



Navegantes, autoridades indígenas y turistas en Panamá. Los efectos del turismo sobre el control territorial de las áreas marítimas del pueblo guna

Sailors, indigenous authorities and tourists in Panama. The effects of tourism on the territorial control of the maritime areas of the Guna people

Mònica Martínez Mauri

Profesora agregada interina en el Departamento de Antropología Cultural e Historia de América y África, Universitat de Barcelona. Doctora en Antropología Social por la Universitat Autònoma de Barcelona y la École des Hautes Études en Sciences Sociales (París). martinezmauri@ub.edu

Fecha de recepción: 31 de marzo de 2015

Fecha de aceptación: 13 de agosto de 2015

DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/letrasverdes.18.2015.1655>

Resumen

Desde hace décadas, en razón de sus particularidades sociales y ambientales, las islas han sido objeto de interés antropológico y turístico. Este artículo, más que interesarse por la identidad isleña, analiza cómo los habitantes de la comarca indígena de Gunayala (costa atlántica de Panamá) han construido su territorialidad en relación al mar, estableciendo un control colectivo sobre sus recursos y marcando normas de explotación de determinadas áreas y especies. En el marco de este análisis se presentan los recientes conflictos de esta sociedad indígena con un grupo creciente de navegantes que quebrantan las normas comarcales practicando actividades lucrativas en las aguas territoriales gunas. Además de caracterizar a los veleristas que llegan a la región y

documentar sus estrategias de supervivencia, el texto intenta explicar la respuesta de las autoridades gunas ante el incumplimiento de sus leyes. Este caso muestra hasta qué punto el turismo puede plantear problemas territoriales a los pueblos indígenas, sobre todo en aquellos espacios donde la legislación nacional no les reconoce derechos específicos ni les brinda los recursos necesarios para defenderlos.

Palabras clave: turismo, territorio indígena, Panamá, navegantes, mar.

Abstract

For decades, as result of the social and environmental traits that characterize them, the islands have been object of great anthropological and touristic interest. This article, more than focusing on the island's identity, analyses how the inhabitants of the indigenous reserve of Gunayala (Atlantic coast of Panama) have built their territoriality in relation to the sea, establishing an effective control over its resources and exploitation regulations for certain areas and species. Within the framework of this analysis we highlight the recent conflicts of this indigenous society with an increasing number of cruisers that break the reserve's regulations by practicing leisure activities in the Guna territorial waters. As well as describing the sailors that arrive in the region and documenting their survival strategies, the paper aims to explain the response of the Guna authorities to the non-compliance with their laws. This case shows the extent to which tourism can present territorial problems for the indigenous peoples, especially in those spaces where the national legislation does not recognize their specific rights nor does it offer the necessary resources to defend them.

Keywords: tourism, indigenous territory, Panama, cruisers, sea.

Introducción

Las islas nos seducen, son realidades físicas que invitan a la contemplación de los turistas y alientan la curiosidad etnológica de los antropólogos. Desde los inicios de la disciplina, con los trabajos de Bronislaw Malinowski (1922), las islas han sido el laboratorio favorito de los etnógrafos. Más tarde, investigadores célebres como

Margaret Mead (1928), Gregory Bateson (1939) o Clifford Geertz (1963) realizaron sus investigaciones de campo en contextos insulares. En ellos observaron culturas, tradiciones, sociedades, economías, sistemas de parentesco no contaminados por la influencia de Occidente. A finales del siglo XX, cuando las comunidades isleñas ya se habían incorporado a la economía de mercado, antropólogos como Jeremy Boissevain (2010) o Jacqueline Waldren (1996) se interesaron por el estudio de la aculturación, el comercio y el turismo en las identidades insulares.

Estas porciones de tierra rodeadas de mar han sido un escenario privilegiado para estudiar culturas únicas. En ellas, tal como apunta Donald Macleod (2013), el mar ha funcionado como una barrera física y cultural. Pocos han sido los antropólogos que en lugar de estudiar las identidades isleñas y sus particularismos, han centrado su atención en la relación que estas sociedades mantienen con el mar. Una relación no basada sólo en el miedo y el aislamiento, sino una relación que convierte al mar en un espacio vivido y socializado, en una parte fundamental de su territorio.

En este artículo me propongo examinar la relación que mantienen los gunas de Panamá, un pueblo indígena autónomo, con sus aguas territoriales y los conflictos que han surgido en los últimos años por la explotación turística del mar. Este texto, elaborado tras ocho años de observación [1] –regular pero intermitente– del conflicto que enfrenta las autoridades gunas con un grupo numeroso de veleristas que realizan actividades lucrativas en su territorio, invita a reflexionar sobre los efectos de la globalización del turismo en las sociedades indígenas.

El territorio guna y sus límites

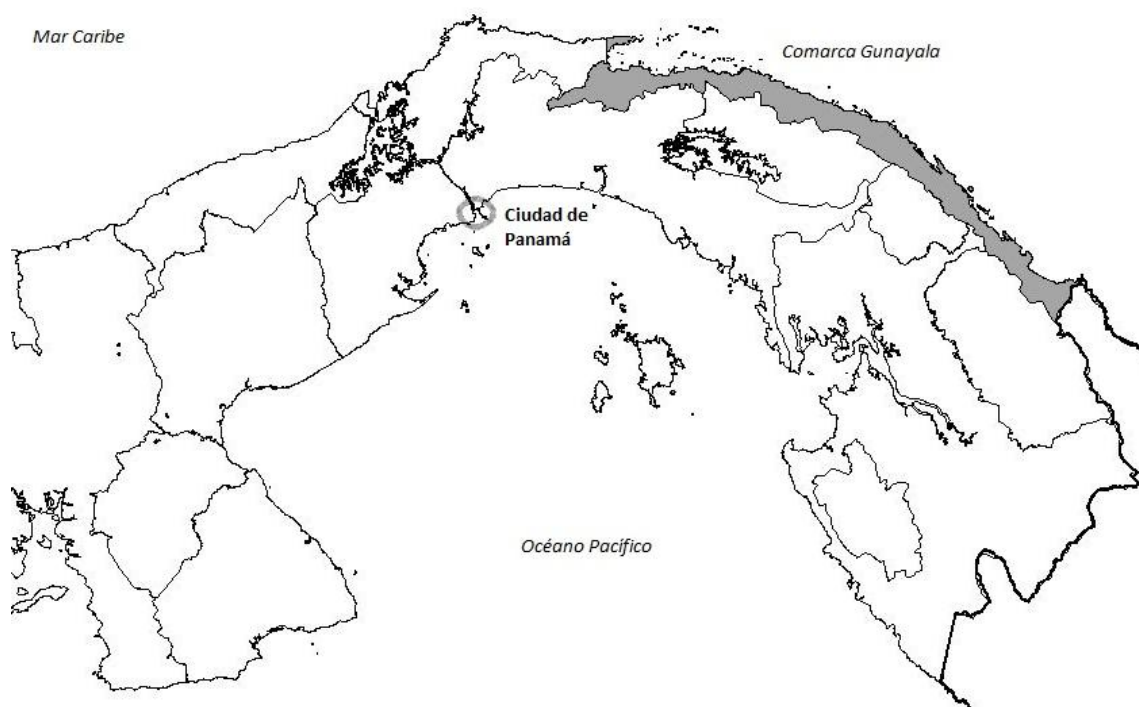
La comarca indígena de Gunayala, también conocida como Kuna Yala o San Blas, comprende una franja costera de unos 200 kilómetros a lo largo de la vertiente atlántica oriental de Panamá. En ella encontramos una banda de tierra continental –con playas, manglares y acantilados– y 402 islas, la mayoría de origen coralino. De la tierra firme, los más de 30.000 gunas que habitan la región extraen productos agrícolas, materiales de construcción, plantas medicinales, presas de caza y agua dulce. En ella también entierran a sus difuntos. En las islas se encuentran la mayoría de sus comunidades (40 de un total de 49), plantaciones de coco y establecimientos hoteleros de todo tipo

