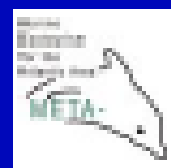




# **Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible en el Área Atlántica de la UE: Guía de Buenas Practicas**

Cofinanciado por el Fondo de Desarrollo Regional Europeo (FDRE)

Co-financed by the European Regional Development Fund (ERDF)







# **Planificación del Ecoturismo Marino en el Área Atlántica de la UE**

## **Guía de Buenas Prácticas**

Cofinanciado por el Fondo de Desarrollo Regional Europeo (FDRE)

© **University of the West of England, Bristol**

ISBN 1 86043 326 X

**Versión en Español**

**Supervisión: Ricardo Caballero Umpire**

**Traducción: Victor Manuel Gil Hernández**

# Planificación del Ecoturismo Marino en el Área Atlántica de la UE

## Guía de Buenas Prácticas

### Índice

#### 1. Introducción

1.1. Propósito	7
1.2. Campo de Aplicación y Público	7
1.3. Contexto	8
1.4. Cómo se Elaboró este Documento	9

#### 2. Problemas, Retos y Oportunidades

2.1. ¿Qué es el Ecoturismo Marino?	10
2.2. ¿Quiénes son los Ecoturistas Marinos?	11
2.3. ¿Cómo puede ayudar el Ecoturismo Marino a Lograr un Desarrollo Espacialmente Equilibrado y Sostenible de la Unión europea?	13
2.4. El Rol de la Planificación en la Actividad del Ecoturismo Marino	15
2.5. Problemas de Planificación de las Actividades del Ecoturismo Marino en el Área Atlántica de la UE	16
2.6. Obligaciones y Responsabilidades a Escala Internacional y de la UE de los Planificadores del Ecoturismo Marino	21

#### 3. El Modelo Transnacional META de Buenas Prácticas para la Planificación del Ecoturismo Marino

3.1. El Modelo META	22
3.2. Siete Principios para un Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible	25
I. Participación Local	25
II. Protección Medioambiental como Prioridad	26
III. Equilibrio de Planteamientos Estatutarios y Voluntarios	28
IV. Educación e Interpretación Ambiental	29
V. Planteamiento de Colaboración	31
VI. Comercialización Responsable	32
VII. Seguimiento Continuo de Actuaciones contra los Principios	33

#### 4. Recomendaciones para la Actuación Local

4.1. Introducción al Manual	34
4.2. Recomendaciones del Manual	34
I. Recomendaciones para la Planificación Comunitaria	35
II. Recomendaciones para la Educación e Interpretación Ambiental	43
III. Recomendaciones para Conocer el Impacto del Transporte	48
IV. Recomendaciones para la Valoración del Impacto Económico	58
V. Recomendaciones para los Códigos Voluntarios	66
VI. Recomendaciones para la Auditoría y la Revisión	72

#### 5. Recursos para Ejecutivos y Emprendedores del Ecoturismo Marino a Escala Local

76

#### Glosario de Términos

79

#### Anexos (descarga por separado desde [www.tourism-research.org](http://www.tourism-research.org))

Obligaciones Internacionales, con la UE y Nacionales de los Planificadores del Ecoturismo Marino  
Organizaciones Relacionadas con el Ecoturismo  
Códigos de Conducta para Ecoturistas  
Códigos de Conducta para los Operadores de Ecoturismo  
Recomendaciones para las Auditorías y Revisiones

# Introducción

## 1.1 Propósito

El término "ecoturismo marino" tiene significados diferentes para personas diferentes. Sin embargo, en el origen de casi todas las definiciones de ecoturismo marino se encuentra el objetivo de la apreciación y el disfrute del entorno marino natural en todas sus formas, junto con cualquier característica cultural asociada.

Este documento está destinado a ofrecer una guía de buenas prácticas a los emprendedores y legisladores del ecoturismo marino a escala local, ayudándoles a propiciar el desarrollo de un ecoturismo marino genuinamente sostenible. El ecoturismo marino puede contribuir a regenerar las comunidades costeras y a hacer frente a unos ingresos reducidos, unos bajos niveles de inversión, un desempleo elevado, al problema de la emigración, y así sucesivamente. Por otra parte, se piensa que el ecoturismo marino ofrece una oportunidad especial de lograr un desarrollo medioambientalmente seguro, y sostenible; un desarrollo que ayudará a satisfacer las necesidades de la presente generación sin menoscabo del recurso base para las generaciones venideras. También puede hacer una contribución al objetivo de "desarrollo espacial equilibrado" establecido en la Perspectiva de Desarrollo Espacial Europeo (ESDP)<sup>1</sup>, abordando las disparidades regionales a través de la utilización sostenible del potencial autóctono de la región.

No existe ninguna razón por la cual el ecoturismo marino deba ser intrínsecamente sostenible: las diversas actividades deben ser planeadas y gestionadas de tal manera que el concepto de sostenibilidad se integre desde un principio. El argumento central de este documento es que el ecoturismo marino puede aportar de hecho beneficios económicos a las áreas periféricas del Área Atlántica de la UE, pero a menos que su desarrollo se planifique y dirija de una manera adecuada siguiendo los principios del desarrollo sostenible, dichos beneficios no perdurarán. Un ecoturismo marino que no sea verdaderamente sostenible se expone a destruir la base de su propio recurso, perpetuando y no rompiendo el ciclo de renovación y desintegración que ha plagado tantas áreas locales a lo largo del litoral atlántico en las últimas décadas. Es fundamental que las comunidades a lo largo de toda el Área Atlántica de la UE apliquen los mismos principios universales de buenas prácticas de ecoturismo formulando soluciones locales, porque el recurso marino del que dependen es un recurso transnacional y compartido.

## 1.2 Campo de Aplicación y Público

La guía no sólo es indicada para proyectos completamente nuevos de ecoturismo marino, sino también para actividades turísticas marinas existentes que podrían adquirir la condición de ecoturismo marino. También está indicada para empresas que ya funcionan como "ecoturismo marino" de una forma u otra. En este último caso, se concede un mayor énfasis a la importancia de un seguimiento y revisión continuos, ya que las prácticas de planificación y gestión deberán prestar mucha atención a los entornos marinos y costeros constantemente cambiantes donde se desarrollan.

Con independencia de sus limitaciones, los sistemas de planificación formal proporcionan el punto de arranque fundamental para promover y regular el desarrollo del ecoturismo marino. Si bien existen puntos débiles observables en las regulaciones actuales que atañen al ecoturismo marino, es posible que no sea realista cambiar por completo los mecanismos estatutarios, pero tampoco sería realista evitar abordar sus debilidades consustanciales. Entretanto, si tenemos en cuenta las dificultades a la hora de iniciar cambios importantes, puede utilizarse una combinación cuidadosa de estructuras estatutarias y voluntarias para mitigar los problemas ocasionados por la naturaleza enredada y compleja de la planificación del Ecoturismo Marino.

