



Norois

Environnement, aménagement, société

247 | 2018

Recherche touristique : perspectives latino-américaines

¿Por qué pagar por entrar a Gunayala? Movilidad turística, soberanía y pueblos indígenas en Panamá

Pourquoi payer pour entrer à Gunayala ? Mobilité touristique, souveraineté et peuples indigènes au Panama

Why pay to enter Gunayala? Tourist mobility, sovereignty and indigenous peoples in Panama

Mònica Martínez Mauri



Edición electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/norois/6609>

DOI: 10.4000/norois.6609

ISBN: 978-2-7535-7629-2

ISSN: 1760-8546

Editor

Presses universitaires de Rennes

Edición impresa

Fecha de publicación: 19 septiembre 2018

Paginación: 63-76

ISBN: 978-2-7535-7570-7

ISSN: 0029-182X

Referencia electrónica

Mònica Martínez Mauri, « ¿Por qué pagar por entrar a Gunayala? Movilidad turística, soberanía y pueblos indígenas en Panamá », *Norois* [En ligne], 247 | 2018, mis en ligne le 19 septembre 2020, consulté le 13 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/norois/6609> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.6609>

¿ Por qué pagar por entrar a Gunayala? Movilidad turística, soberanía y pueblos indígenas en Panamá

*Pourquoi payer pour entrer à Gunayala?
Mobilité touristique, souveraineté et peuples indigènes au Panama*

*Why Pay to Enter Gunayala?
Tourist Mobility, Sovereignty and Indigenous Peoples in Panama*

Mònica MARTÍNEZ MAURI

Universidad de Barcelona, Dpt. Antropología Social – C/ Montalegre, 6-8, 08001 BARCELONA (Espagne)
(martinezmauri@ub.edu)

Resumen: A partir de una larga experiencia etnográfica en la comarca indígena de Gunayala (Panamá), en este artículo se reflexiona sobre la apertura de esta región autónoma al turismo desde los años 2000, los efectos que ha tenido la llegada de visitantes en la vida de sus habitantes y los nuevos conflictos que surgen entre el Estado, los visitantes y las autoridades gunas tras la aprobación de cobros de entrada por parte del Congreso General Guna. Con el fin de complementar la mirada sobre los impactos y los intercambios culturales derivados del turismo, la observación del marco global en el que se producen las relaciones turísticas nos permite reflexionar sobre los múltiples sentidos de la movilidad, el derecho al turismo, la soberanía indígena, la territorialidad y la fiscalidad en Gunayala y en las sociedades emisoras de turistas. Este texto muestra cómo los impuestos que los gunas cobran a los visitantes están estrechamente relacionados con las concepciones de la movilidad que derivan de los valores locales. Valores que se contraponen a los del individualismo y la libertad de circulación promovidos por las organizaciones turísticas de alcance global.

Résumé : À partir d'une grande expérience ethnographique dans la région indigène du Gunayala (Panama), l'article propose une réflexion sur le processus d'ouverture au tourisme de cette région autonome, depuis les années 2000 : les effets de l'arrivée des touristes sur la vie des habitants ; l'émergence de conflits entre l'état, les visiteurs et les autorités gunas à propos de l'instauration de droits d'entrée par le Congrès Général Guna. L'étude de cas permet de porter une réflexion plus globale sur la mobilité touristique, le droit au tourisme, la souveraineté indigène, la territorialité, et la fiscalité dans le Gunayala et dans les sociétés émettrices de touristes. Le texte montre comment les taxes mises en place par les gunas sont étroitement liées aux conceptions de la mobilité dérivées des valeurs locales. Valeurs en parfaite contradiction avec l'individualisme et la liberté de circulation promus par les organisations internationales.

Abstract: Based on a long ethnographic experience in the comarca of Guna Yala (Panama), this article reflects on the opening-up of this autonomous region to tourism since the year 2000, the effects of the arrival of visitors on the life of its inhabitants, and the new conflicts that have arisen between the state, visitors and the Guna authorities following the approval of entrance fees by the General Congress of Guna People. In order to complement existing perspectives on the impacts and cultural exchanges derived from tourism, by observing the global framework in which tourism relations take place, this paper reflects on the multiple meanings of mobility, the right to tourism, indigenous sovereignty, territoriality and taxation in Guna Yala and in tourist-emitting societies. This text shows how the taxes that the Gunas charge to visitors are closely related to the conceptions of mobility that derive from local values – values that are in opposition to those of the individualism and the freedom of movement promoted by global tourism organizations.

Palabras clave: territorio – turismo – impactos ambientales y socioeconómicos – movilidad – gestión – impuestos

Mots clés : *tourisme – territoire – impacts environnementaux et socio-économiques – mobilité – gestion – impôts*

Keywords: *territory – tourism – environmental and socioeconomic impacts – mobility – management – taxes*

INTRODUCCIÓN

Durante los últimos treinta años la antropología social ha reflexionado sobre los impactos del turismo en las sociedades en desarrollo. Gracias a numerosos estudios sabemos que el turismo puede tener efectos muy dispares. En algunos contextos puede beneficiar las economías locales con la creación de puestos de trabajo (Mansperger, 1995) pero también provoca la emergencia de nuevos encuentros informales entre visitantes y locales que pueden ser asemejados con la prostitución o nuevas formas de amistad (Simoni, 2016). Para las mujeres en determinados contextos puede suponer un cierto empoderamiento al conseguir comercializar de forma exitosa sus productos artesanales (Tice, 1995), pero en otros puede precarizar de forma dramática sus condiciones de trabajo (Cañada, 2016). Mientras que en ciertos ecosistemas el turismo puede provocar la degradación de los recursos (Stonich, 2000) en otros puede favorecer su conservación (Young, 1999). En unos lugares el turismo puede provocar una pérdida de las tradiciones y de los valores locales (Greenwood, 1992) en cambio en otros puede revitalizarlos (Van den Berghe, 1994).

Aunque los consensos no son mayoritarios, a la hora de estudiar las consecuencias políticas del turismo en sociedades tradicionales o en países pobres, los antropólogos han tendido a ver en esta actividad una extensión del colonialismo (Nash, 1989; Bruner, 1989; Mowforth y Munt, 1998; MacCannell, 1976; Cohen, 1972; Gregory, 2001; Thomas, 1994) o una realidad postcolonial (Edensor, 1998; Hall y Tucker, 2004).

Como hemos mostrado en otro artículo (Martínez Mauri, 2010) en Gunayala, una comarca indígena situada en la costa atlántica de Panamá, el turismo empezó como una nueva forma de colonialismo y, a pesar de que hoy los gunas apuestan por esta actividad como motor de desarrollo endógeno (Pereiro, De León, Martínez Mauri, Ventocilla, Del Valle, 2012), puede seguir siendo considerado como una forma

cultural postcolonial que, por su naturaleza, se basa en relaciones coloniales estructurales del pasado que persisten en la actualidad (Hall y Tucker, 2004). Aunque los gunas controlen el acceso a su territorio y marquen normas a los turistas, éstos continúan queriendo hacerse con las riquezas del lugar – disfrutar de las islas de arena blanca, zambullirse en sus cálidas aguas, explorar los bosques tropicales de la tierra firme, comprar artesanías, fotografiar a los nativos, etc. – ignorando los intereses de sus dueños.

