? Por ejemplo, una amiga del Perú, recientemente, quería visitar Guatemala donde ella requiere un visado con antelación. Por alguna razón, se le negó una cuando la solicitó y así que decidimos que visitara Nicaragua, pues aquí no necesita visa. A su llegada a Nica (sic.) se le estampó el pasaporte como al resto de los turistas y, supuestamente, le otorgaron noventa días en el CA-4, aunque no se le permite a Guatemala. Sé por mi hija que los brasileños se encontraban en la misma situación con Honduras hasta principios de este año. Yo creo que este acuerdo es muy confuso y disfuncional y ¡necesita ser disuelto ahora!...”

4.3.3. Externalidades económicas

El buen estado de conservación de la infraestructura carreteras (calidad física) es un sello de garantía para el crecimiento y la integración regional porque son el soporte de la movilidad terrestre. No obstante, a pesar de buscar insertarse en el mercado turístico internacional, algunos países centroamericanos no han invertido ni en la ampliación ni en el mantenimiento en sus carreteras, situación que imposibilita la movilidad y, por ende, la integración. Además, se genera una contradicción *in situ* del desarrollo económico puesto que el estado de las vías no se relaciona con el grado de riqueza o de pobreza presente en cada país. Los países centroamericanos con las economías turísticas más competitivas, como Costa Rica y Guatemala, presentan serios problemas en sus carreteras, mientras que aquéllos con condiciones y recursos más limitados, como Honduras y Nicaragua, han construido y mantenido en buen estado algunas de sus vialidades a raíz de la firma de tratados internacionales como el CA-4.

El mal estado de las carreteras es una constante en casi toda la región (Figura 4.8). Aún falta mucha inversión en este sector para mejorarlas y que respondan a la creciente demanda de transporte local e internacional. Éste, junto con la eficiencia y transparencia de las fronteras, son los principales retos de la integración centroamericana como sostiene Mora (2013):

“Si pretendemos una regionalización, estos son los principales cuellos de botella que tenemos que resolver: los pasos fronterizos y las condiciones de las vías para que puedan transitar de manera segura los usuarios y las mercancías [...] En muchos casos no son vías seguras o en buenas condiciones” y agrega que en los pasos fronterizos “muchas veces la mercancía pasa mucho tiempo en procesos demasiado largos para poder pasar de país a país, lo que aumenta costos y hace menos eficiente la actividad económica”.

En México, tanto la Carretera Panamericana de Tapachula a Guatemala como la de Chetumal a Belize ha sido representada *ex profeso* visualmente para que los visitantes que llegan a México, provenientes del istmo, perciban que las vialidades nacionales son un buen mecanismo de movilidad, con poca fricción del espacio por estar bien pavimentadas y tener tráficos ligeros. En ambos casos, las carreteras están divididas en cuatro carriles, tienen rampas de acceso y salida, y se puede acelerar hasta los 110 km/h. Ese cuadro provee cierta imagen de desarrollo en México porque se asocia con alta inversión en infraestructura terrestre. Sin embargo, tras pasar unas cuantas localidades, las carreteras mexicanas degeneran y aumenta la fricción del espacio: se vuelven vías de un solo carril y con curvas cerradas, atraviesan numerosas localidades donde la velocidad está limitada a 40-50 km/h, están llenas de topes y baches y hay una serie de retenes militares y puntos de control implementados por las autoridades gubernamentales, a través de las fuerzas armadas y la policía, con el fin de combatir el tráfico de drogas y armas, así como para detectar vehículos robados, delincuentes y conductores bajo los efectos del alcohol o sustancias (Lee, 2014).

Figura 4.8: América Central: externalidades territoriales y fricción del espacio



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo 2013, 2014 y 2015

Además, entre México y Guatemala hay una dinámica económica contigua a la carretera CA-1. Al cruzar el río Suchiate, se ven cámaras neumáticas, utilizadas como balsas, que transportan a personas y mercancías clandestinamente. Esta realidad forma parte de una actividad económica que da vida a la zona y constituye un aspecto integrador de la sociedad. Una considerable derrama económica en Tapachula se debe a los guatemaltecos que acuden a adquirir mercancías a esta localidad.

En Guatemala, el estado de las carreteras es completamente diferente que en México. De acuerdo con varios delegados de empresas de transporte de carga de América Central, México y el Caribe, las rutas guatemaltecas son las más peligrosas del istmo, en especial la Costa Sur y la ruta Interamericana (Prensa Libre, 2013). Raúl Alfaro, presidente de la Asociación de Transporte de Carga de El Salvador señaló que: “nuestra percepción acerca de las carreteras guatemaltecas es que se han incrementado los atracos y el peligro” [...] “creemos que, en América Central, Guatemala es el país de mayor riesgo, seguido de El Salvador y Honduras”.

En este país, las carreteras están en constante reparación y hay muy pocos tramos que permitan abatir la fricción del espacio centroamericano. Guatemala se puede cruzar de este a oeste por la carretera CA-2 (la Autopista del Pacífico), que es un camino nuevo y más recto que la carretera Panamericana CA-1. El Ticabus utiliza esta vía aunque la fricción aumenta al llegar a la ciudad de Escuintla y a la Ciudad de Guatemala donde el tráfico es muy pesado por todos los vehículos que la recorren. Después de la capital, la fricción disminuye como resultado del poco poblamiento hasta la frontera con El Salvador.

Los destinos turísticos más concurridos en el sur de Guatemala: Quetzaltenango, Antigua, Panajachel y Tecpán están a sólo unos kilómetros de la Carretera Panamericana CA-1. Al término de esta investigación, la vía estaba en ampliación a cuatro carriles desde Sololá, el entronque con Panajachel en el kilómetro 146, hasta la entrada de la Ciudad de Guatemala. Cuando se concluya la ampliación vial, la movilidad por el país deberá ser más efectiva. No obstante, recorrer desde Panajachel hasta la frontera mexicana representa movilidad poco eficiente porque la carretera, aunque está pavimentada, es de un solo carril, tiene baches, está saturada por el lento desplazamiento de los vehículos y la abundancia de neblina en la región.

La ubicación geográfica de los destinos turísticos guatemaltecos vinculados con la CA-1 representa un severo problema de movilidad para los viajeros. Según Transdoc (2014), la ruta Interamericana es la más peligrosa del país porque allí se reportan la mayor cantidad de accidentes de por exceso velocidad. Gustavo Pardo, jefe del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil informó que, durante 2014, ocurrieron 395 accidentes. La principal razón es el exceso de velocidad, las fallas mecánicas y la poca observación de las señales de tránsito (ibíd.). “Creemos que como esa carretera está en buenas condiciones, las personas abusan de la velocidad y ello origina los percances”, afirma quien también recuerda que, en ese trayecto, hay muchas entradas a los distintos pueblos, lo cual es un factor de riesgo.

En El Salvador, el estado general de las carreteras es malo. A pesar de que las guías de viaje mencionan que la movilidad por este país es más fácil y económica que en México y que en Guatemala, porque no hay carreteras de peaje, la carretera CA-1 está pauperizada y hay carencia de señalizaciones por todo el país. En el trayecto de San Miguel a la frontera con Honduras, la vía está en pésimo estado por la falta de mantenimiento y, en algunos tramos, se

ha perdido el pavimento original (Figura 4.9). Quienes residen en la zona exigen que la arteria sea arreglada porque ser el principal medio de comunicación entre la capital salvadoreña y la hondureña. La fricción del espacio aumenta aquí porque transitar por este tramo implica mayor cantidad de tiempo y mayor gasto en combustible, situación que obliga a muchos residentes a utilizar la carretera CA-3 hasta la frontera como alternativa, aunque sea más sinuosa.

Figura 4.9 El Salvador. Carretera Panamericana: tramo San Miguel - Langue



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

De acuerdo con dos operadores del Ticabus, ellos ya están resignados a que la vía se pierda porque en algunas zonas los baches alcanzan segmentos de más de ocho kilómetros de recorrido y presenta acumulaciones de tierra que reducen a un solo carril el paso vehicular. No obstante, el autobús transita por este camino porque es el más directo y no tienen permitido desviarse hacia la carretera CA-3. Esta resolución es una medida precautoria debido al accidente de 2006 entre Chinandega, Nicaragua y Guasaule, Nicaragua (frontera con Honduras) en que murieron tres personas porque una unidad del Ticabus se volcó por el mal estado de la carretera (Olivas, 2006).

Este trayecto carretero de ocho kilómetros está tan pauperizado que el tiempo de recorrido es de cuarenta y cinco minutos y, si no se toman precauciones, podría suceder algún percance como el ya mencionado de Nicaragua. Francisco Guzmán, operador del Ticabus, indica “...esta carretera lo que requiere es que sea recarpeteada otra vez; aunque para eso se requiere hacer una gran inversión. Es una lástima que ninguna institución se responsabilice por su intervención...” Para mejorar la movilidad en El Salvador y abatir la fricción del espacio, se realizó una Sesión Plenaria en la Cámara de Diputados, en octubre de 2015, y se autorizó un préstamo de treinta millones de dólares para ejecutar proyectos que mejorarán las condiciones de la infraestructura vial en las zonas con un mayor potencial de desarrollo productivo (Central America Data, 2015c). En el dictamen, se estableció que “con la ejecución de dichos proyectos se contribuirá en mejorar el tránsito vehicular y el intercambio comercial de los habitantes de dichas zonas” y que “los pobladores podrán acceder a los servicios básicos de salud y educación, (y) reducir el tiempo de traslado de un municipio a otro [...] y hasta la frontera”. Además, busca elevar el desarrollo de las poblaciones rurales del país, y posibilitar a los micros y pequeños productores a distribuir sus cosechas a los mercados locales y acceder a los servicios básicos de salud y educación (ibíd.).

El sistema de carreteras hondureño es manejado por la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), y se encarga de planificar los proyectos de construcción y rehabilitación de las obras viales. Honduras tiene más de 15,400 km de carreteras (Reid et. al, op. cit.; McCarthy, et al., op. cit.) aunque, hasta 2014, solamente 3,126 km estaban pavimentados. Cuando el Ticabus transita hacia Tegucigalpa y San Pedro Sula, debe hacerlo tanto por la Carretera Sur como por la Carretera Norte. La primera comienza en el Amatillo, en la frontera con El Salvador y sigue su recorrido por Nacaome,

Jícara Galán, en donde conecta con la Carretera del Sur, y sigue hacia Choluteca, San Marcos de Colón y El Espino, punto fronterizo con Nicaragua.

La Carretera del Norte tiene 350 km. de longitud y está pavimentada; inicia en Tegucigalpa y pasa por Comayagua, Siguatepeque, El Lago de Yojoa, Potrerillos, Pimienta, Búfalo, Villa Nueva y finaliza en San Pedro Sula. Esta vialidad tiene el mejor grado de conservación y es donde la fricción del espacio es menor en todo el istmo porque es de dos carriles por dirección y porque su velocidad máxima es de 90 km/h (Figura 4.10). Sin embargo, las carreteras hondureñas no siempre estuvieron en buen estado y, hasta 2013, estaban catalogadas como las peores de América Central. Como menciona Panting (2013), “el estado de las carreteras [hondureñas] es deplorable, adjetivo común utilizado por varios expertos para describir la situación actual en que se encuentra la mayoría de las autovías en el país, quienes además consideraron que la verdadera solución sería reconstruir por completo muchas de ellas”.

Figura 4.10. Honduras Carretera Norte: Tegucigalpa – San Pedro Sula



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

Desde la firma del CA-4, el gobierno ha invertido en obras de infraestructura como el Canal Seco de Honduras¹ para que mejore la red carretera de todo el país y disminuya la fricción

hacia los sitios que están alejados de la ruta del Ticabus, como Copán Ruinas. Además, se han ampliado las carreteras que vinculan a Tegucigalpa y a San Pedro Sula, como sostiene el reporte de 2013 de SOPTRAVI:

“Hace unos 20 años teníamos la mejor red vial de América Central, pero a través de los años se descuidaron estas vías y ahora tenemos las peores. Con la Ley del Fondo Vial, que es una dependencia de SOPTRAVI, se suponía que se garantizaba el mantenimiento correcto a estas vías con los fondos que se obtuvieran de los impuestos cobrados a los combustibles; pero es obvio que los recursos no han sido usados para este fin en la medida que indica la ley y por eso el descuido de las carreteras” (Panting, op. cit.).

En Nicaragua, el único tramo carretero de más de dos carriles va de Managua a Granada. La falta de este tipo de infraestructura imposibilita el desplazamiento interregional a altas velocidades. La vía de mayor importancia es la Carretera Panamericana, que recorre al país desde Honduras hasta Costa Rica y cruza por las localidades con cierto grado de interés. En ciertos puntos la vía se amplía a varios carriles, como ocurre a la entrada de algunas ciudades importantes, aunque la mayor parte de su trayecto es de dos carriles. Prácticamente, todo el camino está en muy buen estado excepto algunos pequeños tramos que están en reparación como el trayecto de San Isidro a León y el de Lóvago a San Carlos, en el lado oriental del Lago Nicaragua. En ambos casos, la fricción del espacio es enorme pues se recorren 130 kilómetros a una velocidad media de 15km/h. La red carretera nicaragüense necesita de mantenimiento porque fue diseñada hace más de cincuenta años y, como resultado del desarrollo del transporte carretero en el continente americano, ya ha rebasado su capacidad de carga y de tránsito.

La fricción de espacio nicaragüense es constante por el límite de velocidad de todo el país de 60 kilómetros por hora. Sin embargo, cuando se entra o sale de Managua, por cualquiera de sus cuatro puntos principales de acceso, la velocidad promedio de movilidad se reduce a quince o veinte km/h por el aforo vehicular; incluso, si se transita en horas pico, puede ser menor. Esto afecta la movilidad por el Ticabus porque el tiempo de recorrido de Tegucigalpa a Managua o de San José a Managua puede aumentar en dos horas debido a los problemas que representa el ingreso a la capital, a pesar de que, para ello, se cuenta con una vía de seis carriles (Figura 4.11). El problema de las carreteras se agudiza cerca de la capital porque toda el área metropolitana y los municipios aledaños se han sobrepoblado por la migración interna y por el desorden del transporte colectivo que va hacia las zonas periféricas managuenses.

Figura 4.11: Nicaragua. Carretera Panamericana: entrada a Managua desde Granada



Fotografía: Jafet Quintero, 2015.

A pesar de que dentro del contexto económico centroamericano Costa Rica figura como el tercer país más competitivo de América Latina (Vargas, 2006), y sobresale en aspectos sociales como la cobertura de salud y la provisión de necesidades básicas, hay una falta de mantenimiento en su infraestructura carretera y, por ello, ocupa el último lugar en cuanto a la calidad de las vialidades en el istmo. McCarthy et al. (op. cit.), califican a las carreteras

costarricenses como “malas, muy malas y atroces” aunque, dentro del contexto latinoamericano, agrega, no llegan al grado de pauperización de las bolivianas. Fuera de la Carretera Panamericana, la mayoría de las carreteras costarricenses no están pavimentadas, y aquellas que lo están, tienen numerosos baches y oquedades que obstaculizan el desplazamiento. La excepción a esta situación es la carretera 34, que vincula a Orotina con Jacó en la costa del Pacífico.