(hoteles, cabañas, hostales, dormitorios, zonas de acampada, restaurantes, etc.) gestionados localmente por los mismos gunas.

Entre las islas y la costa se encuentra otra importante porción del territorio guna: sus aguas. Como he mostrado en otras ocasiones (Martínez Mauri, 2004, 2011) Gunayala también debe ser entendida como una tierra de mar. Si los gunas llaman madre a la tierra, para ellos el mar es su abuela. El mar es un espacio vivido y un espacio de gran importancia para los habitantes de la región, tanto en un plano simbólico como material.

Figura 1

La comarca de Gunayala en Panamá



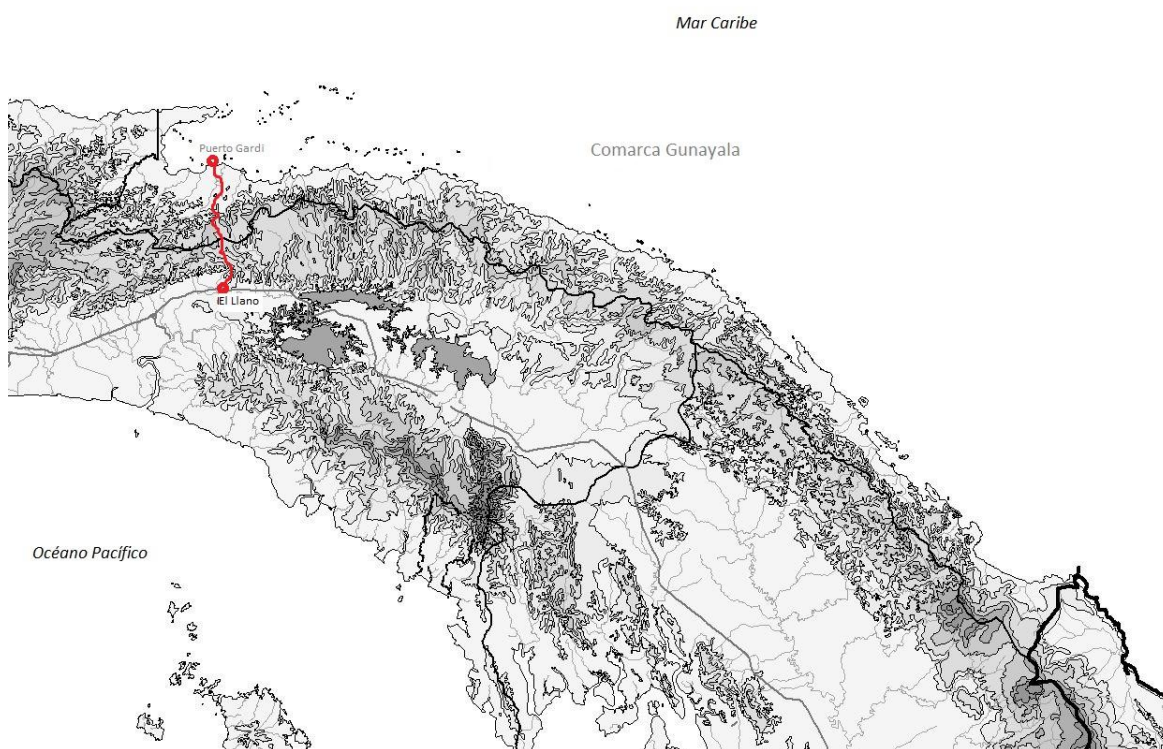
Fuente: Elaboración propia en base a mapa realizado por Julia Velásquez Runk de SIG Republic © 2004, William Harp. Todos los derechos reservados.

Si bien para los gunas el mar es lugar de tránsito, pesca y misterio, para los miles de turistas que cada año llegan a la región es un lugar de placer y el marco ideal para sus fotos de postal. En sus cálidas aguas los visitantes se sumergen para olvidar el estrés, contemplar barcos hundidos, estrellas de mar y peces de colores. Las aguas cristalinas de Gunayala son un lugar soñado por los turistas nacionales y extranjeros. Los gunas,

aún sin compartir esta visión del mar, han entendido que desde la apertura a finales de los años 2000 de la carretera que conecta el puerto de Gardi con el Llano y la Ciudad de Panamá, no pueden impedir la gran afluencia de visitantes a sus playas y aprovechan las oportunidades de negocio que se les presentan. No tienen los medios suficientes para controlar el acceso a sus frágiles ecosistemas coralinos. El único control que han logrado instalar es un puesto de vigilancia en la entrada a su territorio, en el kilómetro 19 de la carretera el Llano-Gardi. En este punto de entrada denominado Nusagandi se encuentra una barrera que sólo se levanta de 7h00 en la mañana a 16h30 en la tarde. Los visitantes extranjeros deben pagar 20 dólares americanos para ingresar y los nacionales 10.

Figura 2

Mapa físico de la comarca de Gunayala indicando trazado de carretera Llano-Gardi



Fuente: Elaboración propia en base a mapa realizado por Julia Velásquez Runk de SIG Republic © 2004, William Harp. Todos los derechos reservados.