<sup>1</sup> Comisión Europea (1999), Perspectiva del Desarrollo Espacial Europeo: Hacia un Desarrollo Equilibrado y Sostenible del Territorio de la Unión Europea, Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

Los siguientes organismos son socios del proyecto META: la Universidad del Oeste de Inglaterra, Bristol (UK), el Municipio de Torbay (UK), el Instituto de la Marina, Dublín (IR), y la Escuela de Negocios MBA, Gran Canaria (ES).

### Este Documento Contiene:

- Un análisis del rol y de las consideraciones más generales de la planificación a la hora de promover el desarrollo sostenible del ecoturismo marino,
- Un modelo de buenas prácticas para la planificación del Ecoturismo Marino, estableciendo siete principios para un ecoturismo marino genuinamente sostenible,
- Una serie de manuales a través de los que pueden llevarse a cabo estos principios por medio de una actuación,
- Ilustraciones y estudios de casos de buenas prácticas,
- Recursos para emprendedores y legisladores locales,
- Un repaso de las Obligaciones y Responsabilidades Internacionales y con la UE de los Planificadores del Ecoturismo Marino.

Es importante que los legisladores locales aprecien la complejidad de tratar de desarrollar y regular la actividad del ecoturismo. Sin embargo, se asume que los emprendedores y ejecutivos locales tienen un poder limitado para influir en los cambios a gran escala requeridos en el sistema estatutario de planificación. Con esta perspectiva, se ha elaborado otra breve publicación, titulada **“Planificación del Ecoturismo Marino en el Área Atlántica de la UE: Implicaciones de los Principios Transnacionales”**, que establece la política de planificación del Ecoturismo Marino y las consideraciones reguladoras para los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales nacionales e internacionales (ONGs) y las asociaciones de ecoturismo. También se puede descargar un nuevo documento titulado **“Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible en el Área Atlántica de la UE: Anteproyecto para una Comercialización Responsable”** desde la página web [www.tourism-research.org](http://www.tourism-research.org).

Uno de los principales contenidos temáticos de esta guía es la importancia de un planteamiento “participativo” para lograr un ecoturismo marino genuinamente sostenible. Sin embargo, cualquier documento de orientación puede considerarse como “verticalista”. La orientación ofrecida es prescriptiva, pero siempre debe interpretarse en su contexto local y con los afectados a escala local, sin cuyo apoyo y participación activa ningún ecoturismo marino puede ser genuinamente sostenible.

Este documento está diseñado para resultar compatible en líneas más generales con una guía de principios de planificación a escala nacional. En concreto, se tiene la intención de que esta orientación complementa a la guía de principios de planificación a escala nacional sobre turismo, gestión integrada de zonas costeras, medioambiente y desarrollo de aquellos Estados Miembros pertenecientes al Área Atlántica de la UE.

### 1.3 Contexto

Muchas comunidades costeras del Área Atlántica de la UE hunden sus raíces en la pesca comercial y en modalidades turísticas tradicionales. Entre dichas comunidades ha existido la tendencia a desarrollar una fuerte dependencia económica y cultural de estas actividades tradicionales, cuyos requerimientos tienden a predominar en términos de desarrollo espacial. Muy recientemente, sin embargo, muchas comunidades costeras han estado sujetas a graves presiones como resultado de la progresiva reducción de las posibilidades de pesca al hilo de la Política Pesquera Comunitaria de la UE, con el resultado de que muchas comunidades pesqueras se han visto forzadas hacia un periodo de declive económico estructural y tensión social. Entretanto, el sucedáneo convencional del turismo costero tradicional ha resultado tener cada vez menos valor en razón de la fuerte competencia internacional. Por consiguiente, el imperativo dentro de la planificación espacial en las comunidades periféricas del Área Atlántica de la UE ha cambiado de manera considerable en los últimos años. En lugar de tratar de propiciar un nuevo desarrollo de la industria pesquera comercial y de las modalidades turísticas tradicionales, la planificación espacial trata de estimular la regeneración social y económica a través de un proceso de diversificación.

Hoy por hoy algunas comunidades están volviendo a modalidades “nuevas” de turismo y el desarrollo del ecoturismo marino representa una importante vía a través de la cual puede mejorarse la calidad (y en concreto, la calidad medioambiental) de los productos turísticos proporcionados por las comunidades periféricas. Tiene el potencial de volver a poner en servicio algunas de las infraestructuras y recursos empleados anteriormente por la pesca marina y las industrias turísticas locales. Sin embargo, existe una creciente convicción de que cualquiera de dichos proyectos debe contribuir a objetivos de sostenibilidad más generales. La experiencia sugiere que a menos que una actividad turística de cualquier tipo se planifique y dirija de manera adecuada, ésta se expone a comprometer los componentes económicos, sociales y/o medioambientales de la sostenibilidad de un área y también, a través de sus implicaciones en el transporte, del medioambiente mundial.

El ecoturismo marino genuinamente sostenible ofrece la oportunidad de promover un nuevo desarrollo que aporte beneficios de regeneración económica y social a escala local, a la vez que tiene un impacto neutral o incluso positivo sobre los ecosistemas y el medioambiente.

### A Quién va Dirigido este Documento

Este documento va dirigido a “emprendedores” y a legisladores de las autoridades locales que se sienten motivados por las actividades del Ecoturismo Marino.

“Emprendedores” locales  
Agencias gubernamentales a escala regional  
Departamentos de las Autoridades Locales, incluyendo, pero no limitados, a:

- Planificación
- Transporte
- Desarrollo Económico Local
- Servicios Recreativos
- Servicios Medioambientales
- Agenda Local 21
- Gestión Medioambiental (EMAS / ISO14001 / BS7750)
- Turismo
- Autoridades Portuarias
- Gestión de Zona Costeras
- Organizaciones Asociadas:
- Consorcios afiliados (por ejemplo Torbay Coast y Countryside Trust)
- Comercialización turística conjunta pública /privada

Legisladores y Emprendedores del Sector Voluntario:

- Organizaciones No Gubernamentales (ONGs)
- Organizaciones No Gubernamentales Cuasi-autónomas (ONGCUAs)
- Organizaciones Locales No Gubernamentales Cuasi-autónomas (OLNGCUAs)
- Legisladores Individuales
- Afectados (grupos de residentes, grupos de usuarios, proveedores y operarios, promotores, objetores)



## 1.4 Cómo se Elaboró este Documento

Este documento se ha elaborado como parte de un estudio transnacional Interreg IIc de la UE<sup>2</sup>: Ecoturismo Marino para el Área Atlántica (META-). El META- fue cofinanciado por el Fondo de Desarrollo Regional Europeo (a través del Programa del Área Atlántica Interreg IIc) y el Ministerio del Reino Unido para el Medioambiente, Transporte y Regiones (desde el 7 junio de 2001 Ministerio para el Transporte, Gobierno Local y Regiones).

El asesoramiento se desarrolló a partir de una serie de estudios llevados a cabo por los socios del Proyecto META en el Reino Unido, España e Irlanda. También se basa en los hallazgos de un estudio de "referencia" que examinaba el potencial del ecoturismo marino en el Área Atlántica de la UE, así como en un informe elaborado para el proyecto sobre ecoturismo marino "en alta mar" en Tenerife (ES) y las Azores (PT).