Si tal y como proponía Nash (1992) entendiéramos el imperialismo como la expansión de los intereses – ya sean productivos, militares, recreativos, etc. – de una sociedad determinada en el extranjero y la creación de transacciones intersociales cambiantes que se distinguen por las fluctuaciones del poder (Nash, 1992, p. 70), podríamos concluir afirmando que en Gunayala el turismo es una forma de imperialismo, pues aunque los gunas conviven con los turistas, participan en transacciones que redundan en beneficio de intereses externos (Nash, *op. cit.*, p. 71). En otras palabras, si bien los gunas han conseguido – con bastante éxito – que los extranjeros no puedan hacer negocios turísticos en su territorio, no pueden impedir que cada año lleguen más visitantes a sus islas.

En este artículo quiero partir de una definición amplia de turismo (Simonnica, 2005) para evitar entenderlo como un componente social y económico de los flujos de viajeros, y verlo como un proceso de construcción de imágenes, relaciones, signos, representaciones identitarias en el que intervienen un gran número de actores. Mi propósito es reflexionar sobre el turismo como derecho asociado a la movilidad internacional y al mismo tiempo, como actividad que vulnera la territorialidad indígena y la tenencia comunal de los recursos. Tras varios años de trabajo de campo en Panamá, la pregunta que se me plantea es ¿cómo incide la llegada de turistas en la soberanía que ejerce un pueblo indígena autónomo sobre su territorio? A partir de la experiencia de los gunas de la comarca de Gunayala, analizaré los efectos de la

llegada de turistas en la vida de los habitantes de las islas del sector occidental de la comarca, sus efectos en la economía comarcal, el control que ejercen las autoridades tradicionales sobre las actividades turísticas e intentaré mostrar cómo estas medidas son recibidas por el gobierno nacional y los turistas que llegan a la región.

En el año 2001 Stronza sostenía que la literatura antropológica sobre el turismo podía dividirse en dos: una encaminada a estudiar los orígenes del turismo centrándose en la observación de los turistas, y otra destinada a analizar los impactos focalizando su mirada sobre las sociedades receptoras. En este texto voy a evitar centrarme exclusivamente en los impactos del turismo en una sociedad local concreta (Stronza, 2001), y siguiendo la propuesta de Palou y Mancinelli (2016), voy a completar la mirada sobre los impactos y los intercambios culturales derivados del turismo, con la observación del marco global en el que se producen las relaciones turísticas. Para ello voy a empezar comentando el desarrollo del turismo en Gunayala tras la construcción de la carretera El Llano-Gardi, voy a continuar mostrando sus efectos para las comunidades locales, así como los conflictos que suscitan los impuestos que cobran los gunas a los visitantes nacionales e internacionales, para terminar problematizando sobre las distintas visiones en torno a la movilidad y la territorialidad.

TURISTAS EN TERRITORIO GUNA POR TIERRA, MAR Y AIRE

La comarca indígena de Gunayala (también conocida como Kuna Yala o San Blas) está formada por una franja costera continental de unos 200 kilómetros en la vertiente atlántica oriental de Panamá y comprende 402 islas de reducidas dimensiones (figura 1 – **página VI**). En estos islotes se encuentran la mayoría de las comunidades gunas (40 de un total de 49), plantaciones de coco y establecimientos hoteleros de todo tipo gestionados localmente por los mismos isleños (Pereiro, De León, Martínez Mauri, Ventocilla, Del Valle, 2012).

El turismo no es un fenómeno reciente en la vida de los gunas. Si bien los primeros turistas empezaron a llegar desde Colón a Gunayala durante la primera mitad del siglo XX, la llegada masiva de visitantes se corresponde con la llegada de los cruceros

en los años 1970s y con la apertura de la carretera El Llano-Gardi a finales de la década de los años 2000. Esta carretera supone la principal infraestructura promovida por el gobierno nacional y financiada con fondos internacionales para abrir Gunayala al turismo. Pero paradójicamente para entender su génesis debemos remontarnos al año 1945, cuando el entonces intendente de San Blas, Félix Oller, formó una comisión¹ para estudiar la creación de la reserva indígena y debatir un pliego de aspiraciones presentado por los líderes gunas. Ya en esa época, la vanguardia intelectual de la comarca, consideró que la solución al problema de la comercialización del coco con los colombianos pasaba por la construcción de una carretera que comunicase la reserva con el resto del territorio nacional. A pesar de que la construcción de la carretera no fue contemplada en los años 1940, en 1970, dos años después del golpe del general Omar Torrijos, las autoridades gunas volvieron a entregar un pliego de aspiraciones al gobierno. Aunque era una época en la que persistían ciertas divisiones internas, los gunas se mostraron unidos y exigentes ante el régimen torrijista. En este nuevo pliego de aspiraciones pedían una carretera que los comunicara por tierra con el resto de país, médicos, educadores gunas, más escuelas e implementos deportivos para éstas, erradicación de plagas que afectaban a los cocoteros, sistemas de radio-telecomunicación para todas las comunidades, una sucursal del Banco Nacional en San Blas y ayuda para prolongar las actividades de la escuela de agricultura de Mandinga. Durante la década de los 1970 parte de estas demandas, entre las que se cuenta la carretera, se hicieron realidad.

El gobierno revolucionario, en el marco de un ambicioso programa que denominó la conquista del atlántico, proyectó la construcción de una carretera que acabara con la marginación de San Blas, facilitara el transporte de mercancías a la región y abriera la región al turismo internacional. Tal y como documentó Falla, en los años 1970 el IPAT (Instituto Panameño de Turismo) señaló el Archipiélago de San Blas como una de las zonas con más «potencial para la industria del turismo» por la cultura indígena y el paisaje (Falla, 1975, p. 43). En el marco de este

1. Esta comisión estaba integrada por letrados, misioneros, maestros kunas, como Alcibíades Iglesias, Samuel Morris, Estanislao Lopez, Eduardo Filós, Mario Porras, Federico Filós, Peter Miller, Juan Colman, Rubén P. Kantule, y los Sailas Oletebilikinya, Ceferino Colman e Iguandipipi.

interés turístico, en 1974 el Gobierno envió una expedición para que abriera una trocha y empezara con las obras de la carretera que debía comunicar El Llano con Gardi². La carretera fue transitable en 4x4 durante los años 1980, pero la falta de inversión provocó que los derrumbes, la vegetación y la lluvia la acabaran cerrando durante los años 1990³.

En 2006, durante el mandato del hijo del General Omar Torrijos, Martín, el Gobierno panameño arregló parte del trazado de la carretera con fondos del Banco Interamericano de Desarrollo. Este acondicionamiento de la vía formaba parte de los objetivos del llamado Plan Puebla Panamá (PPP), hoy Proyecto Mesoamerica. Desde la nueva apertura de la carretera existe un servicio de transporte colectivo privado que comunica la ciudad de Panamá con Gardi. Los transportistas son chóferes gunas o panameños que deben contar con una autorización emitida por el Congreso General Guna para poder transportar pasajeros (turistas o residentes en Gunayala) y están obligados a pagarle un impuesto de actividad cada mes. Algunos de los transportistas son miembros de la asociación TRANSKUNA o de la empresa Transporte y Carga De Kuna Yala S. A.