Una vez superado el peaje, el visitante puede observar el bosque –propiedad colectiva de todos los gunas– que bordea la carretera y a medida que va acercándose a la costa, las fincas de yuca, piña, banano o coco. Algunas de ellas son de propiedad comunal,

otras familiar, algunas pertenecen a un solo individuo o a un grupo de productores. Las tierras de Gunayala no solo tienen dueño –colectivos o individuos- sino que también tienen unos límites precisos en la legislación nacional e indígena. Si bien en la Ley 16 de 1953 y la Ley Fundamental de la Comarca de Gunayala de 1995 la definición de los límites terrestres es clara, los límites del territorio marino guna son vagos. Las aguas, a pesar de su importancia material y simbólica, apenas son mencionadas. En ningún momento el articulado señala coordenadas exactas ni un número determinado de millas desde la costa. Los únicos puntos exactos que se citan se refieren a la tierra firme. El mar, a pesar de ser la principal fuente de recursos y la vía de comunicación por excelencia, no está delimitado ni tiene sus accesos controlados. ¿Cómo entender esta paradoja? ¿Será que no puede hablarse de territorialidad en las zonas marítimas indígenas? ¿Será que el régimen de tenencia del mar lo convierte en un espacio incontrolable? ¿O será que no ha sido un espacio codiciado por agentes foráneos hasta épocas recientes?

El mar territorial ¿territorialidad en zonas marítimas indígenas?

En general, las zonas marítimas controladas por poblaciones indígenas se caracterizan por ser lugares de libre acceso, en los que difícilmente se puede hablar de territorialidad. Sin embargo, existen tan pocos estudios sobre la territorialidad indígena en relación a la gestión de recursos comunales marinos que no es posible descartar la presencia de derechos territoriales en el mar. Algunos investigadores, como Tomoya Akimichi (1984), han constatado que en algunos casos se puede hablar de territorialidad en la pesca. Una territorialidad que tendría como objetivos garantizar el acceso y la conservación de los recursos, así como evitar conflictos. Otros autores (Acheson, 1981; Akimichi, 1984; McCay y Acheson 1987; Berkes, 1989) han mostrado la existencia de territorialidad en lugares que se consideraban de libre acceso. También se han reportado casos en los que el mar era un lugar de libre acceso para algunos tipos de pesca, mientras que para otros, los individuos y las comunidades habían desarrollado sistemas de tenencia de los recursos (Acheson, 1981; Berkes, 1989). Sistemas que podían establecerse a través de reglas formales o informales y que se servían de un espacio delimitado o de otros mecanismos de control (Ostrom, 1990; Bromley, 1992).

Algunos trabajos han detectado que la presencia de una territorialidad marítima pesquera está en conexión con la pesca comercial. Así, por ejemplo, Alpina Begossi (1995) ha señalado que algunas comunidades dedicadas a la pesca comercial del camarón o de la sardina observan derechos territoriales, pero que en sistemas tradicionales donde impera la pesca de subsistencia no se suelen limitar zonas de pesca. La experiencia guna vendría a confirmar parcialmente esta última hipótesis, dado que algunas islas no permiten pescar en algunas zonas aledañas a gente de fuera de la comunidad alegando su derecho a la autosuficiencia.

El mar incontrolable ¿tenencia colectiva del mar o acceso libre?

Las reglas que marcan el acceso, control y transmisión de las tierras no tienen nada que ver con las de las aguas. Mientras que en tierra firme existen parcelas colectivas o individuales, el mar no está delimitado, es una propiedad colectiva de todos los gunas. Todos ellos pueden pescar en sus ríos, costas y arrecifes. El mar, por lo tanto, parece ser una realidad inapropiable.

Sin embargo, que el mar sea una realidad inapropiable, no quiere decir que el acceso a sus recursos no esté regulado. Según el artículo 205 de la Ley fundamental de la comarca (1995), sólo los gunas pueden explotar los recursos marinos de la comarca. Los no indígenas necesitan la autorización del Gobierno guna para pescar en las aguas de la comarca. Además en la zona de Gai Maogi (Cayos Holandeses) los gunas que no pertenezcan a los seis pueblos [2] deben pedir un permiso y pagar un peaje para poder pescar en la zona. Por último, en épocas más recientes, en algunas islas se han demarcado pequeños espacios para instalar zonas protegidas en las que ningún humano puede pescar o capturar especies marinas.

En Gunayala existe un sistema de propiedad colectiva tanto de la tierra como del mar que, con la llegada del turismo, está recibiendo una fuerte presión exterior. Una presión que podría modificar el régimen de tenencia del mar y la tierra. Tal y como apunta James M. Acheson (2015), bajo presión las propiedades colectivas terrestres tienden a convertirse en regímenes de propiedad privada, mientras que los sistemas de propiedad colectiva del mar suelen transformarse en regímenes de acceso abierto (Aswani, 2002).

En algunos casos donde los recursos marinos son muy valiosos, como en las explotaciones de langostas, tienden a transformarse en propiedades privadas.

La mayoría de teorías clásicas (Boserup, 1965) apuntan que los derechos de propiedad se desarrollan por una cuestión de aumento demográfico, escasez, competición por los recursos y relación entre costo y beneficio. Cuando los recursos se vuelven escasos son más valiosos y algunos grupos desarrollan reglas para mantener un acceso diferencial a ellos. En una línea parecida, investigadores como Cashdan (1983) y Dyson-Hudson y Smith (1978) sugirieron que las políticas territoriales se desarrollan cuando los beneficios que da el área son mayores que los costes de defenderla. Esto es conocido como la capacidad de defensa económica.

Desde una perspectiva antropológica, estas teorías plantean problemas. Uno de los primeros interrogantes que surgen al intentar aplicarlas a contextos no capitalistas es ¿a qué costos y beneficios se refieren estas teorías? Si bien desde un punto de vista occidental podemos identificar ciertos elementos como costos y beneficios económicos, desde otras perspectivas estos conceptos son cuestionables. En el caso guna, en relación al mar podríamos hablar de beneficios derivados de la pesca y del turismo, este último estimulado por el valor paisajístico (para los turistas) del espacio insular y del boom experimentado por la ruta de tránsito marítima entre Gunayala y Colombia tras la apertura de la carretera a Gardi. Sin embargo, muchos gunas no ven al turismo como un beneficio, sino como un costo. Ven al turismo como una afluencia masiva de visitantes, a los que se ven obligados a atender a cambio de unos pocos dólares. Visitantes que consumen sus recursos y generan una gran cantidad de residuos contaminantes.