Además, como sostienen irónicamente Reid et al. (op. cit.), viajar por una carretera sin caer en un bache o sin sentir el golpeteo del carro cuando las llantas pasan sobre parches y hundimientos, es una aventura casi inevitable en Costa Rica. Sin embargo, una década atrás la condición era peor. Hoy, de los casi 5000 kilómetros de carreteras, 1700 (el 35% de la red vial) están en muy buen estado y se puede transitar por 2,100 km (el 44%) pese a su deterioro. Sin embargo, aún son prácticamente intransitables 1000 kilómetros por estar en pésimas condiciones, principalmente la carretera que vincula a La Fortuna con San José (Figura 4.12).

Costa Rica tiene un atraso de 35 años en infraestructura, un endeudamiento externo de 1300 millones de dólares, una figura de concesión carretera cuestionada y un presupuesto de menos de la tercera parte de lo que se necesita (Gobierno de Costa Rica, 2011). Esta situación tiene al país en una encrucijada que debe resolver si quiere una red vial nacional competitiva que sirva para la movilidad turística. La mejora e inversión de la carretera está sobre la mesa del Plan Nacional de Transportes para el periodo 2011-2035, y pretende rehabilitar y rediseñar la red vial principal y la red de vías regionales. Con estas acciones, el país busca volver a posicionarse como un destino altamente competitivo en la región y empezar su proceso de integración con el CA-4 (ibíd.).

Figura 4.12: Costa Rica. Carretera Panamericana: entrada a La Fortuna



Fotografía: Jafet Quintero, 2015

Según Pérez (2013), Panamá es el segundo país con las mejores carreteras de América Latina sólo por debajo de Chile. El país destaca por su desempeño en infraestructura, su estabilidad económica y su acceso a tecnología. Sin embargo, aún hay debilidades en la cobertura de necesidades básicas. La forma alargada del país hace que la Carretera Panamericana lo cruce de este a oeste con pequeños ramales que llegan a poblaciones fuera de la ruta principal. La mayoría de los sitios de interés turístico se encuentran o sobre vía o a unos cuantos kilómetros de esta columna vertebral de la movilidad.

En Panamá, la Carretera Panamericana está en excelente estado desde David hasta la capital. El camino está bien pavimentado y recibe mantenimiento continuo; es de cuatro carriles en su mayoría y se pueden alcanzar velocidades de más de 100 km/h como resultado del relieve llano. No es necesario pagar peaje a excepción de un ramal que va del aeropuerto a la Ciudad de Panamá y el poco aforo vehicular (setecientos mil vehículos en 2016) (Soldevila, 2016), hace que la movilidad sea muy eficiente (Figura 4.13).

Figura 4.13: Panamá. Carretera Panamericana. Santiago – Panamá



Fotografía: Jafet Quintero, 2014

En las zonas fronterizas panameñas, la Carretera Panamericana tiene severos problemas de movilidad. De David a la frontera con Costa Rica, la vía se reduce a un sólo carril y no está pavimentada, está muy deteriorada e imposibilita que los vehículos puedan circular a una velocidad mayor a los diez kilómetros por hora (Figura 4.14). También, en el Tapón de Darién el camino está en muy malas condiciones y se desvanece en el poblado selvático de Yavisa y vuelve a emerger 137 kilómetros adelante, yaí en territorio colombiano.

Figura 4.14: Panamá. Carretera Panamericana. David – Frontera Costa Rica



Fotografía: Jafet Quintero, 2014

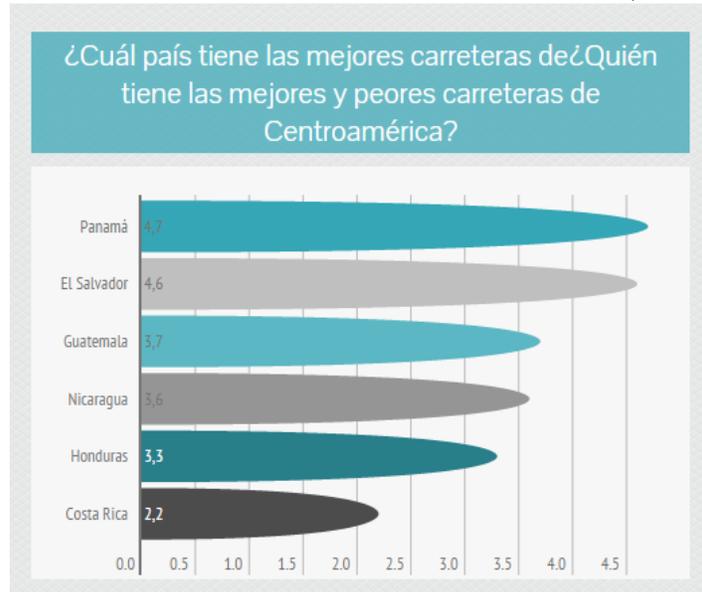
En conclusión, el mal estado de la red vial centroamericana es uno de los principales problemas para lograr la integración regional. Así, el istmo tiene un gran reto en cuanto a la mejora de su infraestructura carretera, no sólo porque repercute en la movilidad de los visitantes, sino porque el crecimiento poblacional se vincula con un mayor consumo, y esto genera una mayor demanda por el transporte de mercancías y personas. De acuerdo con la Figura 4.15, Panamá es el país con el mejor estado de las carreteras y Costa Rica aquél con la infraestructura más pauperizada. Sin embargo, aunque Belize no aparece en la gráfica, es quien tiene las peores condiciones carreteras. Para poder lograr una integración regional funcional, falta aún mucha inversión en el sector transporte para mejorar las vías de comunicación, que respondan a la creciente demanda local e internacional.

Otra externalidad económica es el cambio de dinero. Belize, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica tienen su propia moneda nacional, mientras que El Salvador y Panamá utilizan el dólar estadounidense. La divisa norteamericana se acepta libremente en casi todos los sitios turísticos del istmo, a pesar de que Guatemala tiene una política proteccionista hacia el quetzal. En muchos lugares, los precios de los servicios turísticos, el costo de los boletos de avión y los impuestos de viajes se citan exclusivamente en dólares. De hecho, algunos cajeros automáticos como los de Nicaragua y Belize, proporcionan dólares bajo petición.

A pesar de la amplia aceptación de la divisa norteamericana, las monedas locales se prefieren en los pequeños establecimientos comerciales cuando el pago por bienes y servicios es inferior a lo equivalente a veinte dólares. Es por ello que, si se pretende pagar con ellos, se recomienda llevar billetes de baja denominación. También, los viajeros deben deshacerse de cualquier

moneda local restante en los pasos fronterizos ya que en las ciudades es difícil encontrar casas de cambio que acepten monedas centroamericanas.

Figura 4.15: Estado de las carreteras en América Central (excluye a Belize)



Fuente: Pérez, 2013.

El Banco Centroamericano de Integración Económica aún no ha introducido una moneda común; de hacerlo, ello favorecería la movilidad y la integración. Sin embargo, es evidente la tendencia hacia la dolarización. Conforme la región aumenta en su desarrollo económico, se favorece la integración social, política y económica. Sin embargo, como parte de la diversificación de la producción regional y la atención hacia las demandas internacionales, los precios han aumentado y ahora hay niveles disímiles en la deuda del sector público; las tasas de inflación son divergentes y han disminuido los niveles de comercio intrarregional como resultado de la dependencia estadounidense (Solís, op. cit.).

Para varios visitantes, la falta de una moneda regional única o la imposibilidad de cambiar dinero vecino en las ciudades capitales es una de las mayores externalidades de América Central. Como atestigua un usuario alemán del Ticabus:

“...La primera vez que vimos cambistas fue en la frontera de Costa Rica a Nicaragua. Hacían sonar fajos de billetes en sus manos, cantaban los cambios con el dólar, gritaban ‘*change*, amigo’ con una calculadora en la mano. Nos sorprendió por la novedad, porque en los viajes por Europa ya no hace falta cambiar dinero. Ese oficio ya no existe, no es necesario. Pero sí en otros lugares del mundo, como en América Central...” (Traducción propia).

Si esto se resolviera, se podrían evitar crisis financieras y de balanza de pagos, y los visitantes no tendrían que lidiar con los diferentes tipos de cambio durante la ruta. La actividad económica informal de los cambistas clandestinos emplea a cientos de personas y, de no existir, no tendrían un empleo o sería difícil conseguir uno.

4.3.4. Externalidades socioculturales

Los presupuestos de tiempo y económicos son externalidades por ser características que dependen de la individualidad y del contexto social del que proviene de cada uno de los viajeros. El tiempo es uno de los pocos factores inamovibles a los que se enfrentan los turistas cuando viajan. Los tiempos de vacaciones usualmente son fijos y con pocas posibilidades de extensión. Sin embargo, los viajeros controlan cómo gastar sus presupuestos de tiempo y ponderan el recurso: es visto como escaso y debe racionalizarse, o abundante y puede gastarse en diversos lugares. La racionalización del tiempo puede ser el factor más importante en la ecuación del costo del viaje y en la decisión de la movilidad (McKean et al., 1995).

Además, el tiempo se percibe como un recurso valioso que no puede ser guardado, almacenado o acumulado. El tiempo de movilidad tiende a verse como una disyuntiva donde éste equivale a realizar una menor estancia en algún punto para dedicarle más horas a la

movilidad (Truong y Henscher, op. cit.; South et al., 2005). Los viajeros con presupuestos limitados de tiempo tienden a ser más psicocéntricos porque quieren llegar a los destinos lo más rápido posible. Los de mayores presupuestos de tiempo tienden a ser alocéntricos y participan en recorridos largos, en el consumo visual del turismo (*sightseeing*) y la exploración (Høyer, 2000; Lew y McKercher, op. cit.) (Figura 4.16). El dinero juega un papel sutil en la ampliación del presupuesto temporal porque se puede “comprar” tiempo para que aquéllos que estén dispuestos a gastar puedan recorrer mayores distancias o realizar más actividades dentro de un marco de tiempo finito.

Figura 4.16: Turistas alocéntricos del Ticabus



Fotografía: Jafet Quintero, 2014

Para el caso en concreto de América Central, por ejemplo, un turista que no tiene miedos u obstáculos personales puede desplazarse por tierra hasta 300 kilómetros, en cuatro horas; mientras que si se mueve por aire se pueden recorrer hasta 2000 kilómetros, en el vuelo Guatemala-Panamá de Avianca. Bajo este esquema, un turista que tiene poco presupuesto de tiempo no puede recorrer América Central en su totalidad por el Ticabus porque debe invertir, mínimo, seis días de viaje en cada dirección.

Las características personales de los viajeros explican la forma en que cada individuo se moviliza y, además, los procesos cognitivos que se adquieren a partir de las experiencias viaje repercuten en la decisión de estancia, como la facilidad o no del uso del transporte y las vivencias personales en las fronteras. Opperman (1997) sostiene que la duración de la estancia influye en el viaje multidesino, en la movilidad interior y en el número de actividades que realizan los turistas. Asimismo, hay diferencias sustanciales en la percepción del espacio y la eficiencia de la movilidad entre aquellos viajeros de primera vez y los visitantes de repetición (Fakeye y Crompton, op. cit.). Y, finalmente, las vivencias personales diversifican la cantidad de tiempo invertido en los sitios preferenciales, en las horas del día en que se visitan y en los patrones diarios de movimiento.

Los viajeros de primera vez tienen más probabilidades de hacer un viaje largo y cruzar fronteras porque buscan incrementar su capital espacial y acumular destinos en su ecúmene. Los repetidores, en contraparte, tienden a desplazarse de manera diferente porque suelen hacer incursiones cortas y disfrutar y redescubrir el espacio conocido (McKercher et al., 2003). Vivir el espacio receptor como destino principal, o como sitio de escala, influye en el comportamiento de los turistas porque repercute en la duración de la estancia y en la inversión psicológica; por ejemplo, los viajeros pueden padecer vicisitudes y aguantarlas porque disfrutan el sitio de destino (McKercher, 2001).

El motivo del viaje también tiene un efecto en la distribución espacial de los turistas (Vera, op. cit.). Los vacacionistas que viajan por placer son más propensos a explorar un destino que los turistas de negocios; aquellos cuyo propósito es visitar amigos o parientes se movilizan menos

pues prefieren pasar tiempo con las personas con quienes llegan y se desplazan hacia nodos turísticos cuando la movilidad es parte del plan de visita. Los que tienen intereses especiales particulares tienden a acotar sus desplazamientos a actividades relacionadas con el motivo central del viaje, como los turistas de buceo; mientras quienes tienen intereses mixtos se movilizan más, cruzan fronteras y disfrutan de los paisajes, de las zonas urbanas y rurales, y viven el destino sin un patrón evidente de movilidad (Zakrisson y Zillinger, 2012).

Las escalas turísticas, entendidas como detenciones temporales de vehículos en un punto situado entre el origen y el destino, tienen una connotación económica en el transporte y la movilidad, y repercuten en la toma de decisiones de los usuarios del Ticabus. Los operadores deciden dónde hacerlas bajo premisas como que los pasajeros deben bajar a comer, a estirar las piernas (sic.) o, simplemente, necesitan observar más allá de los pasillos del autobús. Las escalas que realizan el Ticabus son frecuentes, a pesar de que el servicio se oferta como transporte directo, y significan retrasos en el viaje, tiempo perdido, y momentos de traslado que varios turistas perciben como aburridos (Figura 4.17).

Al igual que en muchos países latinoamericanos, en América Central el turismo sirve para estabilizar la balanza de pagos y abatir la dependencia de las exportaciones, generalmente de materias primas. El sector alberga a una buena parte de la PEA como actividad formal y muchos de los trabajos generados se vinculan con sus eslabonamientos como servicios alimentarios, producción y venta de artesanías, actividades recreativas y la construcción de infraestructura como carreteras y aeropuertos (OMT, 2006). Asimismo, el discurso institucional en el subdesarrollo es que el sector puede reducir la pobreza y crear trabajos que financien a las clases marginales.

Figura 4.17: Escala para comer durante el trayecto entre Costa Rica y Panamá



Fotografía: Jafet Quintero, 2015.

Sin embargo, el turismo es una actividad considerablemente sensible al ambiente político y cultural. Cuando un país experimenta gobiernos estables y tiene sistemas políticos saludables, hay mayor inversión, nacional y extranjera, para construir infraestructura como hoteles, carreteras, medios de transporte y para ampliar los servicios turísticos, generar campañas de mercadotecnia y de seguridad. La inversión en el sector no sólo promueve el crecimiento económico de cada país, sino que crea imaginarios del lugar y proyecta valores al exterior como la comodidad o la seguridad del viaje y de los desplazamientos. Hall y O'Sullivan (1996) sostienen que los problemas de estabilidad y de relaciones políticas dentro y entre los Estados son extremadamente importantes para determinar y consolidar la imagen de los destinos en la generación regiones turísticas y que ello se asocia con la seguridad real y percibida de los turistas. Cuando un país experimenta convulsiones políticas o incidentes relacionados con terrorismo, a los visitantes potenciales se les advierte de ser cuidadosos en los desplazamientos internos, a no dirigirse hacia ciertas áreas o, incluso, a no visitar el destino. Dichas

recomendaciones pueden repercutir negativamente en la llegada de visitantes y en la captación de divisas.