Por la carretera circulan pasajeros, se desplazan los trabajadores del gobierno, transitan mercancías de todo tipo (víveres, productos de primera necesidad, alcohol, artesanías, etc.), embarcaciones náuticas y recursos naturales (mariscos, pescado, etc.). La carretera facilita los contactos de la población de la comarca con la ciudad. En lugar de pagar los 40 o 80 dólares que costaba el viaje aéreo a la ciudad, 10-15 dólares son suficientes para llegar en menos de tres horas. Esto facilita la comercialización de productos urbanos en las islas y la relación con familiares emigrados a zonas urbanas. La nueva vía ha favorecido que muchas niñas de la ciudad puedan celebrar sus fiestas de pubertad en la comarca o que los gunas que fallecen lejos de casa puedan ser enterrados en su comunidad de origen (transportar un cadáver en avioneta costaba 500 dólares, en auto por 125 dólares viaja el difunto y toda su familia). Pero la carretera también ha comportado una llegada significativa – a veces incluso masiva – de turistas a los delicados ecosistemas isleños de la región.

Ante la creciente afluencia de turistas, comerciantes y transportistas, el control del acceso a la comarca se ha convertido en uno de los principales problemas para el Congreso General Guna desde finales de los años 2000. En sus últimas asambleas, el congreso ha regulado el precio que deben pagar los transportistas – tanto de mercancías como de personas –, los pasajeros – en función de si son nacionales, gunas o turistas extranjeros – para viajar a la comarca. El CGK conformó una comisión de transporte para analizar la situación y adaptar la normativa vigente. En 2011 se aprobó un reglamento sobre el transporte y la comisión se convirtió en la Secretaria de Transporte Terrestre y Marítimo del CGG. A partir del año 2009 hay un puesto de control en Nusagandi en el kilómetro 19 de la carretera El Llano-Gardi que regula la entrada a la comarca de las 7 de la mañana a las 4:30 de la tarde. Fuera de este horario una barrera impide el acceso al territorio guna, excepto en caso de emergencia.

El Congreso controla el acceso a Gunayala a partir de la carretera⁴. Ejemplo de ello es el cierre de vía que dictaminó el congreso en diciembre del año 2010, cuando tras tres deslizamientos de tierra en diferentes puntos de la carretera y el crecimiento del río Gardi, se suspendió la circulación por la vía hasta marzo de 2011. Otro ejemplo es su cierre en noviembre 2016 ante la amenaza de daños por el paso del huracán Otto.

Otros medios de transporte para llegar a Gunayala incluyen avionetas y embarcaciones marítimas (veleros y catamaranes que realizan transporte de turistas, en su mayoría mochileros, desde Cartagena). Durante el siglo XX las avionetas aseguraron el transporte entre las islas y la ciudad. Muchas comunidades contaban con aeropuertos construidos por las mismas comunidades. A modo de ejemplo, en 1965 la comarca contaba con nueve pistas situadas en El Porvenir, San Ignacio Tupile, Narganá, Ustupu, Ailigandi, Playón Chico, Sasardi Mulatupu, Puerto Escocés y Puerto Obaldía⁵. De todas estas, solo la de El Porvenir y Puerto Obaldía fueron construidas exclusivamente con fondos del Estado panameño, el resto fueron construidas por las propias comunidades. Actualmente, en 2016, solo continúan

2. La obras fueron realizadas con el apoyo del MOP, la Agencia Norteamericana de Ayuda al desarrollo (USAID) y la Unión de Trabajadores Kunas de la zona del canal.

3. «La ruta del olvido», *La Prensa*, 16-4-2000.

4. Vía el Llano-Cartí será un paso controlado, *La Prensa*, 13-4-2005: [http://impresa.prensa.com/mas_de_la_prensa/Via-Llano-Carti-paso-controlado_0_1469103235.html].

5. Archivo de la Intendencia: lista de aeropuertos, 1965.

operativos los aeropuertos de Puerto Obaldía (con tres vuelos semanales de Air Panamá), Achutupu (también con 3 vuelos de la misma aerolínea) y Playón Chico (con un vuelo diario). Ante esta drástica disminución de los vuelos, el mal estado de las pistas de aterrizaje y el precio elevado de los pasajes aéreos, no es de extrañar que la mayor parte de los desplazamientos entre la ciudad y la comarca se realicen por la carretera. En las comunidades lejanas a la carretera se ha desarrollado un servicio de transporte de pangas que trasladan los pasajeros a los puertos de acceso a la carretera a diario.

Los muelles de las comunidades y de los puertos de entrada a la carretera, como el de Gardi Sugdub o de Gardi Tupile, han sido financiados por las propias comunidades o con fondos comarcales. A pesar de las pocas infraestructuras turísticas promovidas por el Estado, las islas de los gunas son uno de los principales reclamos turísticos de las agencias gubernamentales dedicadas a la promoción turística y gracias a la apertura de la carretera, la afluencia de turistas ha aumentado en los últimos diez años (figura 2 – **página VI**).

No disponemos de cifras oficiales de visitantes a la comarca. Solo existen datos parciales, como los publicados por el congreso después de operativos de control. A modo de ejemplo, podemos citar un informe elaborado en el año 2012 tras los cuatro días de carnavales en el que se indica que las islas y las comunidades del sector de Gardi recibieron 4000 visitantes⁶. Este tipo de informaciones muestra como en ciertos periodos vacacionales (carnavales, semana santa o durante las fiestas patrias) las islas reciben una afluencia de visitantes difícil de controlar. Durante estos días la demanda supera la oferta local. Las cabañas y los restaurantes no pueden atender a los numerosos visitantes y muchos se ven obligados a acampar y alimentarse de víveres que traen de la ciudad. En Gunayala los productos obtenidos de la pesca artesanal y la agricultura de subsistencia están destinados al consumo doméstico, raramente son objeto de venta a los restaurantes y cabañas, por lo que la gran mayoría de los alimentos consumidos en estos espacios turísticos – incluso el pescado – proviene de la ciudad. Además de la falta de víveres, otro problema es el abastecimiento de agua y la gestión de los residuos. Las islas no

cuentan ni con agua dulce ni con servicios adecuados para gestionar el volumen de basura (plásticos, latas, baterías, vidrios, etc.) que dejan los visitantes. Con todo, muchos comuneros al hacer balance en términos de costes y beneficios, consideran que el turismo les aporta más problemas (contaminación, obligación de atender a los visitantes, ruido, inseguridad, etc.) que ventajas (pagos por servicios).

La incomodidad y los daños medioambientales que puede provocar el turismo, no han impedido que Gunayala sea una región abierta al turismo. Aunque las reglas gunas, reformadas en 2013, estipulan que el congreso puede decidir frenar la llegada de visitantes⁷, hasta el día de hoy nunca se ha establecido un sistema de cupos de entrada, solo se ha desarrollado un sistema de cobros a los visitantes.