Una hipótesis que parece mucho más conectada a la realidad guna es la planteada recientemente por Acheson: “una alta defensa económica conducirá a la propiedad privada y una baja defensa económica se traducirá en propiedad colectiva” (Acheson, 2015: 40. Traducción propia). Para explicar por qué las sociedades optan por regímenes de propiedad privada o colectiva, Acheson sugiere hacer balance entre los costos de exclusión y el valor económico de los recursos utilizando el concepto de defensa económica. Pero a diferencia de Cashdan (1983) y Dyson-Hudson y Smith (1978), Acheson tiene en cuenta cómo esta capacidad de defensa económica está afectada por

un buen número de factores físicos, culturales, políticos, tecnológicos, productivos y organizativos. Como mostraré más adelante, el hecho de que el mar sea una propiedad colectiva guna está muy conectado con los medios de los que disponen las autoridades gunas para poder controlar este amplio espacio y los beneficios que extraen algunas comunidades de los veleros que frecuentan el área.

El mar en disputa ¿el mar, espacio codiciado por agentes foráneos?

Hasta mediados del siglo XIX los gunas residían en la tierra firme. Sus poblados se situaban cerca de los ríos y se trasladaban siguiendo su curso. El Darién fue el espacio de confrontación con los poderes coloniales entre el siglo XVI y XVIII. En los siglos XIX y XX los recursos marinos y pesqueros de las costas de San Blas fueron motivo de disputa con los habitantes de los límites de la comarca, sobretodo de Santa Isabel, pero los gunas consiguieron aprobar leyes y decretos que protegieron su acceso y control a esos recursos (Martínez Mauri, 2011).

El mar se convierte en un auténtico campo de batalla con la llegada de los intereses turísticos a mediados del siglo XX. Y es que el turismo no sólo llegó a la región a bordo de grandes cruceros transatlánticos sino que algunos extranjeros intentaron apropiarse de algunas islas de la comarca para implantar negocios turísticos. Tal fue el caso de dos estadounidenses, Thomas A. Moody y Denis Barton, que instalaron hoteles en dos islas de la comarca a finales de la década de 1960. Durante más de dos décadas la máxima autoridad de la comarca, el Congreso General Guna (CGG), pidió a los dos empresarios que abandonasen las islas y sus negocios ilegales. Según las leyes comarcales, las islas, como parte del territorio indígena, no podían ser arrendadas a extranjeros. Finalmente, a principios de la década de 1980 los dos hoteles acabaron en desgracia. El de Barton fue incendiado y el de Moody asaltado violentamente por un grupo de jóvenes gunas (Martínez Mauri, 2010).

A pesar de estos trágicos incidentes hubo nuevos intentos por establecer negocios extranjeros en las islas, pero todos acabaron fracasando. Los únicos negocios foráneos que han logrado instalarse en la comarca burlando las leyes nacionales y gunas son los llamados hoteles flotantes (naves que reciben turistas a bordo).

El conflicto con los navegantes por el control de las aguas territoriales

Hasta ahora hemos constatado que en Gunayala el mar está sujeto a derechos territoriales, es una propiedad colectiva de los gunas y hasta épocas recientes –segunda mitad del siglo XX– no había sido codiciado por agentes externos. Este último factor podría explicar por qué los límites del territorio marítimo no han sido claramente definidos en la legislación vigente. Hasta hace muy poco el principal problema territorial de los gunas eran las ocupaciones de tierras por parte de los colonos en los límites de la comarca y la instalación de hoteles dirigidos por empresarios extranjeros en las islas. La tierra guna estaba amenazada y la principal preocupación de las autoridades gunas era asegurar su control sobre el papel y el espacio. Cuando redactaban la ley fundamental de la comarca en los años 1990 no podían imaginar que una de las principales amenazas territoriales de principios de siglo XXI afectaría sus aguas y llegaría navegando, a bordo de veleros, yates y catamaranes.

Veleros en Gunayala ¿por qué y desde cuándo?

Pocos son los trabajos sobre el turismo en Gunayala que hasta ahora han documentado el turismo de veleros y yates (Lopes, 2004; Dumoulin y Gros, 2010, Pereiro et al., 2012). Sin embargo, en la última década, varios informes técnicos han señalado la creciente conflictividad entorno a los negocios desarrollados ilegalmente por los veleristas en la región (Framhein, 2002; CGG, 2010; Pereiro et al., 2011) y en numerosas ocasiones los medios de comunicación se han hecho eco del conflicto y las quejas de las autoridades gunas. [3]

Si bien en Gunayala actualmente hay veleros todo el año, hasta hace poco los habitantes de la región hablaban de la temporada de los veleros. Una temporada que empezaba con la llegada de los vientos alisios a finales de diciembre y se extendía hasta finales de marzo. Durante estos meses los vientos, constantes e intensos, hacen la navegación a vela placentera y segura. Los navegantes que dan la vuelta al mundo suelen llegar a Gunayala durante esta época con la intención de cruzar hacia el Pacífico a través del canal en los meses de enero a marzo. Además de estos visitantes clásicos, existen hoy navegantes intermitentes –nacionales o extranjeros que tienen un barco en una marina panameña o colombiana y navegan cuando tienen tiempo libre–, locales –un grupo

numeroso que vive entre Cartagena y Gunayala—, residentes —viven permanentemente en la comarca, son pensionistas estadounidenses y europeos o embarcaciones que practican el chárter—. El perfil de los veleristas se ha vuelto muy variado: hombres de todas las edades que viajan en solitario, parejas que empiezan el viaje juntas o que se forman durante el recorrido; familias con hijos menores de edad, etc.

Los veleros empezaron a llegar a Gunayala durante la década de 1930 de forma irregular y esporádica. Muchos estaban de paso por la región porque estaban dando la vuelta al mundo o al Caribe. Sólo unos pocos, atraídos por la cultura local, convivieron largas temporadas con los gunas. La afluencia de naves recreativas —veleros, yates, catamaranes— aumentó de forma muy significativa a finales de los años 1990. No disponemos de datos oficiales del gobierno panameño, pero según los datos del CGG sólo entre enero y mayo de 2008 un total de 323 veleros se reportaron a las oficinas del CGG en El Porvenir, al año siguiente, entre enero-mayo, fueron 331.