Más de 600 representantes de una amplia gama de grupos potencialmente interesados del Área Atlántica de la UE y otras partes fueron invitados a tomar parte en un proceso consultivo para elaborar este documento. Se pidió una serie de respuestas como medio de consolidar el asesoramiento contenido dentro del documento de consulta, así como de potenciar la viabilidad de su aplicación, a la vez que se aseguraba que el documento final publicado resultaba en su aplicación tan transnacional como se podía lograr.

---

<sup>2</sup> El rol del Programa Interreg IIc es el de profundizar en la aplicación de la Perspectiva del Desarrollo Espacial Europeo (ESDP). El objetivo globalizador del Interreg IIc para el Área Atlántica consiste en "fortalecer la cohesión económica y social en las regiones afectadas y estimular el desarrollo sostenible por medio de la cooperación transnacional para reducir la desventaja de las regiones (en concreto su situación periférica) y explotar su potencial."

## 2. Problemas, Retos y Oportunidades

El ecoturismo tiene fama de atraer a turistas que generan un elevado desembolso, y las estimaciones sugieren que tiene un "valor" de entre 10 y 17,5 billones de dólares a escala mundial<sup>3</sup>, aunque pocas veces se explican las bases sobre las que se calculan dichas cifras. El centro de atención de este documento se encuentra en la modalidad concreta de ecoturismo que se conoce como ecoturismo marino.

El turismo mundial ha crecido de forma vertiginosa durante los últimos 50 años, y tanto es así que hoy por hoy se considera la industria más grande del mundo, contribuye con más de un 10% al producto doméstico bruto mundial y emplea a más del 10% de la población activa mundial. El ecoturismo, entretanto, tiene la reputación de ser el sector de crecimiento más rápido dentro de la industria del turismo mundial, con unas estimaciones de su tasa de crecimiento que varían entre un 10% y un 30% al año. En la actualidad en casi cualquier país del mundo, incluyendo a aquellos localizados a lo largo del litoral Atlántico de la UE, se llevan a cabo actividades relacionadas con alguna modalidad de ecoturismo.

### 2.1 ¿Qué es el Ecoturismo Marino?

Dicho de una manera muy simple, el ecoturismo es el turismo que se basa en permitir a las personas que perciban el entorno natural de maneras que se encuentren en consonancia con los principios del desarrollo sostenible. El concepto de "ecoturismo marino", tal como se utiliza en el presente documento, se refiere al ecoturismo que tiene lugar en la zona costera, en el medioambiente marino, o en ambos.

El desarrollo del ecoturismo marino puede considerarse como una oportunidad de ayudar a regenerar comunidades costeras que están experimentando penalidades económicas como resultado del declive de sus sectores económicos tradicionales, como es el caso de la agricultura, la pesca comercial y el turismo costero. El ecoturismo marino puede generar resultados positivos para el entorno natural, por ejemplo recaudando fondos que pueden utilizarse para la protección medioambiental, proporcionando alternativas económicas a actividades que degradan o merman el entorno natural, y propagando el eco-conocimiento y los principios de desarrollo sostenible de una manera más generalizada. Sin embargo, la experiencia ha puesto de manifiesto que para que el ecoturismo marino desempeñe este rol de manera eficaz, éste debe desarrollarse y comercializarse dentro de un contexto de planificación que asegure que la práctica del ecoturismo resulta compatible con los principios de sostenibilidad. Comercializar el ecoturismo supone acercar a los turistas a la naturaleza: una actividad que lleva aparejado el riesgo de causar un grave daño a las mismas cosas que los operadores de ecoturismo tratan de que los turistas descubran. El ecoturismo marino que se hace en malas condiciones, o en exceso, puede originar más daños que beneficios.

El ecoturismo marino gira fundamentalmente en torno a la cuestión de tratar de establecer y mantener una relación simbiótica entre el turismo y el entorno marino natural. Esto significa que hay que dirigir un ecoturismo que aporte a los turistas una experiencia satisfactoria (por la que van a pagar) a la vez que se aprecia el valor de conservación intrínseco del entorno natural del que depende el ecoturismo marino.

La dependencia del ecoturismo marino de un entorno natural de alta calidad es, al mismo tiempo, su principal debilidad y su principal virtud. Por una parte, el ecoturismo marino es una actividad que implica poner a las personas en contacto con el entorno natural. Al hacerlo, el ecoturismo marino conlleva el riesgo de dañar las cosas que los ecoturistas desean descubrir. Así, por ejemplo, las actividades de observación de ballenas desde barcos con motor pueden tener el efecto de perturbar a los animales en puntos críticos de su ciclo vital (por ejemplo en época de apareamiento o de lactación de las crías). Esto, a su vez, puede amenazar a la viabilidad biológica de la población de ballenas que se pretende que los ecoturistas observen. Por otro lado, la dependencia de los operadores de ecoturismo marino de un entorno de alta calidad en el que trabajar presenta a éstos un fuerte incentivo que respetar y proteger. Además, el ecoturismo marino puede ayudar a proporcionar los fondos necesarios para la gestión de la actividad y para el trabajo de conservación relacionado con los componentes del entorno natural en cuestión.

### Ejemplos de Ecoturismo Marino

Algunos ejemplos de actividades que podrían ser ecoturismo marino incluyen:

- la observación de ballenas, delfines, tiburones, focas y otros animales marinos,
- la ornitología de las aves marinas,
- las inmersiones y el buceo,
- viajes para visitar lugares de interés natural en un barco por la superficie o en submarino, visitas a los charcos que quedan en las rocas al bajar la marea,
- paseos por sendas costeras y playas y visitas al litoral y acuarios.

Las actividades del ecoturismo marino pueden tener su base en el mar o en tierra, o en ambos lugares. Pueden organizarse de manera formal o independiente. Pueden constituir la base de unas vacaciones especializadas o simplemente ser un elemento más de unas vacaciones convencionales.

### Definiendo el Ecoturismo Marino

El ecoturismo marino se centra en el disfrute y apreciación de la naturaleza e incluye:

- la participación local en la planificación y gestión;
- una gestión sostenible con la protección medioambiental como prioridad clave;
- una interpretación y educación apropiadas sobre el medioambiente natural;
- la colaboración entre afectados;
- una comercialización responsable; y
- un seguimiento y evaluación apropiados.

<sup>3</sup> Fennell. D. (1999) el Ecoturismo, Londres: Routledge.