SOBRE LOS COBROS A LOS TURISTAS Y LOS IMPUESTOS EN LA SOCIEDAD GUNA

Para los habitantes de Gunayala la Ley 16 de 1953, la Ley Fundamental de la Comarca de Gunayala de 1995 (revisada en 2013), el Reglamento del Congreso General (1993), el Estatuto de la Comarca (2000, hoy en revisión), las Normas que regulan las actividades turísticas en Gunayala (2007) y los reglamentos sectoriales o comunitarios son los mecanismos jurídicos que determinan su forma de gobernarse y su ámbito territorial. El Estado panameño a pesar de haber negociado y reconocido la Ley 16, no reconoce ni la Ley Fundamental, ni los reglamentos comunitarios ni tampoco ha ratificado el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo. En materia indígena, a nivel nacional, Panamá ha aprobado la creación de cinco comarcas indígenas, la Ley 72 de 2008 sobre tierras colectivas indígenas, la Ley 20 de 2000 sobre el régimen especial de propiedad intelectual sobre los derechos colectivos de los pueblos indígenas, la Ley 37 de 2016 que establece la consulta y consentimiento previo e informado a los pueblos indígenas para desarrollar proyectos dentro de sus zonas y de iniciativas legislativas relativas a los pueblos originarios (vigente a partir del 30 de

6. [http://www.gunayala.org.pa/reporte_especial.htm].

7. Artículo 52: «Debido al impacto cultural negativo que puede generar un turismo masivo en Gunayala, el Onmaggeddummad Sunmaggaled limitará tanto el número de centros turísticos como la entrada de turistas, priorizando un turismo selectivo sustentable de enfoque ecológico.» Ver Normas gunas en: [<http://www.gunayala.org.pa/Ley%20Fundamental.sept.2013.pdf>].

junio de 2017) y la Asamblea Legislativa está discutiendo la aprobación de una ley para la protección y la promoción de la medicina tradicional.

De entre todas estas leyes, tanto gunas como estatales, ninguna reconoce de forma explícita la competencia de cobrar impuestos de las autoridades indígenas. Según el actual gobierno de la República ésta es una función propia del Estado. Sin embargo, una minuciosa lectura de la Ley 16 de 1953, permite entrever que el cobro de multas y la toma de decisiones en relación al acceso al territorio puede ser una competencia de las autoridades indígenas. En el artículo 12 se afirma que «el Estado reconoce la existencia y jurisdicción en los asuntos concernientes a infracciones legales, exceptuando lo referente a la aplicación de las Leyes Penales, del Congreso General Guna, de los Congresos de pueblos y tribus, con arreglo a su tradición y su Carta Orgánica, con las salvedades pertinentes para evitar incompatibilidades con la Constitución y Leyes de la República».

Aunque la Ley fundamental no aborde la cuestión de los cobros a los turistas, las normas que regulan las actividades turísticas aprobadas en el año 2007 y un buen número de reglamentos comunitarios, sí estipulan los montos que deben pagar los visitantes por usar las infraestructuras comunitarias (muelles, aeropuertos o acueductos rurales) o acceder a espacios singulares mantenidos a partir del trabajo comunitario (casas de la chicha, cementerios o playas). Los reglamentos comunitarios también se refieren a los impuestos y multas que los mismos gunas deben pagar por la celebración de una chicha, al casarse con alguien que no es de su comunidad, cuando no colaboran con un trabajo comunitario o al quebrantar una norma comunitaria). En la sociedad guna, el pago de impuestos y sanciones monetarias es una práctica cotidiana que cuenta con una larga trayectoria histórica. Todos los comuneros y comuneras deben pedir permiso para salir de la comunidad a las autoridades y pagar 35 centavos de dólar para tramitar el documento que deben entregar a la salida de la comunidad (en el puerto) y de la comarca (en el puesto de control de Nusagandi). Sin éste documento, no pueden viajar a la ciudad. El permiso se otorga si la persona no tiene deudas con la comunidad y si su comportamiento ha sido el correcto. El origen de estos permisos muy probablemente se encuentre en la década de los

1940 cuando los jefes de las principales facciones gunas empezaron a conceder estos documentos a los hombres que querían ir a Colón a trabajar. Los que no hubieran completado sus trabajos comunitarios de roza y siembra, no podían ausentarse de la isla y abandonar a sus familias. Existe una numerosa correspondencia entre el intendente de El Porvenir, el delegado del gobierno de Panamá en la comarca, y los jefes gunas de la primera mitad del siglo XX (Nele Kantule, Niga Kantule, Yabiliginya) pidiendo a los funcionarios gubernamentales que impidieran el paso de hombres gunas que no tuvieran el permiso emitido y firmado por ellos⁸.

Esta política de cobros no solo se extiende a los habitantes de Gunayala sino que se hace extensiva a sus visitantes. Desde Nusagandi hasta su llegada a alguna de las islas de la comarca, los turistas deben efectuar una serie de pequeños pagos en concepto de «impuesto». Desde el año 2015 al entrar al territorio de Gunayala por tierra, en el puesto de control del Congreso General Guna de Nusagandi, los turistas internacionales deben pagar 20 dólares y los nacionales 5. Estos impuestos han aumentado en los últimos años. El 1 de febrero 2013 el impuesto a visitantes pasó de 1 a 2 dólares para los turistas nacionales y de 6 a 10 para los internacionales. En 2014 los nacionales pasaron a pagar 3. Además del pago por persona, es necesario cancelar 5 dólares si entran con un auto propio.

Más adelante, después de cruzar el área boscosa, las fincas agrícolas gunas y llegar a la costa, los visitantes deben pagar los impuestos derivados de la entrada a uno de los tres puertos que controlan las comunidades de Gardi Sugdub, Gardi Tupile, o la cooperativa Barsuggun. En cada uno de estos puertos se pagan 2 dólares por el acceso y 3 dólares para poder estacionar el vehículo privado. A partir de este punto el viaje por la región continúa en bote. Los turistas suelen trasladarse a alguna de los islotes con cocales preparadas para el turismo (figura 3 – **página VII**).

En las islas dedicadas al turismo, los visitantes deben pagar unos 2 o 5 dólares por hacer uso de las playas de arena blanca y bañarse en las aguas de sus orillas repletas de fauna tropical. Estos peajes no solo existen para los extranjeros. En la zona de Gai Maoggi (Cayos Holandeses) los gunas que no

8. Archivo de la Intendencia: carta de Nele Kantule, A: Intendente Hernandez, 4-7-1942



pertenezcan a la mancomunidad de los seis pueblos deben pedir un permiso y pagar un peaje para poder pescar en la zona. En épocas más recientes, en algunas islas se han demarcado pequeños espacios para instalar zonas protegidas en las que ninguna persona puede pescar o marisquear. Todos estos casos muestran que el acceso a los recursos marinos está reglamentado por el derecho consuetudinario y son considerados zonas comunales para los gunas de toda la comarca, de un grupo de comunidades o de una isla (Martínez Mauri, 2011).