Las autoridades locales no se quedaron indiferentes ante tal aumento y en 2008 la recién creada Secretaría de Turismo del CGG empezó a investigar las causas de este cambio de tendencia. Los gunas querían saber por qué estaban llegando tantos veleros a la zona y por qué se quedaban cada vez más tiempo. En esos momentos yo estaba realizando una investigación sobre el turismo en el marco de un proyecto financiado por la SENACYT (Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología de Panamá) y aprobado por el CGG, decidí sumarme a los esfuerzos para entender lo que motivaba a cientos de veleristas a quedarse en la región. De esta manera inicié un trabajo de campo de cinco meses entre la comunidad de veleristas que vivía en la comarca. [4] Entre octubre de 2007 y febrero de 2008 entrevisté a los capitanes y tripulantes de 35 veleros y, cuando fui invitada, navegué con varios de ellos unos días.

En nuestras conversaciones los navegantes solían reconocer que no sabían gran cosa de Gunayala antes de venir. Los motivos que los llevaban a visitar o permanecer durante largas temporadas en Gunayala eran diversos. Muchos descubrían la región dando la vuelta al mundo, otros ya la habían dado y decidían que la comarca era un lugar donde pasar una temporada tranquila. Un grupo de veleristas había hecho de los Cayos Holandeses su segunda residencia en el Caribe. Pero todos estaban fascinados por la

belleza del lugar. Los pequeños, a veces diminutos, islotes de Gunayala ofrecen al visitante un entorno extraordinario. Es el único lugar del Caribe con un paisaje típicamente polinesio: islas de arena blanca con cocotales y rodeadas de aguas cristalinas. La gran mayoría describía la región como “un paraíso”, “una tierra virgen”, “un lugar auténtico” que todavía no había sido sobreexplotada turísticamente. Algunos admiraban a los gunas por haber conseguido mantener su tierra en un estado prístino, otros no entendían por qué no construían marinas o más hoteles para ganar más dinero. Pero nadie cuestionaba que las islas de los gunas seguían siendo un lugar “virgen”, “no explotado por la mano del hombre”. Incluso, alguien me dijo que le gustaba Gunayala porque podía entender cómo se sintió Cristóbal Colón cuando llegó en su cuarto viaje a las costas panameñas. Según este capitán, los gunas no habían tocado nada y gracias a ellos, él podía contemplar el mismo paisaje que descubrió Colón cinco siglos atrás.

Esta visión del espacio contrasta con la de los gunas. Muchas veces me preguntaron “*Sibbu* [5] ¿qué te cuentan los de los yates? ¿Por qué les gusta tanto venir aquí?” Cuando les explicaba lo maravillados que estaban con las islas y les decía que les estaban agradecidos por no haber tocado nada, muchos de mis vecinos gunas no se lo tomaban bien. No entendían cómo los blancos podían creer una cosa tan absurda. Me decían “¿Acaso no se dan cuenta que si nosotros no hubiéramos plantado los cocos las islas estarían cubiertas de manglar y de mosquitos?” Donde los veleristas veían tierra virgen, un paisaje de postal, mis interlocutores indígenas veían un espacio producido, un lugar transformado y mantenido por el esfuerzo de muchas generaciones de hombres y mujeres. Donde los visitantes veían “paisaje”, “naturaleza”, los gunas veían aguas y tierras pobladas por seres con los que compartir su mundo social.

Aparte de estos aspectos paisajísticos, otra de las razones que atrae a un buen número de veleristas a la región es el aumento de la violencia en las costas de Venezuela y Brasil. Muchos navegantes señalan la seguridad que brindan las aguas de Gunayala. Raramente se producen hurtos y la población local es muy pacífica. Para los navegantes su embarcación es más que un medio de transporte, en muchas ocasiones pude constatar que era su residencia principal, así que la seguridad era un elemento importante en la elección del lugar de residencia o escala.

Los aspectos climáticos son otra cuestión a tener en cuenta a la hora de analizar los atractivos de Gunayala para los veleristas. Las islas de los gunas se encuentran situadas fuera del área de huracanes del Atlántico. Si consideramos los peligros que suponen estos episodios meteorológicos para la gente de mar, es fácil entender su predilección por el lugar.

La aparición en los últimos años de guías de navegación marítima especializadas en Panamá y Gunayala también ha favorecido que la comarca se convierta en un destino de moda. En este sentido destacan tres libros: la guía *The Panama cruising guide* del joven alemán –hijo de navegantes– Eric Bauhaus (2007), la guía publicada en CD (francés e inglés) *San Blas cruising guide* (2004) de Michel Lecumberry y *The Panama guide: a cruising guide to the isthmus of Panama* del matrimonio Zydler y Zydler (1996). Estas guías, junto a los modernos sistemas de navegación, han convertido la antes peligrosa y azarosa navegación en Gunayala en algo bastante sencillo.

Otro aspecto destacable en este análisis es el efecto de la carretera El Llano-Gardi. La comarca ha pasado de ser una zona de difícil acceso –solo accesible por barco o avión– a ser una región articulada por tierra con el resto del territorio nacional. En solo dos horas y media es posible viajar de Puerto Gardi al centro de la ciudad de Panamá. Gracias a esa nueva vía, la ruta Gardi-Cartagena en barco es económicamente viable para los mochileros. En lugar de volar de Panamá a Bogotá, muchos viajeros prefieren cruzar la frontera por mar y conocer así las islas de los gunas.

Los negocios de los navegantes: travesías a Colombia y chárter

Las principales actividades lucrativas que realizan los navegantes en aguas territoriales gunas son dos. Por un lado, se dedican a transportar mochileros de Panamá a Cartagena, una actividad permitida por el CGG. En noviembre de 2007 había unos 15 veleros que hacían travesías con mochileros a Cartagena. En esa época los pasajeros pagaban de 275 a 300 dólares americanos. El viaje incluía la travesía de 3 días a Cartagena, 2 días de tour por Gunayala y la comida. Llevar una moto o una bicicleta suponía un pago extra de 200 y 150 dólares estadounidenses. En el año 2008 el precio subió a 350 dólares estadounidenses y en 2010 de 375 a 450. Actualmente los precios oscilan de 500 a 600 dólares estadounidenses por pasajero. Algunos de los barcos ya no llegan hasta

Cartagena, sólo viajan de Miramar o Gardi a Sapsurro (primer pueblo después de la frontera). Los veleros tienen una capacidad variable. Los hay que admiten dos mochileros y los hay que en el mismo espacio pueden llevar a 6 personas. Tanto en la ciudad de Panamá como en Cartagena hay una red conformada por capitanes de barcos y hostales que gestionan la travesía de los mochileros. Por Internet también es posible establecer contactos con algunos de los capitanes.

Figura 3
Veleros en Chichimé, comarca de Gunayala



Fuente: Mònica Martínez Mauri, 2010.