Sostenibilidad es el concepto clave a la hora de definir que es un ecoturismo genuino. Sin embargo, se ha propugnado que el requisito de la sostenibilidad representa a menudo el vínculo débil entre los principios y la práctica del ecoturismo<sup>4</sup>. Si bien aquellas personas responsables de las áreas con ecoturismo tienden a mostrarse bastante dispuestas a adherirse al concepto de sostenibilidad, con demasiada frecuencia la fuerza motriz del ecoturismo en la práctica es el deseo de generar ingresos económicos de unos recursos que en otras circunstancias estarían siendo infrautilizados (y, por lo tanto, con escasas oportunidades económicas). Por lo general esto implica estimular una serie de incrementos progresivos en el número de visitantes (a menudo a través de una agresiva e inapropiada comercialización), lo que desemboca indefectiblemente en importantes repercusiones perjudiciales para el entorno natural, además de en diversos impactos socioculturales de carácter adverso sobre la población local. La ironía es que un ecoturismo planificado y dirigido de manera deficiente puede contribuir a su propia desaparición, toda vez que el ecoturismo genuinamente sostenible requiere de un entorno de alta calidad para trabajar de forma satisfactoria.

Los estudios de casos sugieren que aquellos operadores de ecoturismo que practican de manera más eficaz los criterios esbozados anteriormente tienden a: trabajar en áreas relativamente remotas; tienen estructuras evolutivas apropiadas de gestión medioambiental y turística; y éstas son administradas por operadores muy motivados<sup>5</sup>. Sin embargo, como modalidad de turística basada en un ecosistema, el ecoturismo marino tiene también la obligación de respetar el medioambiente mundial que puede verse afectado desfavorablemente por las implicaciones del calentamiento mundial originado por el transporte necesario para alcanzar áreas remotas.

## 2.2 ¿Quiénes son los Ecoturistas Marinos?

Si tenemos en cuenta los problemas observados al definir el concepto de ecoturismo, quizás no resulte sorprendente que los profesionales de la comercialización hayan encontrado dificultades para identificar el perfil del mercado del ecoturista. En concreto, en ausencia de una definición consensuada y generalmente aplicable del concepto de ecoturismo, resulta complicado especificar un conjunto concreto de actividades a las que se dedican los ecoturistas pero no otros turistas. Otro problema es que el ecoturismo se utiliza a veces únicamente como un dispositivo de comercialización, a menudo por parte de empresas que quizás no desarrollen un ecoturismo genuino, en el sentido atribuido a éste por algunas de las definiciones más estrictas. Algunos, entretanto, tienden a utilizar el término en un sentido mucho más amplio y hacen referencia a un espectro bastante más general de oportunidades turísticas derivadas de la naturaleza que no cumplen de manera necesaria los principales principios de la práctica del ecoturismo. Un nuevo factor que complica las cosas es el hecho de que los servicios relacionados con el ecoturismo suelen adquirirse en combinación con otros diversos tipos de experiencia turística, y éstos pueden tener lugar en una multiplicidad de contextos turísticos. Como resultado, existe todo un rango de nichos de mercado en los que podría situarse a los ecoturistas, si bien aquellos que se encuentran de manera ostensible en otros mercados turísticos podrían llegar a tomar parte en las experiencias del ecoturismo.

En cuanto al perfil del "ecoturista típico", los estudios sugieren que no existe tal. Aquellas personas que practican el ecoturismo parecen entrar en todas las formas y tamaños, con una multiplicidad de motivaciones y diversos intereses. Si bien es posible descubrir amplias diferencias y similitudes entre los diferentes grupos de ecoturistas que toman parte en diferentes tipos de ecoturismo, no ha emergido ningún acuerdo generalizado acerca de cómo debe segmentarse mejor el mercado del ecoturista en su totalidad. En los recuadros siguientes se hayan contenidas tres sugerencias para clasificar a los diferentes tipos de ecoturistas:

Si bien quizás resulte más seguro concluir que el "ecoturista típico" con un perfil de mercado identificable simplemente no existe, es cierto que pueden encontrarse ecoturistas en un espectro muy amplio de mercados. El espectro se extiende desde el pequeño nicho de mercado del *observador consagrado a naturaleza* en un extremo, al otro más grande, pero escasamente investigado, del *turista ocasional de la naturaleza*.

<sup>4</sup> Garrod, B. (2002), "Prólogo", *Publicación Internacional sobre Desarrollo Sostenible* (edición especial sobre ecoturismo), 5 (3), en preparación.

<sup>5</sup> Harris, R. y Leiper, N. (1995), *Turismo Sostenible: Una Perspectiva Australiana*, Chatswood, Australia: Butterworth-Heinemann

### ¿Quién participa?

Una clasificación de los ecoturistas se basa en el nivel de dedicación y en el tiempo de atención\* de aquellos que participan en una amplia gama de experiencias turísticas:

**Turistas crónicos de la naturaleza:** investigadores científicos o miembros de excursiones concebidas de manera específica para la formación, la retirada de desperdicios o propósitos similares

**Turistas consagrados a la naturaleza:** personas que hacen viajes de manera específica para ver áreas protegidas y que quieren entender la historia local natural y cultural

**Turistas de la naturaleza de la corriente mayoritaria:** aquellos que visitan destinos naturales sobre todo para tener una experiencia turística fuera de lo común

**Turistas ocasionales de la naturaleza:** aquellos que experimentan la naturaleza de una manera casual como parte de unas vacaciones más generales

\* Lindberg, K. (1991), Políticas para Maximizar los Beneficios Ecológicos y Económicos del Ecoturismo, World Resources Institute.

### ¿Qué efectos tienen?

Los diferentes niveles del ecoturismo también pueden distinguirse entre sí por sus efectos y no por sus intenciones. Estos efectos adoptan la forma de dos importantes modalidades:

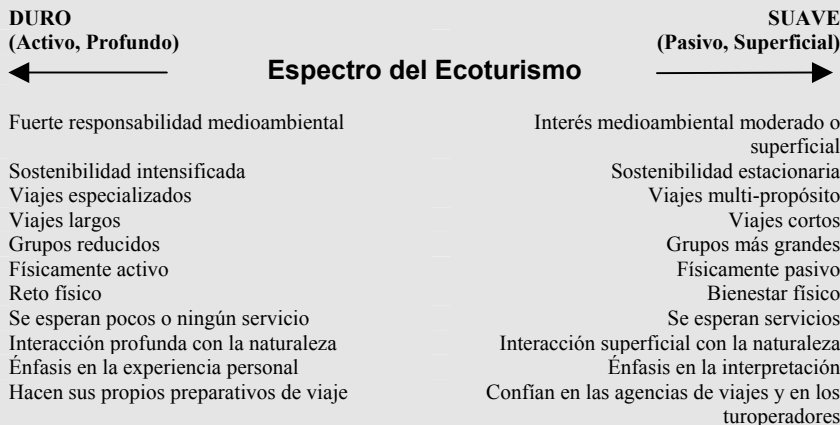
**El efecto sobre el ecoturista,** en el que la participación en el ecoturismo lleva la experiencia del ecoturista más allá del mero disfrute y, de una manera progresiva, hacia la incorporación de un aprendizaje y de cambios en la conducta del ecoturista mientras éste se encuentra de vacaciones y después de regresar al hogar

**El efecto sobre el entorno,** en el que la participación en el ecoturismo lleva al ecoturista desde un rol pasivo, en el que su satisfacción se basa netamente en el disfrute del entorno natural, a un rol activo, en que sus actividades contribuyen de hecho a proteger y/o reforzar la calidad del entorno natural.