Incluso, para 2014 y 2015, la CIA aún percibía a la región como insegura debido que los crímenes violentos en el “triángulo norte” (Honduras, El Salvador y Guatemala), habían alcanzado niveles muy altos (Lakhanin, 2016; CIA, 2017). Por ejemplo, en este año, las tasas de asesinatos en la región se encontraban entre las más altas del mundo (64 por cada 100,000 habitantes) (CIA, op. cit.) y la situación de inseguridad se explicaba a partir de la ubicación geográfica del istmo: situado entre dos de los mayores productores de drogas del mundo y el mayor consumidor mundial de drogas. Además, la presencia de armas se asocia con las altas tasas de pobreza, el número de individuos que se vuelven reclutas voluntarios para el crimen organizado y los gobiernos débiles, financiados y corruptos que luchan por mantenerse día a día. También, la CIA enfatiza en cómo Estados Unidos ha ofrecido ayuda económica sustancial a varios países de la región con la finalidad de erradicar la violencia, aunque, contradictoriamente, al deportar masivamente a migrantes centroamericanos, contribuye que el problema no se resuelva (Lakhanin, op cit.).

La corrupción también puede afectar la actividad turística de un país o en una región (Das y DiRienzo, 2010; Lau y Hazari, 2011). Si en un país hay prácticas de soborno o negocios fraudulentos, se deteriora la imagen cultural y social del destino, y se obstaculiza su competitividad en el sistema mundial (Das y DiRienzo, op. cit.). Además, cuando hay cambios constantes de gobiernos derivados de inconsistencias políticas, se elevan los costos de los negocios y se generan barreras en las inversiones de infraestructura (Tosun y Timothy, 2001). En países corruptos y con fuertes asimetrías económicas se exacerbaban, directa o

indirectamente, los conflictos sociales cuando chocan los intereses de los agentes políticos y la población local. Por ejemplo, los conflictos armados y políticos del siglo XX en América Central como los derivados por el Frente Sandinista de Liberación Nacional en Nicaragua, por la Unidad Revolucionaria Nacional Guatemalteca, por el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional en El Salvador, por la Unificación Democrática en Nicaragua y por la presencia del Ejército Zapatista de Liberación Nacional, en México, disminuyeron los flujos turísticos nacionales e internacionales hacia estos espacios.

A pesar de que, en las tendencias actuales del turismo contemporáneo, hay viajeros cuya motivación principal de desplazamiento es ir a lugares que implican corrupción, pobreza o revueltas políticas, las inestabilidades políticas aún tienen efectos adversos en el turismo (Issa y Altinay, 2006; Sönmez, 1998). Todavía no hay datos certeros en cuanto a si el terrorismo o la corrupción modifican negativamente las decisiones de los turistas para desplazarse intra e interdestino, pero hay casos reportados de prácticas de turismo amarillo². Por ejemplo, hay viajeros que buscan ir a destinos donde hay altos índices de corrupción y ver estas prácticas como parte de la experiencia del viaje y vivencia del lugar, siempre y cuando no haya inestabilidad política. No obstante, éste no es el caso para la mayoría de los turistas del sistema mundial y hay preocupaciones de la población local y de los ministerios de turismo nacionales centroamericanos por modificar la imagen negativa de toda la región, causada por la corrupción que ha reducido la llegada de los visitantes.

Por ejemplo, una de las recomendaciones que hacen los gobiernos de países europeos como España o Inglaterra a sus conciudadanos para viajar a América Central es rehuir de cualquier problema oficial o policial innecesario ya que la situación política en la región, principalmente

referida a la presencia de los maras salvatrucha y el narcotráfico, es compleja desde hace decenios y porque la corrupción se asienta en algunas vertientes de la administración pública y de los servicios oficiales. Las páginas virtuales de viajeros, como Wikitravel y Tripadvisor, advierten a quienes viajen al sureste mexicano, a Honduras y a El Salvador que el sistema legal, hasta hace poco se encontraba bajo el código Napoleónico y que, si en alguna ocasión el visitante se encuentra en problemas con la ley, los castigos suelen ser más severos que en muchos otros países. Además, agregan que:

“los oficiales de tránsito pueden usar un pequeño pretexto para detener a los turistas y multarlos. Si es detenido por un oficial que exige un soborno, no le pague la cantidad exigida, dígame que no tiene dinero en efectivo porque si usted saca dinero y lo da, es corrupción y como tal es considerado un crimen en el país, por lo que es una decisión personal si lo hace o no. La multa por ir a exceso de velocidad puede ser de aproximadamente 100 dólares, dependiendo la ciudad. Los criminales pueden posar como policías, así que manténgase siempre en un lugar visible, en público, y en su coche”.

(Rivas, 2011)

Las recomendaciones en torno a la corrupción también están enfocadas a los visitantes mochileros y a las personas jóvenes por asociarse con el perfil de turistas alocéntricos que buscan experiencias extraordinarias de viaje:

“...respetar las leyes regionales. Muchos extranjeros piensan que tanto México como América Central son lugares donde las leyes pueden romperse y se puede sobornar a la policía en todo momento. La corrupción puede ser común en la policía o figuras públicas. Cuando los foráneos actúan buscando un soborno fácil, el acto se considera irrespetuoso y puede usarse como pretexto por la policía para darte una lección de

respeto. Recuerda que ofrecer un soborno a un oficial puede meterte en más problemas en lugar de evitarlos” (Trip Advisor, 2015)

Además, hay algunas sugerencias para utilizar el transporte terrestre, sean autobuses de alta o baja jerarquía. Entre ellas, están el no poner objetos valiosos en el equipaje grande y nunca dejar objetos de valor en los asientos. También, se alerta que en las revisiones de la policía o de militares, ellos pueden tomar lo que necesiten, principalmente, en los viajes nocturnos cuando los pasajeros están dormidos.

Los gobiernos de los países centroamericanos tienen que resolver sus problemas de corrupción si desean una integración exitosa y una movilidad terrestre favorable. Por ejemplo, a pesar de que la inseguridad en las carreteras guatemaltecas y salvadoreñas ha disminuido en los últimos años, el tema se mantiene como un problema *de facto* y afecta la decisión de desplazamiento porque muchos no quisieran arriesgarse a algún incidente. Los problemas de inseguridad han hecho que los servicios *premium*, como el Ticabus o Pullmantour, no sean necesariamente la opción más segura y así lo atestigua una usuaria nicaragüense:

“...A mí me asaltaron en agosto 2011 regresando de Guatemala en el bus de Pullmantur. Estábamos de vacaciones con mis hijos en El Salvador y habíamos ido a que conocieran Guatemala junto con sus novias. Nos asaltaron cuando el bus estaba por llegar a la frontera de El Salvador. Se atravesaron dos jeeps cortándole el camino al bus y como ocho hombres enmascarados y armados de pistola salieron de los matorrales y se subieron al bus gritando y amenazando. Nos robaron todo, pero gracias a Dios no hubo heridos (a parte un golpe con la pistola en la cabeza al señor que estaba en frente de mí y una jalada de pelo a una señora que estaba escondiendo su cartera)”.

Tanto el Ministerio de Turismo guatemalteco como el salvadoreño han tomado cartas en el asunto y los robos en carretera han disminuido notablemente debido a un aumento del patrullaje, aunque los vehículos de turismo continúan como objetivos ocasionales. Otro problema que debe atenderse, para no incomodar a los usuarios son las expresiones de machismo de los operadores del autobús. Por ejemplo, si algún usuario sugiere un aumento de velocidad para tratar de cubrir los tiempos del itinerario eficientemente y sin demoras, o si algún viajero expresa su deseo de que se reduzca la velocidad en zonas donde las condiciones físicas de las vías son malas, los conductores suelen responder agresivos, como resultado de la confrontación hacia la calidad de su trabajo. Además, el trato de los choferes a los turistas puede llegar a ser tan violento que, a veces, los últimos deciden descender del autobús y esperar a abordar al siguiente.

La corrupción y la inseguridad son temas controversiales porque cada turista los percibe de formas diferentes. Un usuario mexicano del Ticabus asevera que, a pesar de los problemas de inseguridad y la mala promoción que se ha forjado en América Central, el destino es altamente seguro y recomendable:

“...soy mexicano, pero ya tengo varios años viviendo en América Central. Viajar en autobús desde México es bastante seguro si viajas en Ticabus o en alguna otra línea como Pullmantur o King Quality. Estas dos compañías tienen autobuses más cómodos, aunque a un precio más alto. Cualquiera que escojas sólo viaja de día precisamente por mayor seguridad para los pasajeros, por lo que tendrás que considerar el costo del alojamiento y la alimentación en las ciudades donde tendrás que pasar la noche, que seguramente serán Guatemala, San Salvador, Managua y San José. Espero puedas quedarte por lo menos un día en cada país que atraveses para que puedas conocer al menos un poco de cada uno de ellos. En general son bastante seguros, especialmente Nicaragua y Costa Rica, sólo trata

de evitar mostrar demasiado dinero o artículos valiosos. Lleva siempre billetes de dólar pequeños para que puedas cambiar con facilidad a la moneda local. Si llevas un celular con chip, puedes comprar uno con cualquier compañía telefónica local y por el sistema de prepago podrás comunicarte en la mayor parte de los países porque las compañías son regionales y te cubren en casi todo América Central. Espero disfrutes el viaje y conozcas una parte de esta hermosa región del planeta...”

Debido a la mala promoción turística de América Central es que ha habido esfuerzos en conjunto por erradicar este problema. Los diferentes Estados han creado la Iniciativa Regional de Seguridad para América Central (CARSI), un programa en el que Estados Unidos colabora con el istmo para mejorar la seguridad ciudadana. CARSI complementa las estrategias y programas de desarrollo social de los países mientras que Estados Unidos organiza su ayuda con la estrategia de seguridad regional del SICA y, además, recurre a la pericia y el trabajo de otros países, instituciones financieras internacionales, el sector privado y de la sociedad civil (CARSI, 2016).

Para que la inseguridad no sea una externalidad negativa de la integración centroamericana, CARSI ha propuesto cinco objetivos para mejorar la integridad de los habitantes locales y de los turistas:

1. Crear calles seguras para los ciudadanos de la región.
2. Desbaratar el movimiento de los criminales y el contrabando en y entre los países centroamericanos.
3. Apoyar el desarrollo de gobiernos fuertes, capaces y responsables en América Central;
4. Restablecer la presencia efectiva del Estado, los servicios y la seguridad en las comunidades en peligro.

5. Fomentar mayores niveles de coordinación y cooperación entre los países de la región, otros asociados internacionales y donantes para combatir las amenazas a la seguridad regional.

Los objetivos tienen una finalidad doble: que los países centroamericanos aumenten su seguridad y la prosperidad de sus ciudadanos, y se establezcan instituciones responsables que promuevan los derechos humanos y el estado de derecho. No obstante, el problema de la inseguridad y la corrupción no es únicamente centroamericano ya que México y Estados Unidos comparten la responsabilidad de resolverlo gracias al tráfico de armas y de drogas. Hasta que no se resuelva plenamente esta externalidad, no podrá integrarse favorablemente el istmo y se verá afectada la movilidad intrarregional de los visitantes.

Notas

1. Este proyecto es un canal a través de Honduras, empezando en el puerto de La Unión en El Salvador, y terminando con Puerto Cortes, Honduras. Servirá para los barcos que quieren ahorrarse el pago por pasar el Canal de Panamá: bajarían sus cargas en El Salvador y en Nicaragua, y sería transportada por esta nueva carretera hasta Puerto Cortés y se pondría otra vez en otro barco.
2. Aquél basado en la novela *Crimen y Castigo*, de Dostoyevsky, en la que dicho color se asoció simbólicamente con la corrupción y la decadencia (Geolab Institute, 2017).

Conclusiones

En los últimos años se han registrado notables avances en el proceso de integración centroamericana, como el desarrollo institucional vinculado con el comercio (con la decisión de implantar una unión aduanera), el aumento de los flujos de inversión intrarregionales, la implementación de una región turística y acuerdos de libre movilidad, y mayor participación de la sociedad civil a escala regional. De todos los avances, el turismo es el que se ha establecido como la mejor alternativa porque es generadora de empleos y captadora de divisas y porque estabiliza la balanza de pagos y abate la dependencia de las exportaciones, generalmente de materias primas. Al mismo tiempo, a pesar de todos los obstáculos técnicos y administrativos en que está envuelto, se considera una actividad que puede reducir la pobreza y crear trabajos que financien a las clases marginales. Sin embargo, es altamente sensible al ambiente político y cultural en que se desenvuelve y la inestabilidad centroamericana no ha favorecido que esta actividad se consolide como el núcleo sustancial de la integración.

La integración centroamericana, a partir del turismo, genera dualidades económicas se ha promovido y financiado por sectores públicos y privados, nacionales e internacionales. Sus fondos sectoriales de inversión tienen como base la reducción de la pobreza y son compatibles con los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU, ya que busca la integración de las poblaciones marginadas y promover la igualdad de género y autonomía de las mujeres. Sin embargo, aún hay problemas por resolver porque, a pesar de que el istmo se promociona hacia el exterior como una región, hay una fuerte competencia nacional no sólo por captar turistas sino por destacar como polos turísticos consolidados.

Sin embargo, los recientes avances en la implementación del turismo en América Central han impulsado su proceso de integración regional y están respaldados por una firme voluntad política y por los progresos registrados en la definición de políticas regionales en otros ámbitos, como medio ambiente y seguridad. Aún hay retos por afrontar para que se consolide plenamente la integración: diseñar un concepto claro, consensuado, a medio o largo plazo, que abata las externalidades generadas por el territorio; completar la unión aduanera centroamericana para que el CA-4 se extienda a todo el istmo y sea una realidad más que un discurso; y poner en práctica las decisiones adoptadas a nivel regional con un máximo de eficacia. La integración regional es un excelente vehículo para promover el desarrollo en América Central y, si se centra en el turismo, se puede hacer crecer económicamente a la región. No obstante, se debe mantener el respaldo de los programas de cooperación internacional.

Uno de los intentos más exitosos de integración centroamericana es la creación de la ruta de autobuses Ticabus/Transnica que ha pretendido, desde su fundación, vincular de forma eficiente, seis de las siete capitales centroamericanas. Esta compañía de transporte se promociona a sí misma como aquella “que brinda a todos su pasajeros un viaje cómodo, fácil, rápido y seguro, [y] al mejor precio del mercado [centroamericano]” (Viajero Ticabús, 2017) y, junto con los relativos bajos costos del pasaje comparados con aquéllos de las aerolíneas regionales, es la opción de movilidad más preferida por los turistas que se desplazan por el istmo. Sin embargo, a pesar de que ofrece un servicio lineal y de conectividad de punto a punto, no logra disminuir la fricción de la distancia centroamericana a los mejores niveles posibles.

Por ejemplo, una constante en los estudios regionales de carácter empírico como esta investigación, es asumir la distancia lineal entre las unidades de observación, en este caso las estaciones del Ticabus al interior de las capitales centroamericanas. Esta medida sirve como criterio para diseñar los patrones de interacción espacial, facilitar el cálculo y la modelación de las relaciones espaciales y los impactos del turismo asociados con la infraestructura vial, la movilidad y la calidad del servicio del transporte; y con las decisiones personales de los viajeros.