Por otro lado, algunos navegantes se han especializado en el chárter. Esta modalidad de negocio, no permitida por el CGG, consiste en recibir turistas a bordo y navegar con ellos por las aguas comarcales. Los gunas también llaman a esta actividad “hotel flotante”, pues los veleros, ya sean catamaranes o monocascos, brindan alojamiento en régimen de pensión completa a los turistas.

De forma un tanto paradójal, a diferencia del transporte de mochileros, esta actividad viola la ley fundamental guna por permitir el lucro extranjero y quebrantar el supuesto monopolio indígena sobre las actividades turísticas. San Blas Sailing, una empresa en manos de navegantes extranjeros afincados en Panamá que inició este negocio en la región, ha sido sancionada en varias ocasiones. Esta empresa empezó a operar en 1997, sin la autorización del CGG, a partir de la iniciativa de un pequeño grupo de navegantes que quería hacer un poco de dinero para continuar su vuelta al mundo. Atraídos por la belleza del lugar y la amabilidad de sus habitantes, pronto convirtieron la empresa en un negocio muy rentable. Cuando sus veleros se quedaron pequeños para cubrir la demanda de centenares de turistas que querían pasar unos días en el paraíso guna a bordo de un velero, ampliaron su flota alquilando las embarcaciones de otros navegantes que pasaban o permanecían en el área. En estos momentos, durante la temporada alta –de diciembre a marzo– la empresa suele contar con unos quince o veinte veleros dedicados al chárter; tres de ellos cuentan con capitanes gunas.

La relación de la empresa de chárteres con el CGG no siempre se ha fundamentado en la prohibición. Durante un período de cuatro años, de 2000 a 2004, la empresa legalizó su situación ante el Congreso y pasó a pagar 150 dólares americanos al mes por velero en concepto de permiso de actividad turística. No fue hasta un CGG celebrado en Dadnagwe Dubbir que los gunas decidieron que la empresa violaba la ley fundamental y que por lo tanto debía abandonar sus actividades. Desde ese entonces la empresa opera ilegalmente en la comarca y el congreso reitera su posición cada seis meses.

Las actividades y el desarrollo de esta empresa extranjera no difieren mucho de los casos de Moody y Barton comentados con anterioridad. Las autoridades comarcales consideran que son "hoteles flotantes" controlados por extranjeros con altos beneficios –cada turista paga de 150 a 300 dólares estadounidenses al día–. Los avisos de las autoridades gunas en los puntos de entrada a la comarca son claros: "está prohibido hacer el negocio del turismo en nuestro territorio". Sin embargo, los veleristas no desisten. No entienden por qué los gunas han prohibido el chárter. Para ellos se trata de una actividad que no supone una competencia para los hoteles locales y que constituye una fuente de recursos para la comarca.

En las comunidades no parece haber una corriente de opinión mayoritaria respecto a la prohibición del chárter. Hay quien cree que no debe permitirse, pero también hay quien cree que: “los chárteres y los veleros son buenos para la comarca, sobre todo para las comunidades que frecuentan, pues compran en las tiendas y hacen un turismo de calidad (a veces mejor que los gunas)”.

Hasta el año 2007 los veleristas daban mucho negocio a las tiendas de los seis pueblos, sobre todo Narganá. En esa época eran una fuente de ingresos muy importante para el aeropuerto de Corazón de Jesús. A partir del año 2009 muchos veleristas empezaron a cambiar el avión por el carro, hecho que provocó un aumento del volumen de negocio para Gardi. No es por lo tanto de extrañar que en ese sector de 28 comunidades los comuneros vean con buenos ojos este tipo de actividad. Las 21 comunidades restantes, situadas en zonas menos concurridas por los veleros, no se muestran tan favorables a retirar la prohibición e insisten que la proliferación de este negocio supone una violación de la ley comarcal.

Las normas gunas y los navegantes

La sociedad guna ha normativizado su relación con el gobierno panameño y los agentes extranjeros desde épocas muy pasadas. El CGG elaboró la Ley Fundamental (1995), el Reglamento del Congreso General (1993), el Estatuto de la Comarca (2000), y las Normas que regulan las actividades turísticas en Gunayala (2007) con el objetivo de mejorar la Ley 16 de 1953 que organiza a la comarca. Se trata de cuatro normas elaboradas por los propios indígenas para reforzar su autogobierno. Aunque éstas nunca fueron aprobadas por las instancias estatales correspondientes, rigen la vida de las comunidades y, como sostiene Anayansi Turner (2008: 51), son un paso firme hacia la auto-determinación de los pueblos indígenas de Panamá.

Antes de la aprobación de estas leyes, a principios de la década de 1990, las autoridades gunas empezaron a cobrar a los veleristas. El primer impuesto fue de cinco dólares americanos por tres meses de estadía y un dólar por visitante, luego fue de ocho por tres meses. Desde el CGG celebrado en Achutupu en 2007 cada velero debía pagar 20 dólares al mes en concepto de anclaje en la comarca; los yates de lujo pagaban 50 dólares al mes. Estos impuestos no dan derecho a anclarse en toda la comarca, algunas

comunidades exigen cancelar un impuesto de cinco o diez dólares para anclarse en sus inmediaciones. Este es por ejemplo el caso de Tigre, Ugubseni, Gardi, Narganá, San Ignacio Tupile, Isla Pino y Cayos Holandeses. Además de los impuestos gunas los veleros deben pagar los impuestos nacionales a inmigración y a la autoridad marítima (permiso de navegación por tres meses y zarpe).

De los 41 artículos que contienen las normas que regulan las actividades turísticas en Gunayala, 12 están exclusivamente dedicados a las naves de recreación, yates y veleros que se encuentran en aguas territoriales gunas. En estas normas se estipula que las embarcaciones deben contar con una autorización expedida por la Junta Directiva del CGG para poder entrar a las aguas territoriales de la comarca y que el número total de veleros no puede ser superior a 200. Además, los navegantes tienen prohibido: efectuar todo tipo de actividades lucrativas, estudios topográficos, hidrográficos o biológicos, tomar fotografías o realizar filmaciones 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, pescar con arpón y realizar trabajos de mantenimiento de las embarcaciones.