Otros impuestos que gravan la actividad turística son los aplicados a los cruceros, quienes deben pagar 500 dólares por anclar en las aguas comarcales, más 2 dólares por turista a bordo; los minicruceros pagan 300 dólares por anclaje y también 2 dólares por turista. Los veleros y catamaranes pagaban 20 dólares hasta el año 2014, actualmente el impuesto es de 30 dólares mensuales para ellos y de 50 dólares mensuales para los megayates considerados «de lujo».

Los gunas que están a cargo de hoteles también pagan impuestos al Congreso, igual que las mujeres que venden en islas turísticas quienes deben pagar unos dos dólares a las comunidades que reciben cruceros en concepto de instalación de su puesto de venta.

Además del pago de impuestos, las normas que regulan las actividades turísticas aprobadas por el Congreso General Guna el año 2007, estipula cómo deben comportarse los turistas en la región. Los visitantes no pueden efectuar ningún tipo de actividad lucrativa, ni realizar estudios, tomar fotografías o filmar en las comunidades, llevar armas de fuego, consumir drogas, practicar el nudismo, introducir comestibles que pueden ser adquiridos en las comunidades, bucear con tanques de oxígeno, ni tampoco pescar con arpón. En numerosas islas recreativas existen afiches indicando que los visitantes deben llevarse de vuelta a casa la basura que generen durante su estadía, pero estas indicaciones no forman parte de las Normas aprobadas por la asamblea política.

Durante el año 2016 el pago de impuestos y la aplicación de la normativa ha desencadenado un gran conflicto entre el gobierno del presidente Juan Carlos Varela y las autoridades comarcales. Todo empezó el 4 de marzo, cuando el boletín informativo de TVN4 difundió un confuso incidente entre

un grupo de hombres gunas y un turista en uno de los puertos de entrada al territorio guna. En el corto y ambiguo video que difundieron los medios de comunicación se aprecia a un turista francés que ha sido reducido por varios hombres gunas. Unos días después, otro medio nacional hizo circular el video⁹ explicando que el turista fue atacado ante su supuesta negativa a pagar los impuestos que el CGG y las comunidades cobran para incursionar en su territorio. En este momento las agencias gubernamentales, como la Autoridad del Turismo de Panamá y el Ministerio de Gobierno, empezaron a elaborar un discurso entorno a la problemática relación entre violencia, inseguridad y turismo. Criticaron el sistema de cobro de impuestos gunas y anunciaron medidas para combatirlo. Todo ello, a pesar de que entretanto se esclareció que el video inicial solo era una secuencia que no reflejaba la realidad. El fragmento no mostraba una agresión previa del turista a las autoridades que cobraban impuestos en la entrada. Durante los siguientes días, se aviva el debate en torno a los cobros que realizan los gunas a los turistas. Aparecen nuevos videos en los medios de comunicación, en las redes sociales la gente opina¹⁰ y el viceministro de asuntos indígenas, Irene Gallegos, comparece en público¹¹ para explicar que el gobierno actuará para esclarecer la situación.

Durante esos días de intenso debate público, el ministro de gobierno Milton Henríquez declara ante los medios¹² que los cobros que efectúan los gunas son ilegales y argumenta que ellos no deben tener derechos diferenciados por ser originarios, pues llegaron a la región en una época tardía. El ministro apelando a la historia afirma que «los gunas y los emberá (y probablemente los wounaan) llegaron al istmo después de los europeos y los africanos», en el siglo XVII, y que por ese motivo no se justifica que reivindiquen «un derecho ancestral para demostrar

9. Telemetro: Turista agredido en Guna Yala supuestamente por no pagar impuestos, 18/3/2016. http://www.telemetro.com/nacionales/Turista-Guna-Yala-supuestamente-impuestos_3_899640083.html (última consulta 20/9/2017)

10. Ver por ejemplo el hashtag #impuestosGunayala en la red social Twitter

11. TVN, 18/03/2016: Tras altercado surge debate por pago de impuestos en Guna Yala: http://www.tvn-2.com/nacionales/Gobierno-reunion-altercado-turista-impuesto-guna-yala_0_4440305933.html (última consulta 20/9/2017)

12. Telemetro: Ministro de gobierno reacciona a conflicto con Guna Yala. http://m.telemetro.com/nacionales/entrevistas/Ministro-Gobierno-reacciona-Guna-Yala_3_910138978.html#.VxpN8voFMEE.facebook (última consulta: 20/9/2017).

que el istmo les pertenece». Los gunas, según el ministro, no pueden cobrar impuestos por acceder a su territorio bajo ningún pretexto. Sin embargo, en la misma entrevista sostiene de forma un tanto paradójica que si se tratase de una finca privada que ofreciera una actividad ecoturística, si podrían cobrar por el ingreso.

Tras estas polémicas declaraciones, la Junta Ejecutiva del Congreso General de Gunayala emite un comunicado, con fecha del 18 de abril 2016¹³, en el que anuncia que no se reunirá más con las instituciones del gobierno e insta a los funcionarios de la Autoridad Marítima de Panamá y del Servicio Nacional de Migración a abandonar sus oficinas de El Porvenir para el próximo 23 de abril. Según las autoridades gunas, durante los últimos meses los funcionarios del gobierno en la comarca han mostrado «actitudes contrarias al máximo organismo y falta de cooperación y promueven la desatención de las normas internas de Gunayala, sobretudo, los cobros que tradicionalmente han hecho a las embarcaciones sin ninguna inconveniencia». Todo parece indicar que estas instituciones desalientan a los propietarios de veleros, catamaranes y otras embarcaciones recreativas a pagar los impuestos comarcales (30 dólares US\$ al mes) apelando a su ilegalidad.

El 10 de mayo, uno de los tres sagladummad¹⁴ de la comarca, Belisario López, denuncia en Nueva York, en la XVI edición del Foro Permanente para las Cuestiones Indígenas de las Naciones Unidas, y ante la presencia del viceministro de asuntos indígenas (Irene Gallegos), que el gobierno no respeta su autonomía política. Explica que los cobros que realizan a los turistas son una expresión de su derecho a la libredeterminación y obedecen a una lógica ambientalista: el punto de entrada a su territorio, el área de Nusagandi, es un área protegida reconocida por la República de Panamá desde el 1994 (Ley 22, INRENARE). Por lo tanto, el cobro que realizan las autoridades gunas¹⁵ para acceder a su territorio debe ser considerado una tasa ecológica.

13. Congreso General de Gunayala: [http://www.gunayala.org.pa/comunicado_cartas_a_amp.htm] (última consulta: 20/9/2017).

14. La comarca de Gunayala nombra tres sagladummad o caciques generales. Se trata de tres personas ancianas y respetadas que trasladan la voluntad del Congreso General al Estado y otros agentes externos. Su función se limita a la transmisión de mensajes, en ningún caso tienen poder para tomar decisiones al margen de la asamblea.