El Ticabus, como medio de transporte, es un claro ejemplo de cómo en la economía neoclásica pura, cuando los costos de transporte no son significativos, la fricción de la distancia equivale a cero (Valdivia, Ávila y Galindo, 2008). Esta empresa, claramente, ha buscado la manera de que su servicio sea el más eficiente del mercado centroamericano, de abatir los obstáculos de la movilidad y de que, a partir de su recorrido por la Carretera Panamericana, el turismo se vuelva un verdadero elemento de integración. Sin embargo, las condiciones meteorológicas, geomorfológicas, sociales, políticas y culturales del istmo, atentan contra su misión pues ocasionan que la fricción no sólo que sea mayor, sino que sea una variable que opera bajo los principios de racionalidad económica individual (Fingleton y López, 2006) y que su *modus operandi* empresarial, en ocasiones, irónicamente se contraponga a los principios básicos de la integración regional centroamericana.

A partir de los diversos recorridos en campo realizados para fines de esta tesis, en donde se recorrieron distancias lineales entre las unidades de observación (las estaciones del Ticabus), se desmiente la idea de que la integración regional de América Central puede partir de un *espacio euclidiano*, y que, por lo tanto, no es una simple abstracción de los efectos espaciales asociados

con la infraestructura vial y con la influencia del relieve en el traslado de personas y bienes y servicios.

Pensar en que la ruta del Ticabus no presenta externalidades territoriales y utilizar como veraz la información de movilidad disponible en sistemas geoinformáticos, como Google Maps, supone pensar a América Central como un espacio isomorfo (plano, sin irregularidades topográficas), en el que la localización de cada núcleo turístico resultaría óptima, tanto para sí mismo, como para todos lo demás. Esta perspectiva no friccional sobre el análisis regional fue criticada a mediados y finales del siglo XX, tanto por economistas como Marshall como por los fundadores de la ciencia regional como Isard, ya que impedía establecer correctamente las asociaciones entre interacciones espaciales (costos) y la distancia. Además, un modelo de desarrollo regional, en el que la fricción de la distancia es prácticamente nula y donde esté implícita la integración, asume escenarios de decisiones políticas y económicas en un marco de competencia perfecta. Hoy, la incorporación de métodos cualitativos, como las netnografías, las entrevistas polilógicas *in situ*, y el análisis del discurso a partir de los diferentes foros virtuales, son herramientas metodológicas poderosas que permiten, con poco sesgo de la información provista por los turistas, revelar las peculiaridades territoriales al interior de una región. Así, es fundamental la adopción de este tipo de métodos para que se pueda percibir la funcionalidad de una región, a partir de sus usuarios o sus habitantes y complemetar las propuestas de Krugman sobre el método y la teoría de la Nueva Geografía Económica.

Sumado a las entrevistas, con los diferentes recorridos en el Ticabús a través de la Carretera Panamericana, puede concluirse que, como región, América Central mantiene un fuerte reto para modernizar su infraestructura, mejorar los servicios y garantizar la seguridad para poder

colocarse como uno de los principales atractores de turistas a nivel global. Es necesaria una mayor inversión en todo el sistema de transporte terrestre para favorecer la movilidad a lo largo del istmo. A pesar de que la Carretera Panamericana es la médula espinal de la movilidad turística, los rezagos en infraestructura todavía son evidentes. Además, la movilidad de los turistas se deteriora no sólo por las condiciones económicas y políticas de la región, sino que tanto la topografía como las condiciones climáticas centroamericanas repercuten en el estado de las carreteras y urge a ampliar el número de vialidades, aumentar su número de carriles y repavimentarle donde sea necesario.

La fricción del espacio centroamericano es muy elevada como resultado de la serie de externalidades territoriales y es imperante que se empiecen a gestionar medios de transporte alternativos en el istmo que potencien la integración turística. Actualmente, existe la aerolínea colombiana Avianca como una alternativa que reduce fuertemente la fricción del espacio de la región. No obstante, tampoco es la mejor opción para desplazamientos cortos puesto que sólo vincula a la Ciudad Panamá con las otras ciudades capitales centroamericanas a partir de costos elevados y aún no hay planes para abrir vuelos directos entre las otras urbes.

La extensión territorial del istmo es una ventaja comparativa para la movilidad ya que se podrían implementar aerolíneas locales de bajo costo o, en su defecto, construir un tren, desde Guatemala hasta Panamá, que comunique las capitales. Con respecto al último medio de transporte, y como resultado de la inversión china en Nicaragua para la construcción del canal interoceánico en el país homónimo, empresas del país asiático ya tienen el entusiasmo de ingresar en el mercado de América Central y participar en las licitaciones de diversos proyectos de infraestructura, entre los cuales se propone el tren centroamericano. Sin embargo, América

Central debe ser precavida al respecto y generar estrategias locales para evitar el desvío de capitales hacia afuera de la región. Así, si la construcción del tren se llega a concretar, o bien se llega a un acuerdo en que haya un verdadero beneficio económico para el istmo o de busca alguna otra alternativa como aumentar las corridas diarias de los autobuses que vinculan a toda la región para favorecer la movilidad transistmica y reducir, en la medida de lo posible, la fricción del espacio.

La fricción del espacio también afecta a los patrones de movilidad de los turistas. Por ejemplo, cuando los visitantes del istmo confían su viaje a la información obtenida de los sistemas de navegación como Google Maps, la estancia se frustra porque los tiempos de movilidad mostrados en línea, que son aquellos con los que la mayoría de los turistas alocéntricos planean sus estancias, no corresponden con la realidad. Así, se deben gastar más horas en los desplazamientos y se genera una disyuntiva turística: o se debe decidir acortar la estancia en las localidades y no visitar en ellas todos los sitios deseados, o se deben dejar de lado algunos puntos que se tenían planeado recorrer durante el itinerario. Esto ha hecho que los foros de discusión, como Trip Advisor o Wikitravel, sean una fuente de información más eficiente por que se le considera de primera mano que surge de las experiencias personales de los autores y que, las personas que viajan al istmo, utilicen dichas ideas como consejos prácticos para desplazarse.

Además, hay dificultad para cambiar monedas locales y problemas de ambigüedad con las reglas fronterizas; no obstante, la principal externalidad aún radica en la corrupción y la inseguridad. Con el respaldo del Banco Mundial y la comunidad internacional, cada vez más sectores sociales se unen al diálogo regional para compartir experiencias e identificar

soluciones prácticas para abatir ambos problemas. Finalmente, al estar en proceso de consolidación turística y, año con año, recibir una mayor cantidad de visitantes, el futuro del sector en el istmo demandará que haya mayor movilidad a través de la región. Así, se deberá incrementar el número de unidades de Ticabus que transitan la Carretera Panamericana y las carreteras se tendrán que ampliar para abatir la fricción del espacio. Con esta acción, la movilidad por América Central se dispersará más allá de la Carretera Panamericana y podrían consolidarse nuevos núcleos turísticos o que aquéllos que están alejados de la ruta puedan recibir más visitantes. Además, para que la integración regional en América Central esté completa, se debe incorporar a Belize a la ruta de la movilidad; hay una fuerte demanda por parte de los turistas que utilizan el Ticabus porque la Ciudad de Belize esté comunicada con Guatemala (Tikal) y con Quintana Roo (Chetumal).

Fuentes de consulta

- ACAN-EFE (2015). "Honduras espera movilización de más de 2.5 millones turistas en Semana Santa". *El Economista* [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.economista.net/2015/03/25/honduras-espera-movilizacion-de-mas-de-25-millones-turistas-en-semana-santa>>>. Último acceso: 25 de marzo, 2017.
- Adventure Life (2012). New York Times Lists Panama as the Number one Place to Go in 2012. Versión en línea disponible en: << <http://www.adventure-life.com/panama/news/new-york-times-lists-panama-as-the-number-one-place-to-go-in-2012>>>. Último acceso: 26 de junio, 2016.
- Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (2015). *El Salvador aprueba US \$115 millones para modernizar Corredor Mesoamericano de la integración (Corredor Pacífico)*. AMEXCID. Versión en línea disponible en: <<<http://www.amexcid.gob.mx/index.php/comunicacion-/comunicados/2235-el-salvador-aprueba-us-115-millones-para-modernizar-corredor-mesoamericano-de-la-integracion-corredor-pacifico>>>. Último acceso 12 de mayo, 2016.
- Aguilera, G. (1996). "América Central: la construcción de una agenda regional de seguridad y confianza mutua" en Rojas, F. *Balance estratégico y medidas de confianza mutua*. FLACSO, Santiago, Chile. pp. 157-174.
- Ahas, R. et al. (2007). "Seasonal tourism spaces in Estonia: Case study with mobile positioning data". En *Tourism Management* 28-3. pp. 898-910.
- Albert, Y. y Nel, M. (2012). La planificación y gestión del turismo en las áreas protegidas de Panamá. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, (59), 151-172.
- Albet, A. (2001). "¿Regiones singulares y regiones sin lugares? Reconsiderando el estudio de lo regional y lo local en el contexto de la Geografía postmoderna". *Boletín de la A.G.E.*, no. 32. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 35-52.
- Aledo, A. (2008). "De la tierra al suelo: la transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial". En *Arbor*, 184-729, pp. 99-113.
- Almaguer, P. (2016). "The Politics of Technical Assistance in Regional Integration Processes: Mesoamerican Insights". En *Iberoamerican Journal of Development Studies* 5-1, pp. 6-30.
- Alsnith, R. y D. Hensher (2003). "The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population". En: *Transport Research*, No. 454. Oxford University Press, EUA
- Alvarez-Gayou, J. (2003). "Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología." *Introducción a la investigación cualitativa*, Ariel, Madrid, España.
- Anderson, J., Adey, P. y Bevan, P. (2010). Positioning place: polylogic approaches to research methodology. *Qualitative Research*, 10(5), 589-604.
- Anselin, L (2003). "Spatial externalities, spatial multipliers, and spatial econometrics". En *International Regional Science Review* 26-2 pp. 153-166.
- Anselin, L., Vargas, A. y Acs, Z. (1997). Local Geographic Spillover Between University Research and Technology Innovations, *Journal of Urban Economics*, 42(3):422-448.
- Apergis, N., & Payne, J. E. (2009). "Energy consumption and economic growth in Central America: evidence from a panel cointegration and error correction model". En *Energy Economics*, 31-2, pp. 211-216.
- Arias S. y J. Jované (1992). "La transformación e industrialización de la agricultura del istmo centroamericano como eje de una nueva estrategia de desarrollo". En Stein, E. *Democracia sin pobreza. Alternativa de desarrollo para el istmo centroamericano*. DEI/SELA CADESCA. San José, Costa Rica, pp. 83-145.
- Arias, O. et al. (1990). *Declaración de Montelimar*. Versión en línea disponible en: <<<http://www.minex.gob.gt/MDAA/DATA/MDAA/201011081322143051990-4>>>

- 20%20%20VII%20REUNION%20ORDINARIA%20(Nicaragua).pdf>>. Último acceso, 28 de junio, 2016.
- Avilés, O. (2008). *Proyectos de energía eólica en el marco del Plan Puebla Panamá; transformación en las estructuras socioculturales: el caso de La Venta Oaxaca*. Tesis de Licenciatura en Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México. 100 pp.
- Axhausen, W., A. Zimmermann y S. Schönfelder (2002). "Observing the rhythms of daily life: A six-week travel diary". En *Arbeitsbericht Verkehrs und Raumplanung*. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen und Eisenbahnbau. ETH Zürich, Austria.
- Ballasa, B. (1980). *Teoría de la Integración Económica*. UTEHA. México, D.F., 199 pp.
- Ballesteros, F. y E. Rodríguez (1997). "Central América: Towards a Harmonized Economic Area". En: *Integration and Trade. Banco Interamericano de Desarrollo*. Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe.
- Barna, T. (2015). Extending the CA-4 Visa. Barnatanko [blog]. Versión disponible en: <http://barnatanko.com/2015/04/05/extending-ca-4/> Último acceso: 20-Feb-2017.
- Barquero, M. (2016). "País logra récords en divisas y visitantes por el turismo". En *La Nación*. San José, Costa Rica. Versión en línea disponible en: <<http://www.nacion.com/economia/indicadores/Pais-records-divisas-visitantes-turismo_0_1536846337.html>>. Último acceso 16 de enero, 2016.
- Barrado, D. (2004). "El concepto de destino turístico. Una aproximación geográfico-territorial". En *Estudios Turísticos*, no. 160, Instituto de Estudios Turísticos, Universidad de Madrid, pp. 45-68. España.
- Barreda, A. (2002). *Los objetivos del Plan Puebla Panamá*. Economía Política del Plan Puebla Panamá. Ed Itaca. México, 188 pp.
- Barrigón, W. (1999). "El proceso de integración centroamericana y su impacto sobre los pueblos indígenas," en Grinspun, R. et al., (eds.), *Hacia una integración desde abajo: participación, sociedad civil e integración centroamericana*, Sistema de Integración Centroamericana, San Salvador, El Salvador. Capítulo 6.
- Barro R. y X. Sala-i-Martin (1995). *Economic Growth*, 2da edición. McGraw-Hill, Nueva York, Estados Unidos, 206 pp.
- Bateman, A. (1961). "La Carretera Panamericana en Colombia". En *Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia* 70-9. 38 pp.
- Battacharya, D. (1997) "Mediating India: An Analysis of a Guidebook", *Annals of Tourism Research*, 24-2 pp. 373-374.
- Belz, F. y Baumbach, W. (2010). "Netnography as a method of lead user identification". *Creativity and Innovation Management*, 19(3), 304-313.
- Ben-Akiva, M. (1973) *Structure of Passenger Travel Demand Models*. Department of Civil Engineering, MIT, Cambridge, MA.
- Berliant M. et al. (2002). "Production externalities and urban configuration". En *Journal of Economic Theory* 104-2. pp 275-303.
- Biblioteca Digital Mundial (2016). Carretera Panamericana. Versión en línea disponible en: <<<https://www.wdl.org/es/item/11310/>>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Bonnal, et. al. (2003). "Multifuncionalidad de la agricultura y nueva ruralidad. Reestructuración de las políticas públicas a la hora de la globalización". Ponencia presentada en el *Seminario Internacional El Mundo Rural: Transformaciones y Perspectivas a la luz de la Nueva Ruralidad*. Universidad Javeriana, CLACSO, REDCAPA, Bogotá, Octubre 15-17 de 2003. Versión en línea disponible en: <<http://www.ongvinculos.cl/biblio/nueva_ruralidad/Multifuncionalidad%20de%20la%20Agricultura%20NuevaRuralidad.pdf>>. Último acceso, 15 de mayo, 2016.