A pesar de la gran popularidad y los beneficios económicos que comporta esta actividad, la ley del CGG parece inapelable. En la sesión del CGG celebrada en Urgandi en 2007 uno de los socios de San Blas Sailing acompañado de un guna que trabajaba como capitán en uno de sus veleros convencieron a los seis pueblos para que presentaran una carta a la asamblea con el fin de reconsiderar la expulsión de la empresa de Gunayala. En la carta los seis pueblos pedían al pleno que dejaran operar a la empresa San Blas Sailing en su área, pues para ellos era una entrada económica importante y aportaba beneficios a la escuela y al centro de salud. La asamblea desestimó la petición. Varios delegados sostuvieron que ya se había tomado una decisión al respecto y que era completamente innegociable. La actividad de San Blas Sailing violaba la ley fundamental guna.

La ley y las decisiones gunas son claras en relación con la prohibición del chárter y se encuentran disponibles en español en el portal web del CGG (<http://www.gunayala.org.pa/>). Sin embargo, al navegar por la red es frecuente

encontrar capitanes que publicitan su embarcación para chárter o empresas dedicadas totalmente a este negocio. ¿Cómo es posible que existan a pesar de la prohibición?

Aunque por Internet se pueden identificar embarcaciones, es imposible saber el porcentaje exacto de veleros que violan las leyes comarcales. Es muy difícil distinguirlos de los veleros y yates que están de paso por la región, llevan mochileros a Colombia o simplemente se encuentran de vacaciones. Muchos capitanes que se dedican al chárter explican a sus clientes que si las autoridades gunas realizan un control o una inspección se presenten como amigos o familiares.

Otro motivo que explica la persistencia de esta actividad ilegal es el beneficio que reporta a familias y comunidades próximas a los navegantes. Las tiendas donde compran víveres, las familias a las que dejan cargar el celular, los amigos gunas a los que transportan, etc. Todos ellos conocen las leyes comarcales y saben que determinadas embarcaciones realizan estas actividades lucrativas, pero deciden mantenerse en silencio.

Finalmente y haciendo referencia al concepto de capacidad de defensa económica (Acheson, 2015), es necesario tener en cuenta que las autoridades locales al hacer balance entre los costes y los beneficios que les reporta esta actividad manteniendo el control comunal del mar, optan por condenarla y tolerarla simultáneamente. Con los medios de los que disponen hoy, no ven posible ejercer el control necesario para erradicarla sin la ayuda de las fuerzas de orden del Estado, una colaboración que ven problemática. No hay que olvidar que Gunayala es una zona fronteriza con Colombia donde opera el narcotráfico y en la que los conflictos con el Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT) son frecuentes.

Reflexiones finales

El turismo puede plantear problemas territoriales para los pueblos indígenas, sobre todo en aquellos espacios –como las aguas marítimas– donde la legislación nacional no les reconoce derechos específicos ni les brinda los recursos necesarios para defenderlos. El caso de Gunayala es particular. Su autonomía política, consolidada desde la primera mitad del siglo XX, hacía pensar que la inversión extranjera no amenazaría más su

territorio. Pero la presencia de veleros que practican actividades ilegales sin que las autoridades gunas puedan impedirlo, plantea nuevos retos de futuro a la larga lucha territorial del pueblo guna.

Una de las características más destacables de la lucha territorial guna es su carácter no violento. Como la mayoría de movimientos indígenas de la región (Le Bot, 2009), los gunas han demandado cambios en los regímenes políticos sin apelar a la violencia. Las autoridades gunas han logrado conquistar su autonomía territorial gracias a la negociación de derechos que garantizaran su autogobierno y el control de sus tierras y recursos naturales. La violencia, aunque no ha sido la norma, solo ha sido utilizada cuando la vía diplomática no ha progresado. En el último siglo los gunas solo han tomado las armas dos veces: en febrero de 1925 durante la Revolución Dule; y en 1981, con el ataque al hotel del empresario norteamericano Thomas A. Moody cerca de Río Sidra. Estos dos momentos fueron precedidos de sucesivos intentos de negociación política. En el caso de la Revolución Dule fueron 10 años de humillaciones, y en el de Moody, 20 años de incumplimiento de promesas por parte del empresario.

El caso de los veleros que practican el chárter no parece muy diferente de los anteriores. Supone una violación de las leyes comarcales que vulnera los derechos territoriales del pueblo guna. Por un lado, supone una gran competencia para los establecimientos turísticos llevados por gunas. Pero por el otro, facilita la proliferación de embarcaciones sin ningún tipo de control. Este último punto es especialmente preocupante si consideramos que la comarca no cuenta con un plan de tratamiento de residuos, [6] ni con la delimitación de áreas de anclaje que protejan los frágiles ecosistemas coralinos.

El ejemplo guna que acabamos de presentar permite ampliar nuestro foco sobre el análisis del turismo en islas. El turismo no solo transforma la identidad y las economías de los isleños, sino que puede suponer cambios en la percepción y los sistemas de tenencia del mar. Aunque en el caso guna estos segundos cambios todavía están por llegar, constatamos que con el desarrollo de los negocios extranjeros en el mar, aumenta la preocupación de las autoridades gunas por el control del acceso a sus aguas territoriales. Estas y otras preocupaciones relacionadas con la llegada de visitantes a la región son objeto de debate constante en las islas. El próximo congreso extraordinario

de turismo que tendrá lugar en la comunidad de Mamidub en agosto de 2015 abordará de nuevo el caso de los “hoteles flotantes”.

Notas

[1] Parte de los datos que resultan de este artículo han sido obtenidos durante la participación en los proyectos “Estudio estratégico del turismo en Kuna Yala (Panamá)” (CID07-009, SENACYT 2008-2011), “Los derechos de los pueblos indígenas en América Latina. Un ejercicio interdisciplinar a partir de sus formas de reconocimiento y ejercicio” (SEJ2007-61209, MEC 2007-2010) y “La avifauna del sector occidental de Kuna Yala: Inventario, Etnotaxonomía y turismo” (CCP09-015, SENACYT 2010-11).

[2] Los seis pueblos es una confederación formada por las comunidades de Magebgandi, Niadup, Tigre, Narganá, Corazón de Jesús y Río Azúcar.

[3] Por ejemplo: “Turismo al día Comarca Kuna Yala mantiene rechazo a la inversión foránea”, La Prensa, 01/02/2007: http://impresa.prensa.com/economia/Turismo-Comarca-Kuna-Yala-inversion_0_1940806068.html

[4] Este trabajo de campo intensivo realizado de 20/10/2007 a 08/02/2008 ha sido complementado por trabajos de campo realizados durante los periodos: 15-07-2008 a 11/08/2008; 05/07/2009 a 21/08/2009; 08/1/2010 a 5/2/2010; 13/03/2011 a 01/04/2011; 19/07/11 a 19/08/2011; 11/01/2013 a 09/02/2013; 25/06/2014 a 20/07/2014. Durante estas estadias hemos podido conocer las principales características, las condiciones de entrada, las actividades, los lugares que frecuentan, los gastos, la gestión de la basura, la relación con los gunas y la percepción del espacio de los veleristas que residen o transitan por la comarca.