\* Orams, M.B. (1995), "Hacia una Forma más Deseable de Ecoturismo", *Tourism Management*, 16 (1), páginas3-8.

### Ecoturismo Duro y Suave

Existe también un contexto productivo que tiene su origen en un espectro entre ecoturismo "duro" y "suave" como modelos ideales frente a los que pueden cuantificarse las características de los ecoturistas reales. El siguiente diagrama ilustra éstos "modelos". En la mayor parte de los casos, el ecoturista real (o grupos de ecoturistas) quedará encuadrado a medio camino entre estos dos casos polares:



\*Weaver, D.B. (2002), El Concepto Evolutivo del Ecoturismo y sus Posibles impactos", *International Journal of Tourism Research*, , 5 (3), en preparación.

### 2.3 ¿Cómo puede ayudar el Ecoturismo Marino a Lograr un Desarrollo Espacialmente Equilibrado y Sostenible de la Unión europea?

La Perspectiva del Desarrollo Espacial Europeo (ESDP)<sup>6</sup> 1999, basada en el Informe Brundtland de las Naciones Unidas<sup>7</sup>, es significativa en el sentido de que por primera vez se hace explícita la dimensión espacial del desarrollo sostenible en un documento programático de elevado perfil dentro de la UE. La ESDP defiende que, sobre todo desde que entró en vigor la Unión Económica y Monetaria Europea (UEME), se han estado haciendo progresos significativos para conseguir la integración económica. Así, por ejemplo, mientras que en 1986 el PIB per capita de las 25 regiones más prósperas de la UE era 2,7 veces mayor que el de las 25 regiones menos prósperas, mientras que en 1996 la diferencia era tan sólo de 2,4 veces<sup>8</sup>. Sin embargo, el informe reconocía que, a pesar de que se estaban reduciendo las disparidades económicas regionales, éstas todavía eran considerables. Según los propios cálculos de la Comisión Europea, las disparidades regionales entre los estados de los EE.UU., por ejemplo, eran un 50% más bajas que las que quedaban patentes entre las diversas regiones de la UE<sup>9</sup>. Entretanto, las disparidades regionales dentro de la mayor parte de los estados miembros están aumentando. Esto ocurre porque los centros urbanos de los cuatro países de cohesión (España, Portugal, Grecia y Irlanda) a menudo tienen elevadas tasas de crecimiento económico en comparación con sus regiones rurales más remotas. Mientras eso ocurre, en los estados miembros más prósperos continúan las disparidades de crecimiento entre regiones que en otros tiempos fueron prósperas y que ahora tienen industrias decadentes y aquellas donde el crecimiento económico ha sido más firme.

La mayor integración económica ha aumentado también la interdependencia entre las regiones. El logro del Mercado Único Europeo ha hecho que las fronteras internas resulten casi invisibles, con diferentes y a menudo más intensas relaciones espaciales que emergen entre los países, regiones y ciudades. Esto ha aumentado la exposición de las regiones a los impactos de las políticas mutuas, y los efectos de las políticas aplicadas en una región tienen a menudo impactos harto elocuentes sobre los agentes económicos ubicados en otras partes. Mientras tanto, las políticas de la UE han tenido a menudo efectos contradictorios en términos espaciales, y a veces han servido para reforzar y no reducir las disparidades económicas entre, y sobre todo dentro de, los distintos países. Por lo tanto, la ESDP observó la necesidad de una mayor coordinación a cada nivel. Sin embargo, debido a las disparidades económicas existentes, no todas las regiones empiezan desde el mismo punto, lo que complica de manera considerable la tarea de lograr un desarrollo sostenible a través de un proceso de integración económica. Por consiguiente, se consideró esencial que la UE se encaminase de una manera gradual hacia la consecución de un modelo aún más espacial de desarrollo en la totalidad de su territorio.

Entretanto, la ESDP también observó una perentoria necesidad de progresar más allá de una unión económica hacia una unión medioambiental y social. De conformidad con la definición de desarrollo sostenible establecida en el Informe Brundtland, éste requiere no sólo la búsqueda de un crecimiento económico, sino también el logro de la protección medioambiental y el desarrollo social. En concreto, la ESDP hizo una puntualización especial para propugnar que el desarrollo sostenible no debe significar la disminución de la diversidad sociocultural entre los pueblos de la UE, sino una retención de la diversidad como una de las mayores virtudes de la UE. Esto implica reconciliar las aspiraciones económicas de un área con sus funciones culturales y ecológicas, contribuyendo de este modo al desarrollo territorial sostenible de la UE en su sentido más amplio.

La UE suele ser estructuralmente más débil en su periferia geográfica. La actividad económica de la UE se concentra mucho en un área "nuclear" definida por un pentágono que une Londres, París, Milán, Munich y Hamburgo. Esta área relativamente pequeña contiene aproximadamente al 40% de los ciudadanos de la UE que producen alrededor de un 50% del PIB de la UE<sup>10</sup>. Las regiones situadas en la periferia de la UE, entretanto, tienden a mostrar tasas de crecimiento económico más bajas que la media, tasas de desempleo superiores a la media y multitud de otros problemas económicos y sociales asociados a su condición periférica. Por otro lado, es en estas áreas más

<sup>6</sup> Comisión Europea (1999), Perspectiva del Desarrollo Espacial Europeo: Hacia un Desarrollo Equilibrado y Sostenible del Territorio de la Unión Europea, Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

<sup>7</sup> Comisión Mundial sobre Medioambiente y Desarrollo (1987), *Nuestro Futuro Común*, Oxford: Oxford University Press.

<sup>8</sup> Comisión Europea (1999), op. cit., p.9.

<sup>9</sup> Ibid, p.9

<sup>10</sup> Ibid, p.61.

periféricas, en virtud de sus proporciones más modestas de crecimiento económico, donde se encuentran muchos de los recursos naturales prístinos que aún subsisten.

El ecoturismo marino en el Área Atlántica de la UE tiene el potencial de desempeñar un rol beneficioso para lograr los objetivos de la UE, tal como se establece en la ESDP. Las principales razones pueden sintetizarse de la siguiente manera:

- El ecoturismo marino, si se dirige de una manera que se encuentre en total consonancia con los principios de sostenibilidad, ofrece un vehículo para el desarrollo sostenible de las áreas periféricas. Al desarrollar el ecoturismo marino de una manera sostenible, el desarrollo económico puede surgir de una manera tal que minimice los impactos perjudiciales sobre el medioambiente natural y cultural, representando una forma de desarrollo que aborda las necesidades de las generaciones futuras, así como las de la presente generación. Sin embargo, debe tenerse presente que un ecoturismo marino que no observe los principios de sostenibilidad, o que lo haga sólo de puertas afuera, no suele cumplir los objetivos establecidos en la ESDP. Trabajar de una manera que es fundamentalmente dañina para el entorno natural y la cultura de la sociedad en la que tiene lugar no ayudará a generar un desarrollo sostenible en el sentido proyectado por la ESDP. De igual manera, el ecoturismo marino diseñado únicamente con la intención de proteger a éste y de conservar las prácticas culturales de las comunidades en las que tiene lugar tampoco podrá ser sostenible a menos que genere también beneficios económicos significativos y duraderos para la población local.
- Gran parte del Área Atlántica de la UE se encuentra en la periferia de Europa, donde los recursos prístinos son todavía abundantes y no han sido mermados o expoliados en la misma magnitud que en las áreas nucleares de la UE, donde el crecimiento económico en épocas precedentes se ha desarrollado a menudo a costa del entorno natural. Esto se aplica de manera concreta a los recursos marinos, en los que la periferia atlántica de la UE parece tener una ventaja comparativa significativa sobre las áreas nucleares. Muchas comunidades del Área Atlántica de la UE poseen también un patrimonio cultural que hunde sus raíces en una relación cercana al mar. Además, a medida que continúa extendiéndose la “periferia de placer” y los turistas buscan cada vez más nuevos destinos de aventuras para sus vacaciones, la lejanía puede ser una importante fuente de ventajas competitivas para las áreas periféricas. Por lo tanto, el ecoturismo marino parece ser un medio apropiado de ayudar a las regiones del Área Atlántica de la UE a “ponerse al día” económicamente con sus competidores de las regiones nucleares.
- Muchos de los recursos necesarios para desarrollar el ecoturismo marino se encuentran ya funcionando, como es el caso, por ejemplo, de las instalaciones portuarias, o pueden reformarse fácilmente para su aprovechamiento en actividades del ecoturismo marino, como ocurre, por ejemplo, con los barcos de pesca tradicionales. De hecho, en muchos emplazamientos se están liberando recursos debido al declive estructural continuado en las industrias tradicionales del enclave, como es el caso de la pesca comercial en el mar y el turismo costero. A menudo el crecimiento del ecoturismo marino puede volver a poner en servicio muchos de dichos recursos, ayudando a mitigar el descalabro económico. El ecoturismo marino tiene también el potencial de aprovechar de manera sostenible unos recursos que de otra manera no se utilizarían y, por lo tanto, no contribuyen a los esfuerzos de regeneración local.
- La temporalidad puede ser un problema concreto en las áreas periféricas a las que se dirige el turismo. A menudo se produce un marcado punto álgido de la actividad, por lo general en los meses de verano, cuando los recursos se encuentran a pleno rendimiento, seguido por una disminución similarmente marcada, por lo general en los meses de invierno, cuando algunos recursos significativos son infrautilizados o no se utilizan en absoluto. Muchos tipos de ecoturismo marino, sin embargo, muestran un patrón estacional más estable y tienen sus puntos álgidos de demanda durante la “temporada alta” del año turístico tradicional (por lo general en primavera y otoño). Los observadores de pájaros, por ejemplo, a menudo se encuentran activos en otoño, cuando las diversas especies costeras están emprendiendo su migración estacional. Por lo tanto, el ecoturismo marino representa un medio de “rellenar” la temporada turística, posibilitando una utilización más eficaz de los recursos a lo largo del año.
- Algunos destinos turísticos han buscado catalizar su regeneración económica intentando llevar a cabo lo que constituye esencialmente una “estrategia de diversificación de mercado”. Esto supone tratar de encontrar nuevos mercados para sus productos durante los meses de temporada baja. Sin embargo, en muchos casos esta estrategia no ha tenido éxito, sobre todo generales porque los destinos no han reconocido que una diversificación eficaz del mercado requiere

también de nuevos productos, con diferentes formulaciones, presentaciones y precios que resulten atractivos a los turistas fuera de la temporada<sup>11</sup>. El ecoturismo marino, por otro lado, representa una forma de "diversificación del producto". Esto significa que hay que tratar de encontrar nuevos productos que generen nuevos mercados para que el destino los explote durante la temporada baja. Además, muchas estrategias de diversificación de productos requerirán niveles de inversión que se encuentran más allá del alcance de los destinos periféricos pequeños. Los campos de golf y las mega-atracciones pueden atraer turistas durante todo el año, pero, por lo general, suponen unas inversiones sumamente costosas. El ecoturismo marino, por otro lado, puede hacerse incluso a micro-escala, como de hecho se hace en muchas partes del mundo, y requiere a lo sumo modestos niveles de inversión.

- Los destinos turísticos periféricos tienden también a padecer el problema de las "fugas" de desembolsos, esto es, los desembolsos que genera el turismo acaban lejos del destino en forma de pagos para aportaciones que deben comprarse fuera del área local. Esto significa que una menor proporción del gasto turístico se queda en el destino para volverla a invertir, generando de este modo "efectos multiplicadores" en la economía local. Los destinos insulares pequeños, como es el caso de Canarias y Azores, suelen tener elevados factores de fuga, sobre todo porque son autosuficientes en relativamente pocos productos de consumo. Los estudios sugieren, sin embargo, que los patrones de consumo de los ecoturistas, sobre todo los del extremo "duro" del espectro, se decantan por artículos y servicios producidos a escala local. A menudo los ecoturistas se alojan de una manera más modesta en alojamientos locales, y no en "hoteles internacionales", y con frecuencia están dispuestos a probar una dieta más cercana a la de la población local, a comprar las artesanías locales y no los recuerdos producidos en masa que se traen de fuera, y así sucesivamente. Por lo tanto, el ecoturismo marino puede propiciar que en la economía local se produzcan menores fugas, así como unos efectos multiplicadores más elevados que otras formas de turismo.

## 2.4 El Rol de la Planificación en la Actividad del Ecoturismo Marino

Cualquier nuevo proyecto trae consigo una mezcla de costes y beneficios, así como de intereses opuestos, y esto es en gran medida lo que ocurre con el ecoturismo marino. Puede utilizarse el sistema de planificación para tratar de resolver estos intereses opuestos, sobre todo la necesidad de promover más oportunidades económicas, a la vez que se asegura que el nuevo proyecto no va a causar daños al entorno natural. Pero el sistema de planificación puede ser también un freno a ciertas formas de desarrollo si éstas no cumplen ningún criterio especificado (incluyendo los proyectos de ecoturismo marino que no siguen buenas prácticas). Las iniciativas deberán ser diseñadas teniendo presentes las necesidades del sistema de planificación, si bien al mismo tiempo se necesitan esfuerzos análogos para asegurarse de que los sistemas y políticas de planificación proporcionan un contexto conducente al desarrollo de proyectos apropiados de ecoturismo marino.

La planificación espacial o territorial es el medio a través del cual los gobiernos buscan guiar y regular la utilización y la propiedad del terreno, así como de propiciar inversiones para nuevos desarrollos. Los sistemas de planificación espacial se utilizan también para mejorar la coordinación de los impactos de otros principios sectoriales sobre los patrones de aprovechamiento del terreno y para abordar las disparidades económicas. La autoridad de planificación es a menudo el principal mecanismo a la hora de promover iniciativas de desarrollo y de coordinar las actividades de otras agencias en la ejecución. Se está prestando una creciente atención al rol de la planificación espacial al proporcionar un contexto estratégico para la inversión del sector público, y este objetivo se refleja en la Perspectiva de Desarrollo Espacial Europeo (ESDP)<sup>12</sup> y el Segundo Informe de Cohesión de la UE<sup>13</sup>. Así pues, por lo general los programas de financiación y los proyectos individuales tendrán que demostrar que se ajustan a la estrategia de planificación a escala regional y local.