- Boullón, R. (1990). *Las actividades turísticas y recreacionales: el hombre como protagonista*. Trillas, México.
- Briedenhann, J. y Wickens, E. (2003). "Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas—vibrant hope or impossible dream?" *Tourism Management*, Vol. 25 Tomo I. Elsevier, Londres, Reino Unido. pp. 71-79.
- Bromley, D. (1989). "Property relations and economic development: the other land reform". En *World Development* 17-6. pp. 867-877.
- Bull, A. (1991) *The Economics of Travel and Tourism*. Edit. Pitman, Melbourne, Australia.
- Bulmer V. y A. Douglas (2005). *Central America 2020: Towards a New Regional Development Model*. Institut für Iberoamerika, Hamburgo, Alemania, 104 pp.
- Bulmer, V. (1987). *La Economía Política de América Central desde 1920*. Banco Centroamericano de Integración Económica. Tegucigalpa, Honduras, 147 pp.
- Bulmer, V. et al. (1992). *Integración Centroamericana. Informe a la comisión de la Comunidad Europea*. Instituto de Investigación sobre la Comunidad Europea. NorthSouth Center University of Miami, Estados Unidos. 36 pp.
- Butler, G. y Hannam, K. (2012). "Independent tourist's automobiles in Norway". En *Journal of Tourism and Cultural Change* 10-4. p. 285-300.
- Caldentey, P. (2015). "La Integración Regional como Estrategia de Desarrollo Económico y Social". En *Integración y Desarrollo en América Central*. Tercera Edición. Instituto Universitario de Desarrollo Y Cooperación. Madrid, España. pp. 59-93.
- Calero, J. (2015). ¿Por qué Honduras es el país sin guerra más violento del mundo? *ABC Internacional* [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.abc.es/internacional/20140729/abci-honduras-pais-guerra-violento-201407282000.html>>>. Último acceso: 14 junio, 2017.
- Call, W. (2002). "Plan Puebla-Panama". *NACLA Report on the Americas*, 35-5, 24 pp.
- Cañada, E. (2010). *Tourism in Central America. Social conflict in a new setting*. Studies in Contrast; Responsible Tourism. Alba Sud. Research and Communication for Development. 40 pp.
- Carmack, R. (1993). *Historia general de América Central*. Ediciones Siruela. Madrid, España. 211 pp.
- CARSI (2016). *Iniciativa Regional de Seguridad para América Central*. [En línea]. Versión disponible en: <<<https://www.state.gov/documents/organization/212874.pdf>>>. Último acceso 31 de mayo, 2016.
- Castañares, E. y Maddox, E. (2009). *Sistemas complejos y gestión ambiental; el caso del Corredor Biológico Mesoamericano*, Trillas, México, 333 pp.
- Castells, M. (1997). *La Cuestión Urbana. Tercera parte: Los elementos de la estructura espacial*. Colección Arquitectura y Urbanismo, 14ª. Edición, Siglo XXI Editores, México.
- Castro, A. (2014). *Estructura Territorial del Turismo en el Parque Nacional Volcán Poás, Costa Rica*. Tesis de Licenciatura. Colegio de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México. 134 pp.
- CATA (2015). *Términos de Referencia para el Desarrollo de Marketing Online en Redes Sociales e Internet para el Mercado Español*. Central America Tourism Agency, Managua, Nicaragua. 16 pp.
- CATA (2016). *América Central. Visit Centroamerica. Portal gestionado por la Agencia de Promoción Turística de América Central (CATA)*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.visitcentroamerica.com/?q=explora-centroam%C3%A9rica-Espa%C3%B1ol>>>. Último acceso 25 de marzo, 2017.
- Central America Data (2014). *Sigma Q. Directorio de empresas*. Central America Data [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.centralamericadata.com/es/resources/companies?q1=content_es_le%3A%22Qu%3ADmica+y+Pl%3A1stico%22&q2=country_es_le%3A%22Costa+Rica%22>>. Último acceso 6 de mayo, 2015.

- Central America Data (2015a). *FEDECATUR (Federación de Cámaras de Turismo de Centro América)*. Central America Data [En línea]. Versión disponible en: <<[http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le:%22FEDECATUR+\(Federaci%C3%B3n+de+C%C3%A1maras+de+Turismo+de+Centro+Am%C3%A9rica\)%22](http://www.centralamericadata.com/es/search?q1=content_es_le:%22FEDECATUR+(Federaci%C3%B3n+de+C%C3%A1maras+de+Turismo+de+Centro+Am%C3%A9rica)%22)>>. Último acceso 25 de marzo, 2017.
- Central America Data (2015b). *Federación Centroamericana de Turismo*. Central America Data. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.centralamericadata.com/es/tsearch?q=Federaci%C3%B3n+Centroamericana+de+Turismo>>>. Último acceso 25 de marzo, 2017.
- Central America Data (2015c). *El Salvador: \$30 millones para rehabilitación vial*. Central America Data. [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.centralamericadata.com/es/article/home/El_Salvador_30_millones_para_rehabilitacin_vial>>. Último acceso: 27 de enero, 2017.
- Chapman, M. y R. Prothero (1983). “Themes on Circulation in the Third World”, *International Migration Review*, Vol. 17, No. 4, pp. 597-632
- Chavas, J., J. Stoll, y C. Sellar (1989). “On the Commodity Value of Travel Time in Recreational Activities”. *Applied Economics* 21:711–722, Routledge, Londres, Reino Unido.
- Chinchilla, D. (2014). “Las 7 maravillas turísticas de Costa Rica: Un asombro tan cercano”. En *La Nación*, Costa Rica. Versión en línea disponible en: <<http://www.nacion.com/ocio/revista-dominical/maravillas-turisticas-Costa-Rica-cercano_0_1439056102.html>>. Último acceso 27 de junio, 2016.
- Chok, S., Macbeth, J. y Warren, C. (2007). “Tourism as a tool for poverty alleviation: A critical analysis of ‘pro-poor tourism’ and implications for sustainability”. En *Current issues in Tourism*, 10-2, pp. 144-165.
- Christaller, W. (1963). “Some Considerations of Tourism Locations in Europe: The Peripheral Regions under-developed countries—Recreation Areas”. *Regional Science Association Papers* 12:95–105, Nueva York, Estados Unidos.
- CIA (2017). Central America and the Caribbean. *CLA World Factbook* [En línea]. Versión disponible en: <<http://teacherlink.ed.usu.edu/tlresources/reference/factbook/region/region_cam.html>>. Último acceso 26 de junio, 2017.
- Cline, W. et al. (1989). *Economic integration in Central America*. Edit. IICA, Universidad Agraria La Molina, Lima, Perú. 206 pp.
- Cohen, E. (1979). “A Phenomenology of Tourist Experiences”. En: *Sociology* 13:170–201. Londres, Reino Unido.
- Cohen, E. (2005). “Principales tendencias en el turismo contemporáneo”. En *Política y Sociedad* 42-1. pp. 11-24.
- Cordero, A. (2003). “El Turismo y la Dependencia Latinoamericana.” En *Anuario Social y Político de América Latina y el Caribe* no. 6. FLACSO/UNESCO/Nueva Sociedad. Caracas, Venezuela. pp. 104-111.
- Cordero, A. (2006). *Nuevos ejes de acumulación y naturaleza: el caso del turismo*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales CLACSO, Buenos Aires, Argentina. 167 pp.
- Cullen, I. y Godson, V. (1975) *Urban Networks: The Structure of Activity Patterns*, *Progress in Planning*, 4, pp. 1-96.
- Dahles, H., y L. Keune, (2002). *Tourism development and local participation in Latin America*. Cognizant Communication Corporation. Nueva York, Estados Unidos. 283 pp.
- Das, J. y C. DiRienzo (2010). “Tourism competitiveness and corruption: A cross-country analysis”. En *Tourism Economics* 16-3 pp. 477-492.

- De la Ossa, A. (1998). "Integración centroamericana y desarrollo social". En *Integración y Desarrollo en América Central. Más Allá del Libre Comercio*. Los Libros de la Catarata, Madrid, España. pp 95-131.
- Debbage, K. (1991). Spatial Behavior in a Bahamian Resort. *Annals of Tourism Research*:18251–18268.
- Deichmann U. e Indermit, G (2008), "La Geografía Económica de la Integración Regional" *Finanzas y Desarrollo*. Vol. XXII, diciembre de 2008, Fondo Monetario Internacional, Estados Unidos.
- Delgadillo, J. (2001). *El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios*. Colección de textos breves de economía. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México.
- Delgadillo, J. y F. Torres (2010). "La geografía regional en México: Aproximaciones a la obra y sus autores." En Hiernaux, D. *Construyendo la Geografía Humana*. Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana. España/México.
- Delgado, G. (2004). "El Pan Puebla Panamá, hidroelectricidad y medio ambiente" En *El Cotidiano* 123, pp. 100-109.
- Delgado, J. (2002). "El Plan Puebla-Panamá y la globalización neoliberal". En *Aportes*, 7-21, 137-155 pp.
- Delgado, J. (2009). "La especificidad de la integración centroamericana y su aporte al pensamiento integracionista latinoamericano". En *Revista Aportes para la Integración Latinoamericana* 15-20. pp 31-67.
- Desruelle, D. y A. Schipke (2010). *América Central: Crecimiento económico e integración*. 2da edición. Fondo Monetario internacional. 122 pp.
- Díaz J. et al. (2008). "Monitoreo de los patrones de deforestación en el Corredor Biológico Mesoamericano, México". En *Interciencia: Revista de ciencia y tecnología de América*, 33-12, 882-890 pp..
- Díaz M., y F. Jiménez. (2002). "Transportes y Movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?", *Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo, Infraestructuras para la Vida Cotidiana* ETSAM, UPM, 27 y 28 de mayo. Madrid. Versión en línea disponible en: <<<http://www.generourban.org>>>
- Disdier, A. y K. Head. (2008). "The puzzling persistence of the distance effect on bilateral trade". En *The Review of Economics and Statistics* 90-1. pp. 37-48.
- Domínguez, A. (2009). *Estructura territorial del turismo en la isla de Ometepe, Nicaragua*. Tesis de Licenciatura. Colegio de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México. 111 pp.
- Dritsakis, N. (2004). "Tourism as a long-run economic growth factor: an empirical investigation for Greece using causality analysis". En *Tourism Economics* 10-3. pp. 305-312.
- Dunkerley, J. (1988). *Power in the isthmus: A political history of modern Central America*. Verso Books. 198 pp.
- Duran, E., Seker, D, y Shrestha, M. (2004). "Web based information system for tourism resort: A case study for side/manavgat". *Memorias del XXth International Society for Photogrammetry and Remote Sensing, Estambul, Turquía: Julio 12-23, 2004*. ISPRS, Nueva York, Estados Unidos.
- Dyer, Z. (2015). More than 1.1 million Costa Ricans live in poverty. *The Tico Times* [Online]. Versión disponible en: <<<http://www.ticotimes.net/2015/10/23/1-1-million-costa-ricans-live-poverty>>>. Último acceso 6 de mayo, 2017.
- Emanuelli, S. (2010). *Proyecto Hidroeléctrico Presa La Parota: Los impactos de los megaproyectos sobre el derecho a la tierra ya la vivienda*.
- Escaith, H. (2001), "Las pequeñas economías de América Latina y el Caribe", *Revista de la CEPAL*, N° 74 Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Fakeye, P. y J. Crompton (1991) Image Differences between Prospective, First-time, and Repeat Tourists to the Lower Rio Grande Valley. *Journal of Travel Research* 30(2):10–16.

- Fennell, D. (1996). A Tourist Space-time Budget in the Shetland Islands. *Annals of Tourism Research* 23:811–829.
- Ferguson, L. (2010a). Tourism development and the restructuring of social reproduction in Central America. *Review of International Political Economy*, 17(5), 860-888.
- Ferguson, L. (2010b). *Tourism Development and Regional Integration in Central America*. Department of Politics, University of Sheffield, Reino Unido. 68 pp.
- Fernández G. y Ramos A. (2005). “Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina”. *Cuadernos de Turismo* no. 15. Universidad de Murcia, España. pp. 97-112.
- Figuerola, R. et al. (2005). *Acuerdo Regional de Procedimientos Migratorios CA-4 para la Extensión de la Visa Única Centroamericana. Alcances del tratado, marco y la movilidad de personas en la región*. SICA. San Salvador, El Salvador. 22 pp.
- Fingleton, B. y E. López (2006), “Empirical growth models with spatial effects”, *Papers in Regional Science*, 85(2). Pp. 103-114.
- Fisher, E. (2015). Panamá: Un análisis económico de la coyuntura reciente. *Investigación y Pensamiento Crítico*, 3(1), 47-66.
- Flogenfeldt, T. (1999). Traveler Geographic Origin and Market Segmentation: The Multi Trips Destination Case. *Journal of Travel and Tourism Marketing* 8:111–118.
- Fodness, D. y B. Murray (1997). Tourist Information Search. *Annals of Tourism Research* 24:503–523.
- Fonseca, E. (1996). *América Central: su historia*. FLACSO/EDUCA. San José, Costa Rica, 346 pp.
- Fotheringham, A. (1981). “Spatial structure and distance-decay parameters.” En *Annals of the Association of American Geographers* 71-3. pp. 425-436.
- Foulke, R. (1992). “The Guidebook Industry”. En *Tempermental Journeys: Essays on the Modern Literature of Travel*, University of Georgia Press, Atenas, Grecia y Londres, Reino Unido. pp. 95-108.
- Franco, J. (2011). *La importancia del transporte para los países periféricos*. Short Sea Shipping, Atlantic Forum. Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. Lisboa, Portugal.
- Friend, T. (2005). “The Parachute Artist: Have Tony Wheeler’s guidebooks travelled too far?” En *The New Yorker*, Nueva York, Estados Unidos. p. 82.
- Fuentes A. (1989). *Desafíos de la Integración Centroamericana*. FLACSO/ICAP. San José, Costa Rica. 188 pp.
- Fujita, M. y P. Krugman (2004). “The new economic geography: Past, present and the future”. En *Papers in Regional Science*. 83-1. pp. 139–164.
- Fujita, M., et al. (1999). *The spatial economy*, The MIT Press, Massachusetts, Estados Unidos. 306 pp.
- García, J. (2008). “Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante”. En: *EURE*, vol. XXXIV, N°101, Santiago de Chile, Chile.
- Gasca, J. (2009). *Geografía regional. La región, regionalización y el desarrollo regional en México*. Colección Temas Selectos de Geografía de México. Instituto de Geografía, UNAM, México.
- Geolab Institute (2017). *Yellow Tourism*. [En línea]. Versión disponible en: <<<https://geolabinstitute.org/en/yellow-tourism/>>>. Último acceso 26 de junio, 2017.
- Giacalone, R. (2002). *La Integración Regional en la Historia*. Universidad de los Andes, Mérida, Venezuela. 306 pp.
- Glaeser, E. y Scheinkman, J. (2000). “Non-Market Interactions”. En *National Bureau of Economic Research*. Cambridge, Massachusetts, Estados Unidos. 38 pp.
- Gobierno de Costa Rica (2011). *Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/33f1f8e8-f7b8-41ab-883c-4d7bac2b4ba5/Carretera.pdf?MOD=AJPERES>>>. Último acceso, 14 de junio, 2017.