[5] *Sibbu* en dulegaya (la lengua guna) significa “blanco”, es una denominación que los gunas utilizan para referirse a las personas que tienen la piel clara o son albinas. En Gardi se suelen dirigir a mí utilizando esta expresión.

[6] Sobre los planes de gestión de residuos (Howe y McDonald, 2015).

Referencias citadas

- Acheson, James M. (1981). "Anthropology of fishing". *Annual Reviews of Anthropology*, 10, pp. 275-316.
- Acheson, James M. (2015). "Private Land and Common Oceans: Analysis of the Development of Property Regimes". *Current Anthropology*, Vol. 56 (1), pp. 28-55.
- Akimichi, Tomoya (1984). "Territorial Regulation in the Small-scale Fisheries of Itoman", en *Maritime Institutions in the Western Pacific*, pp. 37-88, Okinawa. K. Ruddle y Tomoya Akimichi (eds) Osaka: National Museum of Ethnology.
- Aswani, Shankar (2002). "Assessing the effects of changing demographic and consumption patterns on sea tenure regimes in Roviana Lagoon, Solomon Islands". *Ambio* 31(4), pp. 272-284.
- Bateson, Gregory (1939). *Naven*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bauhaus, Eric (2007). *The Panama Cruising Guide*. Panamá: Bauhaus-Sailors Publications.
- Begossi, Alpina (1995). "Fishing spots and sea tenure: incipient forms of local management in atlantic forest coastal communities". *Human ecology*, 23 (3), pp. 387-406.
- Berkes, Fikret (Ed.) (1989). *Common-property resource: ecology and community-based sustainable development*. Londres: Belhaven Press.
- Boissevain, Jeremy (2010). "Tourists, Developers and Civil Society: On the commodification of Malta's Landscape", en *Thinking Through Tourism*. pp. 93-116, Scott, James y Selwyn, Tom (eds), Oxford: Berg.
- Boserup, Esther (1965). *The conditions of agricultural growth: the economics of agrarian change under population pressure*. Chicago: Aldine.
- Bromley, Daniel W. (1992). *Making the commons working: theory, practice, and policy*. San Francisco: Institute for Contemporary Studies.
- Cashdan, Elisabeth (1983). "Territoriality among human foragers: ecological models and an application to four Bushman groups". *Current Anthropology*. 80(1), pp. 21-41.

- CGG (Congreso General Guna) (2010). Informe de Gaigirgordup: Generalidades sobre las actividades turísticas en Kuna Yala relacionadas con yates/veleros y hoteles flotantes. 17/06/2010. Informe.
- Dumoulin, David y Christian Gros (2010). “Conflictos de inversiones en territorios indígenas: el turismo en la Comarca Kuna Yala de Panamá”, en *¿Desarrollo con identidad? Gobernanza económica indígena*. pp. 235-279, GROS, Ch. y FOYER J. (eds), Lima/Quito/México: IFEA/FLACSO/CEMCA.
- Dyson-Hudson, Rada y Eric A. Smith (1978). “Human territoriality: an ecological reassessment”. *American Anthropologist*. 80(1), pp. 21–41.
- Framhein, Rainald (2002) *Manejo del turismo de yates en la Comarca Kuna Yala. Análisis y Recomendaciones*, CGG. Informe.
- Geertz, Clifford (1963). *Pedlars and Princes*. Chicago: Chicago University Press.
- Howe, James y Libby Mcdonald (2015). “Trash in the Water. An Indigenous People Confronts Waste”. *ReVista Harvard Review of Latin America*. <http://revista.drclas.harvard.edu/book/trash-water>
- Lecumberry, Michel (2004). *San Blas. Molas et traditions kunas*. Panamá: Txango-Publications.
- Le Bot, Yvon (2009). *La grande révolte indienne*. París: Éditions Robert Laffont.
- Lopes, Ana R. (2004). *O turismo e os seus impactos numa comunidade de índios kuna do Panamá*. Tesis de licenciatura, Miranda do Douro: Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.
- Macleod, Donald (2013). “Cultural realignment, islands and the influence of tourism. A new conceptual approach”. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*. Vol. 7 (2), pp. 74-91.
- Malinowski, Bronislaw (1922). *Argonauts of the Western Pacific*. Londres: Routledge y Kegan Paul.
- Martínez Mauri, Mónica (2004). “El mar kuna. Representación y uso de los recursos marinos en Kuna Yala (Panamá)”. *Revista perifèria*, 1.
- Martínez Mauri, Mónica (2010). “El tesoro de Kuna Yala. Turismo, inversiones extranjeras y neocolonialismo en Panamá”. *Cahiers des Amériques Latines*. vol.3, 65, pp. 73-88.
- Martínez Mauri, Mónica (2011). *Kuna Yala, tierra de mar. Ecología y territorio indígena en Panamá..* Quito-Ecuador: Editorial Abya Yala.

- McCay, Bonnie y James M. Acheson (1987). *The Questions of the Commons: the Culture and Ecology of Communal Resources*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Mead, Margaret (1928). *Coming of Age in Samoa*, New York: Mentor Books.
- Ostrom, Elinor (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Actions*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pereiro, Xerardo, Cebaldo De León, Mònica Martínez Mauri, Jorge Ventocilla y Yadixa Del Valle (2011). “Informe final turismo Kuna Yala (proyecto SENACYT 2008-2011)”. Disponible en: https://www.academia.edu/1261423/INFORME_FINAL_TURISMO_KUNA_Y_ALA_PROYECTO_SENACYT_2008-2011 (última consulta 30/03/2015).
- Pereiro, Xerardo, Cebaldo De León, Mónica Martínez Mauri, Jorge Ventocilla y Yadixa Del Valle (2012). *Los turístores kunas. Antropología del turismo étnico en Panamá*. Illes Balears: edicions UIB.
- Turner, Anayansi (2008). *El derecho de autodeterminación de los pueblos indígenas de Panamá*. Panamá: Universidad de Panamá.
- Waldren, Jacqueline (1996). *Insiders and Outsiders: Paradise and Reality in Mallorca*. Oxford: Berghahn Books.
- Zydler, Nancy S. y Tom Zydler (1996). *The Panama Guide: A Cruising Guide to the Isthmus of Panama*. Washington: Seaworthy.