15. Los turistas extranjeros pagan 20 dólares (US\$) y los nacionales 10 US\$ en el puesto de control de Nusagandi. Además del cobro los gunas controlan el acceso a su territorio con una barrera que sólo se levanta entre las 7h00 y las 16h30.

Una de las últimas fases de este conflicto se presenta en una conferencia de prensa del 7 de junio en la que las autoridades gunas anuncian los acuerdos tomados en el último Congreso General celebrado en la comunidad de Mamsuggun a finales de mayo¹⁶. Acuerdos que incluyen: declarar al ministro de gobierno persona non grata por no respetar la autonomía indígena, la renuncia al sueldo gubernamental de los tres sagladummad, y reafirmar los acuerdos tomados por la Junta directiva (expulsión de Autoridad Marítima de Panamá y Servicio Nacional de Migración de las oficinas de El Porvenir).

Este nuevo conflicto que enfrenta las autoridades gunas con el gobierno de Juan Carlos Varela pone en evidencia que el sistema tradicional de tenencia del territorio, y sus recursos, no parece ser compatible con el nuevo uso turístico que promueven las instancias externas. Los agentes no indígenas apuestan por la tendencia general que experimentan los comunes bajo presión: en el caso de propiedades colectivas terrestres, convertirse en regímenes de propiedad privada; mientras que en el de sistemas de propiedad colectiva del mar, transformarse en regímenes de acceso abierto (Acheson, 2015; Aswani, 2002). Pero estas tendencias no coinciden con los objetivos territoriales del pueblo guna.

Tal y como ya han puesto de manifiesto algunos investigadores (Dumoulin y Gros, 2008) la capacidad de recaudar un impuesto de entrada a los turistas (semejante a un derecho de aduana) es un atributo esencial de la autonomía territorial guna. Además de constituir una substancial fuente de recursos¹⁷ para el congreso, las comunidades y las asociaciones de comuneros, es una manera muy clara de afirmar su soberanía territorial. Gunayala no es como el resto de Panamá, es una región autónoma, bajo el control del Congreso General Guna y de las 49 comunidades que la integran. No se trata de una tierra de nadie, por la que pueden transitar libremente los turistas, sino de un territorio indígena que es poseído comunalmente por sus habitantes.

En definitiva, el surgimiento de actividades turísticas lucrativas en territorio comunitario ha provocado la actualización de las normas que rigen el día a día

16. Ver resoluciones en: [<http://www.gunayala.org.pa/Resoluciones%20de%20Mamsuggun.26%20a%2029%20de%20mayo.2016.pdf>] (última consulta: 20/9/2017).

17. Según Dumoulin y Gros el año 2003 representó un 27,4% del ingreso del total del CGK, como pagos por impuestos de agencias de cruceros, yates, hoteles kunas y turistas (Dumoulin y Gros, 2008, p. 256).



de la vida guna. A mediados del siglo XX los gunas lucharon para conseguir una ley que evitara la colonización de sus tierras e islas. En esta línea lograron que la Ley 16 estipulara de forma muy clara que no se podían adjudicar tierras comarcales «a ninguna persona que no forme parte de la comunidad indígena». Pasadas seis décadas siguen luchando para que su territorio continúe en sus manos y no en la mira de los inversores extranjeros. Plantan cara al Estado y a los extranjeros que no consideran que su territorio deba ser un espacio bajo la jurisdicción de las autoridades indígenas que determinan restricciones de acceso. Se oponen a quienes intentan que sus aguas y tierras sean un espacio abierto en el que no se fiscalice la movilidad.

MOVILIDAD, DERECHO AL TURISMO Y TERRITORIALIDAD INDÍGENA

El Estado, los inversores extranjeros y los numerosos visitantes que se rinden a la región cada año expresan su disconformidad con el sistema de pagos en concepto de «impuesto» que han instaurado las autoridades de Gunayala. Para todos estos actores el territorio debería estar «abierto». Como suelen decir: «los gunas no tienen ningún derecho a cobrar por entrar a la región», «Gunayala no es un Estado a parte». Algunos incluso llegan a afirmar que «si los gunas cobran a los panameños por ir a las islas, los panameños deberían cobrarles a ellos por entrar a la ciudad». Estos actores suelen cuestionar el sistema de cobros arguyendo que es un sistema corrupto que solo enriquece a unos pocos, en otras palabras: «qué no existen garantías para saber donde va todo este dinero recaudado».

Por su lado, los gunas consideran que el cobro a los turistas es un pilar fundamental de su autonomía política y económica. La inversión del Estado en Gunayala es tan insignificante que estos pagos ayudan a conservar el área protegida de Nusagandi¹⁸ luchando contra los buscadores de oro y los colonos que entran a deforestar sus bosques. Para los gunas su autonomía se sustenta gracias a la propiedad colectiva de la tierra y el mar. Esta les permite

controlar, acceder y usufructuar de sus recursos y sobrevivir. La llegada del turismo, al insistir en el libre acceso y en la creación de negocios destinados al servicio en manos de individuos, pone en duda este modelo comunal.

El actual sistema de tenencia colectiva del territorio ha sido posible gracias a las leyes – pioneras y ejemplares – de autonomía indígena aprobadas por el Estado panameño, pero también debido a la incapacidad de las instituciones gubernamentales de supervisar y monitorear todo su territorio nacional. Durante el siglo XX controlar una comarca periférica como Gunyala no fue un objetivo para el gobierno panameño. El llamado tapón del Darién ha facilitado la separación física de Panamá con Colombia en su parte continental, y en la vertiente atlántica los gunas –gracias a los derechos territoriales adquiridos y su fidelidad hacia el Estado panameño–, han mantenido la frontera marítima. Sin la complicidad de los gunas, el Estado panameño con sus escasos recursos, difícilmente hubiera podido manejar los 1 287 km de litoral atlántico, más los 1 700 del pacífico. Con un área de 75 000 km², Panamá es el país del continente americano con una mayor ratio de costa en el territorio nacional (Suman, 2002, p. 92).

La emergencia del turismo ha comportado un cambio de mirada hacia el territorio de Gunayala. Hoy sus más de 400 islotes de arena blanca evocan postales de ensueño, ideales para atraer visitantes y convertir a Panamá en un destino turístico internacional. Los gunas no han podido quedar al margen de este cambio. Antes, las islas lejanas de las comunidades eran simples plantaciones de cocos que pertenecían a los descendientes de quienes primero limpiaron las islas de mangle. Los descendientes de estas personas heredaban la responsabilidad de cuidar de los cocales. Para facilitar las cosas se turnaban la estadía en las islas. A veces una unidad familiar quedaba por dos meses, luego lo cedía a otro familiar que podía quedarse hasta un año entero. En general este encargo era tomado como una carga que muchos intentaban evitar, sobretodo era un sacrificio para los que migraron a la ciudad y volver por unos meses a las islas a cuidar cocales significaba abandonar su trabajo asalariado. Pasar unos meses en las islas remotas no era fácil. Por un lado, la falta de agua potable y asistencia médica cercana no hacía el destino muy atractivo. Por el otro, la falta de producción de los cocales por

18. El área protegida comprende 99,414.78 hectáreas del Corregimiento de Narganá. Según la resolución JD-023-94 de 2 de Agosto de 1994. Gaceta Oficial 25,116 de 7 de septiembre de 1999, el área protegida es administrada por el Congreso General Kuna e INRENARE (después Autoridad Nacional del Ambiente – ANAM – actualmente Ministerio del Ambiente – MiAmbiente).

enfermedades como la porroca desde los años 1970, no hacia muy rentable la estadía.