- Gobierno del Estado de Chiapas (2012). *Proyecto de Modernización del Transporte y de Biodiesel Chiapaneco*. Gobierno del Estado de Chiapas/SAGARPA. México. 32 pp.
- Gómez, A. (2008). “Será Lagunita-El Ceibo detonador de desarrollo. Ayudará carretera al desarrollo de ambas regiones”. En *Esto*, 5 de abril, 2008. Organización Editorial Mexicana S.A. de C.V. Versión en línea disponible en: <<<http://www.oem.com.mx/esto/notas/n675901.htm>>>. Último acceso 16 de mayo, 2016.
- Gómez-Rojas, J. (2001). La experiencia cultural del espacio: el espacio vivido y el espacio abstracto. Una perspectiva ricoeureana. *Investigaciones geográficas*, (44), 119-125.
- González, T. y Y. Martínez (2006). *Características y Problemas Fundamentales de los Procesos de Integración Centroamericana*. Facultad de Ciencias Empresariales. Universidad Central "Marta Abreu" de las Villas, Santa Clara, Cuba. 82 pp.
- Green, D. (2011). *Americas Overland - The Driving Handbook*. Ed. lulu.com, Nueva York, Estados Unidos, 362 pp.
- Greer, T., y G. Wall (1979). “Recreational Hinterlands: A Theoretical and Empirical Analysis”. En *Recreational Land Use in Southern Ontario*, G. Wall, ed., Department of Geography Publication series (vol. 14) pp. 227–246. Waterloo: Waterloo University
- Guerra, A. (1989). *Desarrollo e integración en América Central: del pasado a las perspectivas*. UNAM/CRIES. Distrito Federal, México. 143 pp.
- Gunn, C. (1972). “Vacationscape: Designing Tourist Regions”. *Austin: Bureau of Business Research*, University of Texas, Austin, Texas, Estados Unidos.
- Gutiérrez, A. (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*. XV CLATPU- Buenos Aires, Argentina.
- Hagoort, M., Geertman, S. y Ottens, H. (2008). Spatial externalities, neighbourhood rules and CA land-use modelling. *The Annals of Regional Science*, 42(1), 39-56.
- Haldrup, M. (2004). Laid Back Mobilities: Second Home Holidays in Time and Space. *Tourism Geographies* 6:434–454.
- Hale, C. (2011). “¿Resistencia para qué? Territory, autonomy and neoliberal entanglements in the ‘empty spaces’ of Central America”. En *Economy and Society*, 40-2, 184-210 pp.
- Hall, D. (1999). “Conceptualising Tourism Transport: Inequality and Externality Issues”. *Journal of Transport Geography* 7:181–188. Routledge, Londres, Reino Unido.
- Hall, D. y F. Brown (2006). “Pro-poor tourism?”. En *Tourism and welfare: ethics, responsibility and sustained well-being*, 106-131.
- Hall, M. (2005). *El Turismo como Ciencia Social de la Movilidad*. Síntesis. 484 pp. Madrid, España.
- Hall, M. y V. O'Sullivan (1996). “Tourism, political stability and violence”. En *Tourism, crime and international security issues*. pp. 46-58.
- Hall, W. (1980). “La expansión de los transportes en Costa Rica”. *Geográfica*. Escuela de Ciencias Geográficas, Universidad Nacional de Costa Rica. pp. 9-26.
- Harper, S. (2009). “Histórica inversión federal en carreteras para estados del sureste mexicano”. En *Ciudadanía Express*. Versión en línea disponible es: <<<http://ciudadania-express.com/2009/10/27/historica-inversion-federal-en-carreteras-para-estados-del-sureste-mexicano/>>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Hay, I. (2005). *Qualitative research methods in human geography*. Oxford University Press, Oxford, Estados Unidos.
- HCH Noticias (2016). *Vecinos de La Mosquitia exigen carretera que los una con el resto del país* [Video]. Versión disponible en: <<https://www.youtube.com/watch?v=-lv_HFazf3s>>. Último acceso 27 de junio, 2016.
- Hedman Alas (2016). *Destinos*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://hedmanalas.com/destinos/>>>. Último acceso 27 de junio, 2016.
- Hernández, A. (1994). *La Integración de América Central. Desde la Federación hasta nuestros días*. Editorial DEI. San José, Costa Rica. 357 pp.

- Hernández, E. (2015). *Alcance geográfico del transporte marítimo a través del canal de Panamá*. Tesis de Licenciatura. Colegio de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México. 102 pp.
- Hernández, J. (2008). “Turismo de masas y transporte: El gran reto del Turismo del siglo XXI”. *Scripta Nova* XII (258). Universidad de Barcelona, España. pp. 17-35.
- Hibbert, J. et al. (2013). “Identity and tourism mobility: An exploration of the attitude–behaviour gap”. En *Journal of Sustainable Tourism* 21-7. pp. 999-1016.
- Hiernaux, D. (2005). “¿Identidades móviles o movilidad sin identidad?. El individuo moderno en transformación”. *Revista de Geografía Norte Grande*, (34), 5-17.
- Hine, C. (2011). Internet research and unobtrusive methods. *Social Research Update*, (61), 1.
- Ho, C y C. Mulley. (2013). “Multiple purposes at single destination: A key to a better understanding of the relationship between tour complexity and mode choice”. En *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. pp. 206-219.
- Horak, S. et al. (2015). *The Rough Guide to Central America on a Budget*. Rough Guides; 4ta. edición. Estados Unidos, 616 p.
- Høyer, K. (2000). “Sustainable tourism or sustainable mobility? The Norwegian case”. En *Journal of Sustainable Tourism* 8-2. pp. 147-160.
- Hutchinson, P. (2009). *Central America & Mexico Handbook: The only travel guide to cover Mexico and the 7 Central American nations*. Ed. Footprint Handbooks; 18a. edición. Estados Unidos, 1520 p.
- ICT (2017). *Informes Estadísticos*. Instituto Costarricense de Turismo. Versión en línea disponible en: <http://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/estad%C3%ADsticas/informes-estad%C3%ADsticos/anuarios/2005-2015/950-2016/file.html>. Último acceso 28 Feb 2017.
- Inmann, C., y G. Segura, G. (1998). *Turismo en América Central: el reto de la competitividad*. INCAE–CLACDS. Alajuela, Costa Rica. 34 pp.
- INTUR (2014). *Boletín de estadísticas de turismo. Año 2014*. Instituto Nicaragüense de Turismo. Managua, Nicaragua, 102 pp.
- Iordache, C., Ciochină, I. y Asandei, M. (2010). “Clusters-Tourism activity increase competitiveness support.” *Theoretical and Applied Economics*, 5(5), 99.
- Irwin, E. (2002). “Interacting agents, spatial externalities and the evolution of residential land use patterns”. En *Journal of Economic Geography* 2-1. pp. 31-54.
- Issa, I. y L. Altinay (2006). “Impacts of political instability on tourism planning and development: the case of Lebanon”. En *Tourism Economics*, 12-3 pp. 361-381.
- Jafari, J. (1987). *Tourism Models: Sociocultural Aspects*. Tourism Management:151–159.
- Jaffe, A. et al. (1993). “Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations” en *Quarterly Journal of Economics*, 108, 577-598.
- Jakle, J. (1985). *The Tourist: Travel in Twentieth-Century North America*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Jiguan, B. (2015). “Promueven la creación del Fodestur”. En *Diario de Centro América*. Versión en línea disponible en: <<<http://www.dca.gob.gt/index.php/categoryblog-2/item/38980-promueven-la-creaci%C3%B3n-del-fodestur>>>
- Joberg, S. (2002). *Metodología de la Investigación social*. Trillas, México 135 pp..
- Kaspar, C. (1986), “Le tourisme, objet d’étude scientifique”, en *Revue de Tourisme*, 4 (octubre-diciembre 1986) pp. 2-5, Paris, Francia.
- Kenny, G. (2002). “Our Travellers out there on the Road: Lonely Planet and its Readers, 1973-1981”, En *Journal of Australian Studies*, pp. 111-119
- Keul, A. y A. Kühberger (1997). “Research Report: Tracking the Salzburg Tourist”. En *Annals of Tourism Research* 24:1008–1012. University of Surrey, Reino Unido.

- Kim, T. (1983). "A Combined Land Use-Transportation Model when Zonal Travel Demand is Endogenously Determined". En: *Transportation Research-B* 17B:449–462. University of Surrey, Reino Unido.
- Kinsella, J. y B. Caulfield (2011). "An Examination of the Quality and Ease of Use of Public Transport in Dublin from a Newcomer's Perspective". En *Journal of Public Transportation* 14-1. pp. 69-81.
- Kitchin, R. (2000). *Conducting research in human geography: theory, methodology and practice*. Benjamin-Cummings Pub Co., Londres, Reino Unido.
- Kollarits, S. (1994). "Exploring mobility data in a GIS context. Problems of representation and a framework for analysis" *Fifth European Conference and Exhibition on Geographic Information Systems*, EGIS '94. Utrecht: EGIS Foundation, pp.179-189. Versión en línea disponible en: <<<http://www.wgsi.ursus.maine.edu/gisweb/spatdb/egis/eg94020.html>>>
- Krueger, A. (1995). *Free trade agreements versus customs unions*. National Bureau of Economic Research, Cambridge, Reino Unido.
- Krugman, P. (2007) "The 'New' Economic Geography: Where Are We?". *Regional Integration in East Asia*, Palgrave Macmillan, Nueva York, Estados Unidos.
- Kyriakos D. et al. (2016). "Mobility of knowledge and local innovation activity". En *European Economic Review* 85. pp. 39-61.
- Lakhanin, N. (2016). Central America's rampant violence fuels an invisible refugee crisis. *The Guardian* [En línea]. Versión disponible en: <<<https://www.theguardian.com/world/2016/oct/13/central-america-violence-refugee-crisis-gangs-murder>>>. Último acceso 26 de junio, 2017.
- Laffont, J. (2011). "Externalities" En: Durlauf, N. y L. Blume. *The New Palgrave Dictionary of Economics*. Segunda Edición. Palgrave Macmillan, Londres, Reino Unido. 658 pp.
- Lanza, A. y F. Pigliaru (1999). *Why are tourism countries small and fast-growing?*. CRENOS, UNICA 25-7. 14 pp.
- Larios, B. (2016). CA-4 de Centroamérica en camino de liberar el comercio. *Agencia Guatemalteca de Noticias* [En línea]. Versión disponible en: <<<https://agn.com.gt/index.php/2016/07/02/ca-4-de-centroamerica-en-camino-de-liberar-el-comercio/>>>. Último acceso 4 de mayo, 2017.
- Lau, L., y B. McKercher (2004). "Exploration versus Consumption: A Comparison of First-time and Repeat Tourists" En. *Journal of Travel Research* 42:279–285. University of Surrey, Reino Unido.
- Lau, T. y B. Hazari (2011). "Corruption and tourism". En *Trade and welfare: Theoretical and empirical issues*, 159-170.
- Le Breton, E. (2005) *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, París. Versión en línea disponible en: <<<http://www.ville-en-mouvement.com>>>
- Lee, D. (2014). Cinco consejos para retenes y revisión de vehículos. *Manual de Seguridad para la Prevención de Delitos*. [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.manualdeseguridad.com.mx/seguridad_newsletter/14/consejos_para_retenes_y_revision_de_vehiculos.asp>>. Último acceso 12 de junio, 2017.
- Leiper, N. (1979). "The Framework of Tourism. Towards a Definition of Tourism, Tourist, and the Tourism Industry", en *Annals of Tourism Research*, (octubre/diciembre 1979) pp. 390-407. University of Surrey, Reino Unido
- Leiper, N. (1989). "Main Destination Ratios: Analysis of Tourist Flows". *Annals of Tourism Research* 16:530–541. University of Surrey, Reino Unido.
- Leiper, N. (1990). "Tourism Systems: An Interdisciplinary Perspective", Massey University, Palmerston North, Nueva Zelanda
- Leiper, N. (1995). *Tourism Management*. Melbourne: RMIT Press. Melbourne, Australia.

- Leonard, H. (1987). *Natural resource and economic development in Central America. A Regional Environmental Profile*. International Institute for Environment and Development. Gainesville, Florida, Estados Unidos.
- Lew, A. (1987). "The English-Speaking Tourist and the Attractions of Singapore". En *Singapore Journal of Tropical Geography* 8:44–59.
- Lew, A. (1991). "Place Representation in Tourist Guidebooks: An Example from Singapore". En *Singapore Journal of Tropical Geography* 12:124–137.
- Lew, A. y B. McKercher (2005). "Modelling tourist movements. A local destination analysis". *Annals of Tourism Research*, Vol. 33, No. 2, pp. 403–423. Pergamon, Londres, Reino Unido.
- Lew, A., Hall, M. y Williams, A. (2008) "Transport and tourism". *A Companion to Tourism*. Blackwell Publishing Ltd, Malden, MA, Estados Unidos. pp. 267-306.
- Lisle, D. (2006). *Humanitarian Travels: Ethical Communication in Lonely Planet Guidebooks*. School of Politics, International Studies & Philosophy. Queen's University, Belfast, Reino Unido. 24 pp.
- Liu, Z. y C. Jenkins (1996). "Country size and tourism development: a cross-nation analysis", en: L. Briguglio et al. (eds), *Sustainable tourism in islands and small states: issues and policies*, Edit. Pinter, Londres, Reino Unido. pp. 90-117.
- Lo, A. y Lam, T. (2004). "Long-haul and short-haul outbound all-inclusive package tours". *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 9(2), 161-176.
- Lohmann, G. y D. Pearce (2010). "Conceptualizing and operationalizing nodal tourism functions". *Journal of Transport Geography* 18(2): 266-275
- López del Pino, F. et al. (1997). "Importancia de los transportes". En: *La importancia económica del transporte en Canarias*. Fundación Canaria del Transporte. Tenerife, España. pp. 4-13.
- López, J. (S/A). "La Carretera Panamericana". En *Hispanoteca*. Versión en línea disponible en: <<<http://hispanoteca.eu/Landeskunde-LA/Carretera%20Panamericana.htm>>>. Último acceso 29 de junio, 2016.
- López, T. y Sánchez S. (2008). "La creación de productos turísticos utilizando rutas enológicas". *Pasos. Revista de turismo y patrimonio cultural*. Vol. 6 no. 2. Universidad de Córdoba, España. p. 159-171.
- Lowe, D. (2006). *Intermodal freight transport*. Elsevier Butterworth-Heinemann. Burlington, Massachusetts, Estados Unidos. 235 pp.
- Lozano, J. (2012). *La Historia del Transporte de Pasajeros por Autobús en las Américas*. Por Los Caminos de América [blog]. Versión en línea disponible en: <<<http://caminosamerica.blogspot.mx/2012/05/tica-bus-2a-parte.html>>>. Último acceso 25 Marzo, 2017.
- Lue, C., J. Crompton, y D. Fesenmaier (1993). "Conceptualization of Multidestination Pleasure Trips" En *Annals of Tourism Research* 20:289–301, University of Surrey, Reino Unido.
- Lumsdon, L. (2000). "Transport and Tourism: cycle tourism—a model for sustainable development?" *Journal of Sustainable Tourism*, Manchester University, Manchester, Reino Unido. Pp. 104-132.
- MacLeod, G. y Jones, M. (2001). "Renewing The Geography of Regions" en *Environment and Planning D*, 16(9), pp. 669-695.
- Madriz, R. (2010). *Geografía Turística de Costa Rica*. Instituto Nacional de Aprendizaje, 2da edición. San José, Costa Rica, 145 pp.
- Mantero, J. (2005). "Nodalidades turísticas". *Aportes y transferencias*, Año 9 Volumen 2. Centro de Investigaciones Turísticas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, Argentina. pp 49-71.
- Mariño, J. (1999). *La Supranacionalidad en los procesos de integración regional*, Mave Editor, Barcelona España.