Por lo tanto, el sistema de planificación desempeña un rol potencial crítico al promover, organizar y regular la actividad del ecoturismo marino. El plan META explica cómo debe complementarse la planificación espacial con otras acciones informales, pero el sistema de planificación formal proporciona un importante punto de arranque para

<sup>11</sup> Baum, T. y Hagen, L. (1999), "Respuestas a la Temporalidad: Las Experiencias de los Destinos Periféricos", *International Journal of Tourism Research*, 5 (1), páginas 299-312.

<sup>12</sup> Comisión Europea (1999), op.cit.

<sup>13</sup> Comisión europea (2001), *Unidad, Solidaridad, Diversidad para Europa, sus Pueblos y su Territorio: Segundo Informe sobre Cohesión Económica y Social*, [http://www.inforegio.org/wbdoc/docoffic/official/report2/contentpdf\\_en.htm](http://www.inforegio.org/wbdoc/docoffic/official/report2/contentpdf_en.htm).

promover y regular un desarrollo apropiado del ecoturismo de marino. Las actuaciones informales deben estar bien identificadas con, así como complementar a, el mecanismo formal.

En la práctica, los diferentes sistemas de planificación funcionan de maneras dispares y con objetivos variables. En muchos lugares de la periferia atlántica de la UE, la necesidad de desarrollo económico es primordial. En estos casos la planificación puede promover el desarrollo, pero, en líneas generales, tratará también de minimizar sus impactos medioambientales negativos. Cuando no se han controlado bien los efectos indeseados del turismo a escala local, se han producido demandas de sistemas de planificación para hacer frente al nuevo proyecto en general. Pero en muchos lugares este planteamiento está dando forma hoy en día a una promoción más positiva del desarrollo sostenible, reconociendo el potencial de un desarrollo apropiado para la sostenibilidad económica, medioambiental y social. En este planteamiento, el sistema de planificación debe buscar la configuración de un nuevo desarrollo, de tal modo que haga una contribución positiva al medioambiente y se asegure también de que el máximo beneficio económico se queda en el área local. Sin embargo, algunas regiones han hecho más progresos que otras a la hora adoptar unos objetivos de desarrollo sostenible.

Los tipos de instrumentos para la planificación formal varían de región a región. Todos los sistemas de planificación utilizan una combinación de planes que especifican los criterios que se van a utilizar para evaluar nuevas propuestas de desarrollo, junto con un sistema de control de permisos. Habrá un sistema de consulta con otros interesados en ciertos momentos del proceso. Por lo general las licencias se conceden a escala local, pero los documentos programáticos importantes que influyen en la toma de decisiones en el entorno local se harán a escala local, regional, y en algunos casos, nacional. Debe reconocerse que si bien es posible que haya una dotación de planes a diversos niveles, tal vez éstos no estén acabados o actualizados. La importancia de los instrumentos de planificación varía. En la mayor parte de los países existe al menos un plan que es de obligado cumplimiento legal y se aprobarán los proyectos que se ajusten a dicho plan. En Irlanda y el Reino Unido el plan es una consideración importante a la hora de tomar decisiones sobre un nuevo proyecto, pero existen más facultades discrecionales para tomar la decisión final, puesto que el plan no es de obligado cumplimiento legal.

Si se quiere que las iniciativas locales para promover el ecoturismo marino tengan buenos resultados, es fundamental que el sistema de planificación sea capaz de responder ante las mismas de una manera positiva. Esto significa que hay que hacer un esfuerzo para asegurar que los instrumentos de la planificación a todos los niveles incorporan políticas apropiadas que apoyen el ecoturismo marino, así como que los oficiales de planificación y miembros escogidos que elaboren planes y extiendan licencias entiendan la naturaleza y el valor del ecoturismo marino; que se produzca un primer contacto entre los emprendedores de iniciativas relacionadas con el ecoturismo marino y la autoridad de planificación a medida que avance cualquier nuevo proyecto.

Los emprendedores de proyectos de ecoturismo marino a escala local deberán repasar el contexto de la política de planificación. En todos los casos, será importante asegurarse de que cualquier instrumento de planificación nacional y regional se muestra sensible hacia un tipo apropiado de ecoturismo marino. Una declaración programática clara a escala nacional y/o regional será una importante señal para los ejecutivos locales. A escala local, es posible que haya oportunidades de incorporar políticas y criterios revisados al ecoturismo marino durante la revisión periódica de planes. En estos casos convendría especificar los criterios del proyecto o las "políticas paradigmáticas" que la autoridad de planificación podría considerar para su adopción formal. Cuando esto no resulte posible, tal vez sea apropiado preparar una orientación adicional para los encargados de tomar decisiones que proporcione un asesoramiento adicional y criterios adaptados a las circunstancias locales. Es de primordial importancia que se consideren las implicaciones de cualquier instrumento de planificación de obligado cumplimiento, puesto que su revisión puede dar lugar a un proceso largo y enrevesado.

## **2.5 Problemas de Planificación de las Actividades del Ecoturismo Marino en la Periferia Atlántica de la UE**

Al considerar la organización y la gestión del ecoturismo marino, es importante reconocer que existen diversos puntos débiles en la planificación y los contextos legislativos existentes, muchos de los cuales son aplicables a todos los países del Área Atlántica de la UE. Este documento adopta el planteamiento de que una combinación cuidadosa de estructuras estatutarias y voluntarias puede mitigar la naturaleza enredada y compleja de la problemática de la planificación del ecoturismo marino. Los



siguientes apartados analizan algunos de los problemas concretos que afrontan las autoridades al planificar y dirigir el ecoturismo marino.

### La Naturaleza del Medioambiente Marino

La naturaleza dinámica y sensible del medioambiente marino es quizás la cuestión más problemática que afrontan los planificadores del ecoturismo marino. Si bien el medioambiente terrestre pueden ser a menudo compartimentado de manera espacial, por lo general no puede aplicarse lo mismo al medioambiente marino por diversas razones. El mar transporta sedimentos, nutrientes, sustancias contaminantes y organismos a través y más allá de un emplazamiento específico, a lo largo de amplias distancias mediante la acción de las corrientes de agua, las corrientes oceánicas y los procesos atmosféricos. La actuación emprendida en una localidad, por lo tanto, puede afectar a otras localidades, a menudo muy distantes<sup>14</sup>. La mayor parte del peso de la polución de los océanos, incluyendo los residuos urbanos, industriales y agrícolas y las aguas de superficie, así como la deposición atmosférica, emana de actividades terrestres y afectan al medioambiente marino. Estas áreas se ven de igual modo amenazadas por la alteración física del medioambiente costero, incluyendo la destrucción de hábitats importantes para la salud del ecosistema.