En los últimos años la apertura de la carretera y la promoción de Panamá como destino turístico han invertido la relación de los gunas con las pequeñas y lejanas islas que se divisan en su horizonte. Si en el pasado los islotes eran motivo de disputa porque había familiares que no querían ir a cuidar cocales, ahora los conflictos son por todo lo contrario: las familias quieren pasar una temporada en la isla para beneficiarse de todo lo que les aporta el turismo: venta de agua de pipa, refrescos, comidas, cobros por alojamiento, zona de acampada o uso de playa.

Los islotes han dejado de ser simples fincas agrícolas para convertirse en negocios turísticos que suponen una substancial fuente de recursos monetarios para las familias que detentan sus derechos posesorios. Este cambio ha comportado un aumento de las disputas entre comuneros y familiares por definir los posibles beneficiarios de estos nuevos negocios. Las autoridades de la comarca, aunque se niegan a otorgar títulos de propiedad sobre las islas, tierras o aguas de Gunayala, han tenido que mediar en algunas de estas disputas reconociendo derechos posesorios a algunos grupos o dando fe de transacciones entre grupos o particulares. Este es por ejemplo el caso en 2014 del traspaso de los derechos posesorios sobre la isla Guigaladub, en manos de la comunidad de Gardi Sugdub, a un empresario guna por un valor aproximado de 28 000 dólares. En otros casos grupos de poseedores arriendan temporalmente islas, o partes de las mismas, a empresarios locales para que puedan dedicarse al negocio turístico.

La llegada de turistas y el consecuente establecimiento de negocios turísticos en manos de empresarios gunas, están modificando la tenencia tradicional de los recursos y del espacio. El turismo está ayudando a definir un nuevo marco global en el que se impone la propiedad privada o el acceso abierto. Al turista no se le puede negar la entrada, se le puede cobrar por ella cuando existe propiedad privada.

Llegados a este punto quizás nos tendríamos que plantear una de las preguntas que a menudo me formulan mis interlocutores gunas: ¿por qué los turistas quieren venir a Gunayala? ¿Por qué abandonan sus hogares? Evidentemente estos cuestionamientos no tienen una respuesta sencilla. Los motivos que pueden llevar a una persona del llamado mundo occidental a querer viajar y conocer realidades exó-

ticas son muy variados. Cuando en alguna ocasión he intentado contestar esta pregunta a mis amigos gunas he percibido rápidamente que no les interesa mucho saber las motivaciones personales de los visitantes, sino que lo que les interesaba saber era qué sistema social los gobernaba que hacia posible que vinieran. La pregunta está muy relacionada con la concepción de la movilidad en la sociedad guna. Tal y como hemos comentado antes, para salir de la comunidad y la comarca los habitantes de Gunayala necesitan contar con un permiso emitido por sus autoridades y pagar una pequeña suma de dinero. En cierta manera esto nos viene a decir que en la sociedad guna la movilidad no es un derecho adquirido, sino que está condicionada al buen comportamiento y subordinada al bienestar colectivo.

Esta concepción de la movilidad contrasta con los valores que sustentan el turismo: el individualismo y la libertad de movimiento. En este sentido es pertinente evocar las ideas contenidas en un reciente artículo de Jordi Gascón (2016) sobre el derecho al turismo. Tal y como sostiene Gascón desde hace ya varias décadas, la OMT (Organización Mundial del Turismo) difunde la idea que el turismo es un derecho. Esta consigna empezó a expandirse a partir de los años 1980, con la Declaración de Manila sobre el Turismo Mundial, con afirmaciones del estilo: «El turismo se entiende como una actividad esencial de la vida de las naciones [...] su auge está vinculado al desarrollo socioeconómico de las naciones y estriba en el acceso del hombre al descanso creativo y a las vacaciones y a su libertad de viaje» (OMT, 1980, p. 1). Aunque la OMT evite afirmar explícitamente que el turismo, como derecho, tiene la categoría de derecho humano, lo insinúa de forma constante. Según Gascón, esta estrategia obedecería a dos voluntades políticas. En primer lugar, facilitar la legitimidad de la presencia de la OMT en el sistema internacional, y en segundo lugar, favorecer los intereses de la industria turística.

En definitiva, considerar que el turismo es un derecho, y que se debe permitir la libre circulación temporal de personas, con el fin de favorecer el consumo, puede entrar en contradicción con los principios de soberanía territorial de algunos pueblos indígenas y provocar problemas de carácter medioambiental en ecosistemas frágiles. Tal y como han mostrado Bianchi y Stephenson (2013 y 2014) el derecho a la movilidad turística puede incluso



limitar el derecho a la movilidad de la población local, y afectar el uso y usufructo de sus recursos.

CONCLUSIÓN

En este artículo, a partir de una experiencia etnográfica de más de 15 años en Gunayala, se han mostrado los impactos y los intercambios derivados del turismo, con el fin de reflexionar sobre las relaciones turísticas en el marco global. Desde la apertura de la carretera el Llano-Gardi, hasta las recientes presiones del gobierno del presidente de la República Juan Carlos Varela, el turismo y el derecho de libre circulación de los visitantes justifica la apertura de la región al mundo. Según el actual ejecutivo, los gunas no deberían cobrar impuestos de entrada a los visitantes, pero para los habitantes de la región este tipo de pagos son un mínimo reconocimiento de su soberanía territorial, es uno de los medios con los que cuentan para expresar su tenencia colectiva de los recursos.

El polémico sistema de cobros a los turistas constituye hoy una de las principales fuentes de ingresos del Congreso General Guna. Esta institución, conformada por delegados de todas las comunidades de Gunayala, se reúne en asamblea dos veces al año y mantiene una estructura permanente con sede en la ciudad de Panamá. Los recursos monetarios que se obtienen de los cobros a los turistas permiten sostener esta estructura política, permiten pagar sueldos al cuerpo técnico del congreso (abogados, biólogos, topógrafos, economistas, periodistas, etc), de los representantes del congreso entre sesiones, comisionados, personal de vigilancia en la comarca, etc. al mismo tiempo que permiten hacer frente a los gastos de representación y los desplazamientos de los delegados. Con estos fondos también se han llevado a cabo pequeños proyectos de inversión en la comarca y se han construido infraestructuras¹⁹. En las comunidades, los cobros por uso de infraestructuras, servicios o acceso a lugares también redundan en el bien colectivo. En muchos lugares estos fondos son invertidos en la compra de pangas, plantas eléctricas o en el mantenimiento de los acueductos rurales.