- Masiero, L y J. Zoltan (2013). "Tourists intra-destination visits and transport mode: A bivariate probit model". En *Annals of Tourism Research* Vol. 43. pp. 529-546.
- Mata, H. y Cordero, M. (2009). "El Acuerdo de Asociación Económica entre América Central y la Unión Europea: viabilidad, avances y perspectivas". En *Estudios y perspectivas*, Sede Subregional de la CEPAL en México. México, 46 pp.
- McCaffree, J. (2013). *Don't Go There. It's Not Safe. You'll Die: And other more rational advice for overlanding Mexico & Central America*. Decade Press, Estados Unidos. 356 pp.
- McCarthy, et al., (2013). *Central America on a Shoestring*. Lonely Planet Publications Ltd. Footscray, VIC, Australia. 768 pp.
- McKean, J. et al. (1995). "Valuing time in travel cost demand analysis: An empirical investigation". En *Land Economics* 71-1. pp. 96-105.
- McKean, J., D. Johnson, y R. Walsh (1995). "Valuing Time in Travel Cost Demand Analysis: An Empirical Investigation" En *Land Economics* 71:96-105, Routledge, Reino Unido.
- McKercher, B. (2001). "A Comparison of Main Destination and Through Travellers at a Dual Purpose Destination" En *Journal of Travel Research* 39:433-448. Routledge, Reino Unido.
- McKercher, B. y G. Lau (2008). "Movement patterns of tourists within a destination". En *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment* 10-3. pp. 355-374.
- McKercher, B., et al. (2003). "Travel Agents: Facilitators or Inhibitors of Travel for People with Disabilities?" En *Tourism Management* 24:465-474, Routledge, Reino Unido.
- McKercher, B., y A. Lew (2003). "Distance Decay and the Impact of Effective Tourism Exclusion Zones on in International Travel Flows" En *Journal of Travel Research* 42:159-165, Routledge, Reino Unido.
- McKercher, B., y A. Lew (2004). "Tourist Flows, Itineraries and Factors Affecting the Spatial Distribution of Tourists". En *A Companion to Tourism*, A. Lew, M. Hall and A. Williams, eds., pp. 36-48. Oxford: Blackwell, Reino Unido.
- McKercher, B. y Tang, E. (2004). The challenges of developing transit tourism. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 9(2), 151-160.
- Meyer, D. (2004). "Tourism Routes and Gateways: Key Issues for the Development of Tourism". *Routes and Gateways and Their Potential for Pro-Poor Tourism*, Overseas Development Institute, Londres, Reino Unido.
- Meyer, M., y E. Miller (1984). *Urban Transportation Planning: A Decision-oriented Approach*. McGraw-Hill, Nueva York, Estados Unidos.
- Meza, F. (2010). "CECOP: insistencia de Torreblanca por La Parota, porque está al final de su mandato". En *La Jornada Guerrero*. 8 de abril, 2010. Versión en línea disponible en: <<<http://www.lajornadaguerrero.com.mx/2010/04/08/index.php?section=regiones&article=008n2reg>>>. Último acceso 09 de agosto, 2014.
- Meza, J. (2013). *Estrategia Nacional de Turismo Sostenible de Honduras*. Secretaría de Turismo/Instituto Hondureño de Turismo. 46 pp. Versión en línea disponible en: <<<http://www.camaradeturismodelaceiba.com/wp-content/uploads/2012/11/ENTS-Foro-Turismo-y-CC.pdf>>>. Último acceso 22 de junio, 2016.
- Mill, R., y A. Morrison (1985). *The Tourism System: An Introductory Text*. Englewood Cliffs: Prentice Hall, Londres, Reino Unido..
- Millett, R. (1995). "An end to militarism? Democracy and the armed forces in Central America". En *Current History*, pp. 71-75.
- Mings, R., y K. McHugh (1992). "The Spatial Configuration of Travel to Yellowstone National Park" En *Journal of Travel Research* 30:38-46., Nueva York, Estados Unidos.
- Mion, G. (2004). "Spatial externalities and empirical analysis: the case of Italy". En *Journal of Urban Economics* 56-1. pp. 97-118.
- Mollinedo, G. (2014). *Organización territorial de la economía turística en Guatemala*. Tesis de Maestría en Geografía. Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México. 158 p.

- Mora, P. (2013). "Mal estado de carreteras impide integración centroamericana". En *CB24: Noticias América Central*. Versión en línea disponible en: <<<http://cb24.tv/mal-estado-de-carreteras-impide-integracion-centroamericana/>>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Moreno Brid, J. y Pérez, E. (2010). "Trade and Economic Growth: A Latin American Perspective on Rhetoric and Reality". En: *Handbook of Alternative Theories of Economic Growth*, Capítulo 20, Edward Elgar Publishing - CEPAL.
- Morrill R. y Dormitzer J. (1979). *The Spatial Order: an introduction to modern geography* Duxbury Press. Londres, Reino Unido.
- Morse J. (1991). "Approaches to Qualitative-Quantitative Metodological Triangulation. Metodology Corner". *Nursing Research*; 40 (1). Atlanta, E.U.A. pp. 14-26.
- Mukerjee, R. (1942), "Mobility, Ecological and Social", En *Social Forces*, Vol. 21, No. 2. pp. 154-159, Londres, Reino Unido.
- Nava, E. (2009). *Estructura Urbana Policéntrica y Movilidad: Exploraciones en torno a la distancia y el tiempo de desplazamiento en el Área Metropolitana de la Ciudad de México*. Tesis de doctorado en Urbanismo. Facultad de Arquitectura, UNAM.
- Navalpotro, J. (2001). "Consideraciones sobre las externalidades negativas de la economía de mercado en el contexto de la integración ambiental". En *Observatorio Medioambiental*, Universidad Complutense de Madrid. Vo. 4. pp. 193-203.
- Nef, J. (2000). "Los procesos de integración y la globalización", En *Revista Diplomacia* N° 82, Academia Diplomática Andrés Bello, Santiago, Chile.
- Norandi, M. (2010). "Pierde 50% de cubierta forestal el Corredor Biológico Mesoamericano", En *Periódico La Jornada*, sábado 30 de enero de 2010, p. 30. Versión en línea disponible en: <<<http://www.jornada.unam.mx/2010/01/30/sociedad/030n1soc>>>. Último acceso 9 de mayo, 2014.
- Núñez, R. (2013). "América Latina: El canal seco, ¿un sueño o un cuento chino?". En *INFOLATAM: Información y Análisis de América Latina*. Versión en línea disponible en: <<<http://www.infolatam.com/2013/05/29/america-latina-el-canal-seco-%C2%BFun-sueno-o-un-cuento-chino/>>>. Último acceso 16 de mayo, 2014.
- Olivas, R. (2006). "Identifican a la otra víctima del accidente de Tica Bus". *El Nuevo Diario*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://archivo.elnuevodiario.com.ni/nacional/179861-identifican-otra-victima-accidente-tica-bus/>>>. Último acceso 23 de abril, 2016.
- Olsen, M. (2003). "Tourism themed routes: a Queensland perspective". *Journal of Vacation Marketing* no. 9, Brisbane, Queensland, Australia. pp. 331-341
- OMT (2002). *WTO Think Tank Enthusiastically Reaches Consensus on Frameworks for Tourism Destination Success*. Madrid: World Tourism Organization, Madrid, España.
- OMT (2015). *Anuario de Estadística de Turismo. Datos 2010-2014*. UNWTO, Estados Unidos.
- ONU (2005). *Objetivos de Desarrollo del Milenio. Una mirada desde América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas, Santiago de Chile, Chile. 358 pp.
- Opperman, M. (1995). A Model of Travel Itineraries. *Journal of Travel Research* 33:57-61.
- Opperman, M. (1997). "First-time and repeat visitors to New Zealand". En *Tourism Management* 18-3. pp. 177-181.
- Orford, S. y Schuman, A. (2002). Micro-geography and socialization: New ways of investigating the turnout problem. *British Elections & Parties Review*, 12(1), 190-205.
- Organización de las Naciones Unidas (1996). *La Situación en América Central: Procedimientos para establecer la paz firme y duradera, y progresos para la configuración de una región de paz, libertad, democracia y desarrollo*. Asamblea General y Consejo de Seguridad, ONU. 13 pp.
- Page, S. (1999). *Transport and Tourism*. Prentice Hall, Harlow, Estados Unidos.
- Pan, B. y Fesenmaier, D. (2006). "Online information search: vacation planning process". En *Annals of Tourism Research* 33-3. pp. 809-832.

- Panting, C. (2013). Honduras tiene las peores carreteras de Centroamérica. *La Prensa* [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.laprensa.hn/honduras/tegucigalpa/333389-98/honduras-tiene-las-peores-carreteras-de-centroam%C3%A9rica>>>. Último acceso 4 de junio, 2017.
- Parlamento Europeo (2014). *Information Note on Central America. Directorate General for External Policies. The secretariat of Interparliamentary Delegations (non-Europe division)*. Versión en línea disponible en: <<http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/nt/548/548071/548071en.pdf>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Paullier, J. (2016). ¿Cómo Honduras dejó de ser el país más violento del mundo? *BBC Noticias* [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/02/160202_honduras_violencia_disminucion_tasa_homicidios_jp>>. Último acceso: 14 junio, 2017.
- Pazos, M. (2003). “El estudio geográfico de la movilidad: un estudio análisis evolutivo”. *Xeográfica: revista de xeografía, territorio e medio ambiente*. No. 3. pp. 101-118. Cataluña, España.
- Pearce, D. (1987). *Tourism Today: A Geographical Analysis*. Harlow: Longman, Nueva York, Estados Unidos.
- Pearce, D. (1989). “Tourist Time-budgets”. En *Annals of Tourism Research* 15:106–121. University of Surrey, Reino Unido.
- Pellandra, A. y J. Fuentes (2011). El estado actual de la integración en Centroamérica. *CEPAL - Serie Estudios y perspectivas - México* 129. 51 p.
- Perdomo, D. y Jiménez, F. (2010). Formal and informal rules governing water resources in the Ulí River watershed, Bosawas Biosphere Reserve, Nicaragua. *Recursos Naturales y Ambiente*, (59/60), 17-25.
- Pereiro, X. (2013). “Los efectos del turismo en las culturas indígenas de América Latina/The Effects of Tourism on the Indigenous Cultures of Latin America”. En *Revista Española de Antropología Americana* 43-1. pp. 155-174.
- Perez, H. (1989). *A brief history of Central America*. University of California Press. 236 pp.
- Pérez, K. (2013). “¿Quién tiene las mejores y peores carreteras de América Central?”. En *Revista Summa. Informe Global de Competitividad del Foro Económico Mundial*. Versión en línea disponible en: <<<http://www.revistasumma.com/quien-tiene-las-mejores-y-peores-carreteras-de-centroamerica/>>>. Último acceso 14 de junio, 2016.
- Pérez, R. (2002). “Los avatares del Plan Colombia, Plan Dignidad y el Plan Puebla Panamá”. Wn *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*, 30. 14 pp.
- Pérez, D. y D. González (2003). *Turismo Accesible: Hacia un turismo para todos*. Ministerio de Economía. España [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.keroul.qc.ca/DATA/PRATIQUEDOCUMENT/54_fr.pdf>>. Último acceso 20 de marzo, 2014.
- Plog, S. (1977). “Why destinations areas fall and rise in popularity” en Kelly, E. (ed) *Domestic and International Tourism*. Institute of Certified Agents, Mass., Wellesley, Reino Unido.
- Portes, A., y Lungo, M. (1992). *Urbanización en Centroamérica*. San José: Flacso.
- Prensa Libre (2013). *Guatemala el país más peligroso del istmo para transportistas (empresarios)*. Economía. Terra. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://economia.terra.com.co/guatemala-el-pais-mas-peligroso-del-istmo-para-transportistas-empresarios,4b19dd87e9c52410VgnCLD200000bbccceb0aRCRD.html>>>. Último acceso 23 de marzo, 2017.
- Prideaux, B. (2000). “The Role of the Transport System in Destination Development” En . *Tourism Management* 21:53–63., Routledge, Londres, Reino Unido.
- Prillwitz, J. y S. Barr (2011). “Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behavior”. En *Journal of Transport Geography* 19-6. pp. 1590-1600.

- Pritchard, R. y A. Pritchard (1997). *Driving the Pan-American Highway to Mexico and Central America*. Costa Rica Books Sexta ed. 162 pp.
- Protocolo de Tegucigalpa (1991). *Carta de la Organización de Estados Centroamericanos ODECA* (del 12 de diciembre de 1962). Marco jurídico constitucional del nuevo Sistema de Integración Centroamericana. (SICA). Tegucigalpa, Honduras. 57 pp.
- Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica (2013). *Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM)*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/images/Hojas%20Informativas/102013/Hoja%20Informativa%20RICAM%20%202013%20V1.pdf>>>. Último acceso 8 de junio, 2015.
- Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica (2014). *Avances en el Corredor Mesoamericano de la Integración (Corredor Pacífico)*. [En línea]. Versión disponible en: <<http://www.proyectomesoamerica.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=182&Itemid=111>>. Último acceso 8 de junio, 2015.
- Quesada, R. (2007). *Los Bosques de Costa Rica*. Instituto Tecnológico de Costa Rica. IX Congreso Nacional de Ciencias, Cartago, Costa Rica.
- Quintero. G. (2012). *Organización territorial del turismo en Belize*. Tesis de Maestría en Geografía. Universidad Nacional Autónoma de México. 215 pp.
- Quinteros, L. (1992). “América Central: La Nueva Etapa de la Integración”. En *Integración Latinoamericana* 179, pp. 22-27.
- Ramírez, G. (2003). “El corredor biológico Mesoamericano”. En *Biodiversitas*, 47, pp. 1-3.
- Recker, W. y M. McNally (1985). “Travel / activity analysis: Pattern recognition, classification and interpretation”. En *Transportation Research*, 19-4. pp. 279-296.
- Reid, R. et al. (2007). *Central America on a Shoestring*. Lonely Planet Publications Ltd. Footscray, VIC, Australia. 788 pp.
- Rivas, S. (2011). “Cae turismo extranjero por la corrupción”. *Grupo NVI Noticias*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://old.nvinoticias.com/principal/47875-cae-turismo-extranjero-corrupcion>>>. Último acceso 23 de marzo, 2017.
- Rivers, C. (2014). *The Panama Canal: The Construction and History of the Waterway Between the Atlantic and Pacific Oceans*. CreateSpace Independent Publishing Platform, Estados Unidos. 44 pp.
- Rodlauer, M y A. Schipke (2005). *Central America; Global Integration and Regional Cooperation*. Fondo Monetario Internacional. Washington, D.C., Estados Unidos. 146 pp.
- Rodrigue J., C. Comtois y B. Slack (2006). *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York.
- Rodrigue, J. et al. (2013). “Transportation Modes, Modal Competition and Modal Shift”. En *The Geography of Transport Systems*. Routledge. Nueva York, Estados Unidos. 416 pp.
- Rodríguez, E. (1999). *Globalización económica y desafíos de las economías en desarrollo*. McGrawHill, México. 257 pp.
- Rogersson, C. (2006). “LED and Route Tourism”. *LED Dissemination Project*, Briefing no. 3. Universidad de Witwatersrand, Johannesburgo, Suráfrica. pp. 37-46.
- Román, M. (2011). “Mercados de tierra y turismo residencial. Propuestas metodológicas a partir de caso centroamericano. Turismo placebo: nueva colonización turística: Del Mediterráneo a Mesoamérica y El Caribe”. En *Lógicas espaciales del capital turístico*, 103-134.
- Romanelli, E. y Khessina, O. M. (2005). Regional industrial identity: Cluster configurations and economic development. *Organization Science*, 16(4), 344-358.
- Roosevelt, F. (1934) “Message to Congress Accompanying a Report on the Inter-American Highway”. Marzo 5, 1934. Versión en línea disponible en <<<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=14822>>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Rosales, C. (2017). La red urbana de Guatemala; antecedentes, determinantes y características. *Ciencias Sociales y Humanidades*, 3(2), 150.