En relación a la movilidad y la sostenibilidad medioambiental, el sistema de cobros entorpece la visión neoliberal según la cual el turismo debe ser un derecho. Los gunas ya han dicho en más de una ocasión que este sistema de cobros obedece a la necesidad de conseguir recursos para proteger el área silvestre protegida de Nusagandi. Este argumento, aunque puede parecer un uso instrumental del ecologismo, tiene su razón de ser. Las comunidades de Gunayala beben y se alimentan de las cuencas hidrográficas de la región y necesitan garantías sobre la calidad de sus aguas. Desde hace ya más de una década se han encontrado con numerosos buscadores de oro que usan mercurio en los cursos altos de sus ríos. El control de las cuencas, a partir de patrullaje y demarcación de límites, se financia con los recursos que se obtienen con estos cobros.

Por último no es baladí reflexionar sobre la percepción de la movilidad. Mientras que para los países emisores de turistas es un derecho humano e individual, para los gunas la movilidad es un derecho que se adquiere tras el respeto de las normas comunitarias y solo si no afecta al interés común. Esta visión contrasta con la visión hoy hegemónica, pero quizás propone un modelo de vida mucho más respetuoso con el medio, tanto social como ambiental.

Bibliografía

- ACHESON J.M., 2015. Private Land and Common Oceans: Analysis of the Development of Property Regimes, *Current Anthropology*, Vol. 56 (1), p. 28-55. DOI: 10.1086/679482.
- ASWANI S., 2002. Assessing the effects of changing demographic and consumption patterns on sea tenure regimes in Roviana Lagoon, Solomon Islands, *Ambio*, n° 31 (4), p. 272-284. DOI: 10.1579/0044-7447-31.4.272.
- BIANCHI R., STEPHENSON M., 2013. Deciphering tourism and citizenship in a globalized world, *Tourism Management*, vol. 39, p. 10-20. DOI: 10.1016/j.tourman.2013.03.006
- BIANCHI R., STEPHENSON M., 2014. *Tourism and citizenship: Rights, freedoms and responsibilities in the global order*, Londres, Routledge, 282 p.
- BRUNER E.M., 1989. Of cannibals, tourists, and ethnographers, *Cultural Anthropology*, n° 4 (4), p. 438-445.
- CAÑADA E., 2015. *Las que limpian los hoteles. Historias ocultas de precariedad laboral*, Barcelona, Ed. Icaria, 192 p.
- COHEN E., 1972. Toward a sociology of international tourism, *Social Research*, n° 39 (1), p. 164-182.
- DUMOULIN KERVRAN D., GROS Ch., 2010. Conflictos de inversiones en territorios indígenas: el turismo en la Comarca

19. La Estrella: Congreso General Guna financia proyectos comunitarios, 12/09/2017 [http://laestrella.com.pa/panama/nacional/congreso-general-guna-financia-proyectos-comunitarios/24022387] (última consulta: 27/9/2017)

- Kuna Yala de Panamá, in GROS Ch., FOYER J., *Desarrollo con identidad. Gobernanza económica en Pueblos indígenas: siete estudios de caso*, México, IFEA-FLACSO-CEMCA, p. 235-277.
- EDENSOR T., 1998. *Tourists at the Taj: Performance and meaning at a symbolic site*, Londres, Routledge, 223 p.
- FALLA R., 1979 (or. 1975). *El tesoro de San Blas. Turismo en San Blas*, [or. *Turismo en San Blas. Un estudio socio político de sus efectos en la población kuna (Panamá)*], manuscrito], Panamá, Ed. Centro de Capacitación Social, 183 p.
- GASCÓN J., 2016. Deconstruyendo el derecho al turismo, *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, n° 113, p. 51-69.
- GREENWOOD D., 1992. La cultura al peso: perspectiva antropológica del turismo en tanto proceso de mercantilización cultural, in SMITH V.L. (ed.), *Anfitriones e invitados. Antropología del Turismo*, Madrid, Endymion, p. 257-279.
- GREGORY D., 2001. Colonial nostalgia and cultures of travel: Spaces of constructed visibility in Egypt, in ALSAYYAD N. (ed), *Consuming tradition, manufacturing heritage: Global norms and urban forms in the age of tourism*, Londres, Routledge, p. 111-151.
- HALL C.M., TUCKER H. (eds.), 2004. *Tourism and postcolonialism: Contested discourses, identities and representations*, Londres, Routledge, 193 p.
- MACCANNELL D., 1976. *The tourist. A new theory of the leisure class*, Nueva York, Schocken Books, 280 p.
- MANSPERGER M.C., 1995. Tourism and cultural change in small-scale societies, *Human Organization*, n° 54, p. 87-94. DOI: 10.17730/humo.54.1.7267083246053882.
- MARTÍNEZ MAURI M., 2010. El tesoro de Kuna Yala. Turismo, inversiones extranjeras y neocolonialismo en Panamá, in Dumoulin et al., *Tourisme patrimonial et sociétés locales en Amérique Latine, Cahiers des Amériques Latines*, n° 3, 65, p. 73-88.
- MARTÍNEZ MAURI M., 2011. *Kuna Yala, tierra de mar. Ecología y territorio indígena en Panamá*, Quito (Ecuador), Editorial Abya Yala, 202 p.
- MOWFORTH M., MUNT I., 1998. *Tourism and sustainability: New tourism in the Third World*, Londres, Routledge, 384 p.
- NASH D., 1992. El turismo considerado como una forma de imperialismo, in SMITH V.L. (ed.), *Anfitriones e invitados. Antropología del Turismo*, Endymion, Madrid, p. 69-95.
- PALOU RUBIO S., MANCINELLI F., 2016. El turismo como refractor, *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, n° 32, p. 5-29.
- PEREIRO X., DE LEÓN C., MARTÍNEZ MAURI M., VENTOCILLA J., DEL VALLE Y., 2012. *Los turistas kunas. Antropología del turismo étnico en Panamá*, edicions UIB, Illes Balears, 463 p.
- SIMONI V., 2016. *Tourism and informal encounters in Cuba*, Berghahn books, Oxford.
- SIMONICCA A., 2005. *Turismo e società complesse. Saggi antropologici*, Roma, Melterni, 214 p.
- STONICH S.C., 2000. *The Other Side of Paradise: Tourism, Conservation, and Development in the Bay Islands*, Nueva York, Cognizant Communications Corp., 205 p.
- SUMAN D., 2002. Panama revisited: evolution of coastal management policy, *Ocean & Coastal Management*, n° 45, p. 91-120. DOI: 10.1016/S0964-5691(02)00050-9.
- THOMAS N., 1994. *Colonialism's culture: Anthropology, travel and government*, Princeton, Princeton University Press, 288 p.
- TICE K.E., 1995. *Kuna Crafts, Gender, and the Global Economy*, Austin, University of Texas Press, 240 p.
- VAN DEN BERGHE P., 1994. *The Quest for the Other: Ethnic Tourism in San Cristobal, Mexico*, Seattle, University Washington Press, 169 p.
- YOUNG E.H., 1999. Balancing conservation with development in small-scale fisheries: Is ecotourism an empty promise, *Human Ecology*, n° 27, p. 581-620. DOI: 10.1023/A:1018744011286.