- Roseman, C. (1971). "Migration as a Spatial and Temporal Process", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 61, No. 3, pp. 589-598.
- Rudolph, C. (2005). Sovereignty and territorial borders in a global age. *International studies review*, 7(1), 1-20.
- Rurco, D., N. Stumbo, y J. Garnarcz (1998). *Tourism Constraints for People with Disabilities. Parks and Recreation*, Prentice Hall, Sydney, Australia.
- Ryan, C. (2000). "Tourist Experiences, Phenomenographic Analysis, Post-Positivism and Neural Network Software" En *International Journal of Tourism Research* 2:119-132. University of Surrey, Reino Unido.
- S/A. (1991). *Acuerdo Multilateral Transitorio de Libre Comercio entre el Gobierno de la República de Honduras y los Gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica*. X Cumbre de Presidentes, San Salvador, El Salvador. 7 pp. Versión en línea disponible en: <<<http://www.minex.gob.gt/MDAA/DATA/MDAA/201011081544533061991-7-17%20Acuerdo%20Transitorio%20Libre%20Comercio%20entre%20los%20países%20de%20Centroamerica.pdf>>>. Último acceso 12 de mayo, 2015.
- Saborío S. y C. Michalopolous (1992). "América Central en una encrucijada". En *Revista de la Integración y el Desarrollo de América Central*, No. 49, Banco Centroamericano de Integración económica. pp. 38-47.
- Salas, A. (2009). "Polo Turístico Golfo de Papagayo Guanacaste, Costa Rica. Análisis del Polo Turístico Golfo de Papagayo como un modelo único gubernamental de concesión turística". En *El Impacto del Desarrollo Asociado al Turismo en la Costa del Pacífico de Costa Rica*. Center for Responsible Travel; A Nonprofit Research Organization Stanford University and Washington, DC. Estados Unidos. 92 pp.
- Sanahuja, J. (1998). "Nuevo Regionalismo e Integración en América Central. 1990-1997". En *Integración y Desarrollo en América Central*. Instituto Universitario de Desarrollo Y Cooperación. Madrid, España. pp. 13-46.
- Sánchez A. y E. Propín (2010). "Tipología de los Núcleos Turísticos Primarios de América Central". En *Cuadernos de Turismo* Vol. 25. Universidad de Murcia, España. pp. 165-184.
- Sánchez O. y J. Delgado. (1997). *Una contribución al debate: integración regional*. FLACSO/Universidad Nacional. San José, Costa Rica, 122 pp.
- Sánchez, J. (2001). "La región y el enfoque regional en Geografía económica." *Boletín de la A.G.E.* no. 32. Universidad de Salamanca, España, pp. 95-111.
- Santana, A. (2007). "Límites y demarcaciones de América Central". *Aldea Mundo*, 12(024).
- Scott, P. (1998). "Guidebooks: Prewar to postwar imaging". En *Journal of Intercultural Studies*, 25, 89-106.
- Seidl, A., Guillano, F., y Pratt, L. (2006). "Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica". En *Pasos*, 4-2, pp. 213-224.
- SELA [Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe] (1992) "La iniciativa para las Américas: Evolución y perspectivas" En *comercio Exterior*, Vol. 42, no. 3. SELA, San José, Costa Rica.
- SIECA (2013). *¿Qué es la SIECA?* SIECA: Secretaría de Integración Económica Centroamericana. Versión en línea disponible en: <<<http://www.sieca.int/Portal/Pagina.aspx?PaginaId=1015>>>. Último acceso 24 abril, 2015.
- SICA (2013). *Central American Integration System (SICA)*. SICA, San José, Costa Rica. Versión en línea disponible en: <<https://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/Central_American_Integration_System_SICA_.pdf>>. Último acceso: 28 de junio, 2016.
- SICA (2014). Estatuto Constitutivo del Comité Consultivo del Sistema de la Integración Centroamericana. Centro de Documentación del Sistema de la Integración

- Centroamericana. Versión en línea disponible en: <<<http://www.sica.int/consulta/documento.aspx?idn=84784&idm=1>>>. Último acceso: 25 de junio, 2016.
- Silvestri, E. “Honduras entre los 16 países del mundo para visitar en 2016”. En *La Prensa, Honduras*. Versión en línea disponible en: <<<http://www.laprensa.hn/honduras/913583-410/honduras-entre-los-16-pa%C3%ADses-del-mundo-para-visitar-en-2016>>>. Último acceso, 12 de junio, 2016.
- SIPSE (2014). “Acortan tiempo de traslado de mercancías al sureste”. *SIPSE* [En línea]. Versión disponible en: <<<http://sipse.com/mexico/inversion-sct-obras-infraestructura-sureste-mexico-120609.html>>>. Último acceso 4 de mayo, 2017.
- Sistema de Integración Centroamericana (1996). *El SICA en acción*. SICA, San Salvador, El Salvador. 67 pp.
- Skidmore, T. et al., (1992). *Modern Latin America*. Oxford University Press. 3era edición. Nueva York, Estados Unidos, 297 pp.
- Skutch, A. (1971). *Un naturalista en Costa Rica*. INBIO, CCT, Costa Rica, 186 pp.
- Small, D. (2010). “NAWAPA: Cruzando el Tapón de Darién”. En: *EIR*. Versión en línea disponible en: <<http://larouchepub.com/spanish/other_articles/2010/0829_NAWAPA_Darien.html>>. Último acceso 29 de junio, 2016.
- Solana, R. (1993). *Administración de Organizaciones*. Ediciones Interoceánicas S.A. Buenos Aires, Argentina, p. 208.
- Soldevila, M. (2016). *Análisis de las vías interurbanas de acceso a la ciudad de Panamá*. Universidad tecnológica de Panamá. Panamá, 105 pp.
- Solis, D. (2004). *La frontera sur de México: del TLC México-América Central al plan Puebla-Panamá*. Plaza y Valdés. México, 211 pp.
- Solis, L. (2002). “América Central 2020: La Integración regional y los desafíos de sus relaciones externas”. *CA 2020: Documento de trabajo no. 3*. Oficina de Desarrollo Regional y Sostenible, América Latina y el Caribe/Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.
- Solis, W. (2014). “Integración del Mercado Común Centroamericano (MCCA)”. En *Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas: "Abriendo Camino al Conocimiento"*. Facultad de Ciencias Económicas, UNAN-Managua, Nicaragua. pp. 28-55.
- Sönmez, S. (1998). “Tourism, terrorism, and political instability”. En *Annals of Tourism Research*, 25-2 pp. 416-456.
- South, S. et al. (2005). “Geographic Mobility and Spatial Assimilation among US Latino Immigrants”. En *International Migration Review* 39-3. pp. 577-607
- South, N., y Wyatt, T. (2011). Comparing illicit trades in wildlife and drugs: an exploratory study. *Deviant Behavior*, 32(6), 538-561.
- Stéfanov, B. (2011). Reflexiones sobre el proyecto hidroeléctrico el Diquís y sus impactos sociales en las comunidades de Terraba, Buenos Aires y Ceibo. *Reflexiones*, 90(2), 9-25.
- Suman, D. (2007). Globalization and the Pan-American Highway: concerns for the Panama-Colombia border region of Darién-Chocó and its peoples. *The University of Miami Inter-American Law Review*, 38(3), 549-614.
- Suzuki, J. et al. (2010). “A distance friction minimization approach in data envelopment analysis: a comparative study on airport efficiency.” En *European Journal of Operational Research* 207-2. pp. 1104-1115.
- Swyngedouw, E. (1992). “Territorial organization and the space/technology nexus”. En *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, Vol. 17, No. 4. Londres, Gran Bretaña.
- Telemetro (2014). “Plantean someter a consulta pública apertura del Tapón del Darién”. *Telemetro*. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://www.telemetro.com/nacionales/Plantean->

- consulta-apertura-Tapon-Darién_0_725027820.html#.VKsMdf15NK0>>. Último acceso 23 de marzo, 2017.
- Telis, G. (2015). “El mega proyecto Hidro-Xacbal”. En *Red Internacional de Derechos Humanos*. Versión en línea disponible en: <<<http://ridh.org/el-pueblo-ixil-maya-y-el-mega-proyecto-hidro-xacbal/>>>. Último acceso, 28 de junio, 2016.
- Timothy, D. (1995). “Political boundaries and tourism: Borders as tourist attractions”. En *Tourism Management* 16-7. pp. 525-532.
- Tobler, W. (1970). “A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region”. En *Economic Geography* 46-1. pp. 234-240.
- Tocumen Panamá (2016). *Estadísticas Aeropuerto Internacional de Tocumen*. Enero 2016. Versión en línea disponible en: <<http://tocumenpanama.aero/transparencia/pdf/10.3_estadisticas_31enero_2016.pdf>>. Último acceso: 27 de junio, 2006.
- Torres F., y Gasca J. (2009). “El Plan Puebla-Panamá. Una perspectiva del desarrollo regional en el contexto de los procesos de la economía mundial. Problemas del Desarrollo”. En *Revista Latinoamericana de Economía*, 35-138, pp 34-56.
- Tosun, C., y D. Timothy (2001). “Shortcomings in planning approaches to tourism development in developing countries: the case of Turkey”. En *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 13-7, pp. 352-359.
- Transdoc (2014). *Turistas graban asalto del que fueron víctimas en Sololá*. Transdoc. Noticias nacionales. [En línea]. Versión disponible en: <<<http://198.50.104.58/articulos/noticias-nacionales/Noticias-nacionales-al-instante-abril-14-lunes/32514>>>. Último acceso 25 de marzo, 2017.
- Trip Advisor (2015). *Central America*. Trip Advisor [En línea]. Versión disponible en: <<https://www.tripadvisor.com.mx/Tourism-g291958-Central_America-Vacations.html>>. Último acceso 25 de marzo, 2017.
- Trucchi, G. (2011). “Micos Beach and golf resort un proyecto polémico en la Bahía de Tela”. En *La Jornada del Campo* No. 50. 19-11-11. Versión en línea disponible en: <<<http://www.jornada.unam.mx/2011/11/19/cam-micos.html>>>. Último acceso 16 de junio, 2016.
- Truong, T. y D. Henscher (1985). “Measurement of travel time values and opportunity cost from a discrete-choice model”. En *The Economic Journal* 65-378. pp. 438-451.
- Tuan, Y. F. (1990). *Topophilia: A study of environmental perceptions, attitudes, and values*. Columbia University Press.
- Ullate, J. (2014). *The Central American Integration System (SICA) and Its Efforts for the Harmonization of Medicine Regulation*. Thomson Reuters, Estados Unidos. Versión en línea disponible en: <<http://lifesciences.thomsonreuters.com/sites/ls/files/m/pdf/crisica_whitepaper.pdf>>. Último acceso: 28 de junio, 2016.
- Urry, J. y Larsen, J. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. SAGE Publications, Incorporated. Universidad de Lancaster, Reino Unido. 208 pp.
- Valle, A. (2014). *El turismo en Nicaragua (2000-2010): ¿una alternativa al desarrollo o una acentuación a la desigualdad?* Tesis de Maestría, Posgrado en Economía, Universidad Nacional Autónoma de México. 154 pp.
- Vargas, G. (2006). “La actividad turística en América Central: Desarrollo y características”. En *Anuario de Estudios Centroamericanos*, Universidad de Costa Rica, 32. pp. 9-35.
- Vargas, P. y María, Y. (2008). *Principales avances y reto de la integración turística centroamericana: breve comparación con la Unión Europea*.
- Vera, F. (1997). *Análisis territorial de turismo: una nueva geografía del turismo*. Edit. Ariel, Barcelona, España. 469 pp.
- Villatoro, F. (2013). *Evolución y desarrollo del turismo en El Salvador*. San Salvador: UCA. 226 pp.

- Walker, T. (2005). "How to have a real adventure. Take a train or get on a bike to experience the thrill of travel as it used to be". En *The Independent* 28 de septiembre, 2005. Versión en línea disponible en: <<<http://www.independent.co.uk/student/gap-year/how-to-have-a-real-adventure-315689.html>>>. Último acceso 28 de junio, 2016.
- Walmsley, D. (2004). "Behavioural Approaches in Tourism Research". En *A Companion to Tourism*, A. Lew, C. Hall and A. Williams, eds., pp. 49–60. Blackwell, Londres, Reino Unido.
- Walmsley, D., y J. Jenkins (1999). "Cognitive Distance: A Neglected Issue in Travel Behavior". En *Consumer Behavior in Travel and Tourism*, A. Pizam and Y. Mansfield, eds., pp. 287–303. Haworth Hospitality Press, Nueva York, Estados Unidos.
- Walsh, R., L. Sanders, y J. McKean (1990). "The Consumptive Value of Travel Time" En *Journal of Travel Research* 21(1):17–24, Nueva York, Estados Unidos.
- Wearing, S. y A. Whenman (2008). *Tourism as an interpretive and mediating influence: A review of the authority of guidebooks in protected areas*. School of Leisure, Sport and Tourism. University of Technology, Sydney, Australia. 38 pp.
- Wolf, S. (2012). Mara Salvatrucha: The Most Dangerous Street Gang in the Americas?. *Latin American Politics and Society*, 54(1), 65-99.
- Wong, P. (1997). *Integración de América del Norte: implicaciones para la competitividad y competencia internacional de las regiones*. ILPES, Santiago, Chile.
- Worldbank (2016). "International tourism, number of arrivals". *The World Bank* [En línea]. Versión disponible en: <<<http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?page=2>>>. Último acceso 27 de junio, 2016.
- Yeoman, I. et al. (2009). "Current issue in tourism: the authentic tourist". En *Tourism Management*, 28 (4), 1128-1138.
- Yorgest, J. (1999). *Long Road South: The Pan American Highway*. National Geographic Society, 1era edición. Estados Unidos, 200 pp.
- Zakrisson, I. y M. Zillinger (2012). "Emotions in motion: tourist experiences in time and space". En *Current Issues in Tourism* 15-6. pp. 505-523.
- Zárate, M. (1991). *El Espacio Interior de la Ciudad*. Serie Espacios y Sociedades 12. Editorial Síntesis, Madrid, España.
- Zelinsky, W. (1971). "The Hypothesis of the Mobility Transition", *Geographical Review*, Vol. 61, No. 2, pp. 219-249.
- Zillinger, M. (2007). "Tourist Routes: A Time-Geographical Approach on German Car-Tourists in Sweden". *Tourism Geographies* 9 (1). Routledge, Londres, Reino Unido. pp. 67-86.

Fuentes directas

Todas las personas entrevistadas a lo largo de la ruta del Ticabus/Transnica durante los recorridos de campo quienes fueron fuentes fidedignas y provieron de información significativa para esta investigación.