La naturaleza abierta del medioambiente marino también crea problemas a la hora de planear normativas y políticas. En concreto, la falta de control y el movimiento de la fauna marina dentro de y sobre el agua pueden limitar el valor de unas estructuras de planificación estatutarias. Esta situación también exacerba los problemas que surgen al aplicar medidas de conservación marina estatutarias y voluntarias. A pesar de denominaciones como la de AMPs (Áreas Marinas Protegidas - IUCN) y de Reserva de la Naturaleza Marina, Áreas Especiales de Conservación Marina (AECs - Directiva de Hábitats de la UE), o, de hecho, la de aguas territoriales, existen pocas barreras físicas a la accesibilidad. Por lo tanto, es sumamente complicado vigilar las normativas en áreas marinas y costeras (sobre todo en áreas periféricas como es el caso del Área Atlántica de la UE).

En términos de la cuestión del acceso abierto, así como de la responsabilidad hacia y de la posesión del medioambiente marino, el hecho de que los océanos y mares sean recursos de propiedad común constituye un problema<sup>15</sup>. Cuando los mares no se encuentran sujetos a una propiedad individual o privada, existe la percepción de que pueden utilizarse sin coste alguno y surgen los problemas, ya que esto es una percepción absolutamente correcta en términos legales (en general). También pueden surgir problemas cuando usuarios individuales o privados tienen incentivos positivos para explotar el recurso hasta el límite de su capacidad o más allá, aun cuando las prácticas medioambientalmente perjudiciales contribuyen a la destrucción del recurso marino.

Además de la propiedad, existen diversos problemas que provienen de las interpretaciones dispares de los tratados y las normativas de la UE e internacionales, junto con sus denominaciones por parte de cada estado miembro. El ecoturismo marino es en este aspecto particularmente susceptible, ya que por su misma naturaleza se debe reconocer una amplia gama de estructuras reguladoras. Este efecto puede verse empeorado debido a la naturaleza de las autoridades que tienen la responsabilidad de aplicar las normativas (a menudo tipos muy diferentes de organizaciones, tanto dentro de como entre los Estados Miembros, con objetivos diferentes y posiblemente divergentes).

La definición espacial y la cobertura jurisdiccional del medioambiente marino y costero pueden presentar un reto a los planificadores<sup>16</sup>. La zona costera es el área de transición entre la tierra y el mar, y se extiende más allá de la zona internareal incluyendo áreas de tierra y mar que se influyen mutuamente y donde la utilización del área repercute en la zona en general<sup>17</sup>. Desgraciadamente, esta zona raramente corresponde a unidades administrativas o de planificación y existe mucha incertidumbre sobre los límites espaciales y los términos de la jurisdicción, lo que repercute en las responsabilidades locales, regionales y nacionales para la planificación del ecoturismo marino.

### Sectores que pueden tener un Incentivo o Repercutir en las Actividades del Ecoturismo Marino:

Turismo y Actividades recreativas, *pero también*

Agricultura  
Investigación Costera y del Océano  
Dragado y Eliminación de Aguas Residuales  
Pesquerías  
Silvicultura  
Vivienda  
Maricultura/Acuicultura  
Industria Marina y Generación de Energía  
Áreas Militares e Instalaciones Oceánicas  
Ingeniería y Tecnología  
Extracción de Gas y Petróleo  
Puertos /Muelles /Puertos deportivos  
Áreas Protegidas  
Embarcaciones y Navegación  
Eliminación de Residuos Sólidos y Peligrosos  
Pesca deportiva  
Contaminación del Agua / Control de la Contaminación  
Administración de la Flora y Fauna  
Conservación de la Naturaleza  
Suministros de Agua

<sup>14</sup> Cater, C. y Cater, E. (2001), "Medioambientes Marinos", en Weaver, D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

<sup>15</sup> Cater, C. y Cater, E. (2001), "Medioambientes Marinos", en Weaver, D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

<sup>16</sup> Taussik, J. (1997), "La Influencia de los Sistemas Institucionales sobre la Planificación de las Zonas Costeras: Experiencia de Inglaterra/Gales y Suecia", *Planificando la Práctica y la Investigación*, 12 (1), páginas9-20.

<sup>17</sup> CEC (1999), *Hacia una Estrategia para la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC) en Europa: Principios generales y Opciones Programáticas*, Luxemburgo: Oficina para las Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

## Conflictos de Aprovechamiento y Problemas Sectoriales

Los dilemas en los conflictos de aprovechamiento marino emergen a menudo en forma de concesiones. En concreto, siempre han existido dudas sobre la relativa compatibilidad entre el turismo y la conservación de la naturaleza<sup>18</sup>. Sin embargo, la necesidad de que el ecoturismo marino funcione como parte de un sistema "simbiótico" significaría que los compromisos y las concesiones entre sectores no son el ideal a seguir, y que tampoco dichas prácticas serían genuinamente sostenibles.

El ecoturismo depende mucho de la presencia de otras industrias<sup>19</sup> (véase el recuadro) lo que, por implicación, sugiere que la integración inter e intrasectorial no es sencilla de activar. Como consecuencia del conflicto intersectorial en el ecoturismo marino (es decir, industrias compatibles frente a industrias incompatibles), resulta complicado adoptar un planteamiento integrado respecto a la planificación, sobre todo cuando las repercusiones del ecoturismo marino pueden afectar a muchas industrias, autoridades e intereses diferentes. La falta de integración entre los sectores y los intereses no es exclusiva del ecoturismo marino, pero debido a su interrelación entre tierra y mar y a su máxima integración en la planificación y gestión del ecoturismo marino, es bastante complicada de lograr en la práctica. Además de esto, es posible que las estructuras de planificación y gestión que afectan a las áreas costeras terrestres no sean complementarias a las estructuras reguladoras del recurso marino, o que incluso entren en total conflicto con ellas.

El conflicto intersectorial entre la conservación de la naturaleza y la extracción del recurso es particularmente agudo. El proceso utilizado para crear una industria sostenible puede crear también elementos visuales incidentales y contaminación acústica; esto no sólo resulta hostil a la fauna, sino que afecta a la calidad de la experiencia del turista<sup>20</sup> y, por lo tanto, a la disposición a pagar por parte del turista. Esta imputación podría aplicarse a algunas de las denominadas empresas de "eco" turismo, donde se han aceptado una serie de injustas concesiones, pero en detrimento del recurso marino, la comunidad local o el turista. Es discutible que dichas empresas se consideren como un ecoturismo genuino cuando se encuentran comprometidos los intereses de una parte u otra.

El ecoturismo terrestre utiliza a menudo la parcelación como una técnica para superar los conflictos causado por el aprovechamiento, pero esto es mucho más complejo y complicado en el contexto marino que en el terrestre, sobre todo en términos de quién puede sumarse de manera justificable a la batalla de "qué industria incompatible debe retirarse". La parcelación no sería una medida apropiada, ya que las actividades del ecoturismo marino no pueden situarse dentro de "parcelas" discernibles. Sin embargo, no es conveniente insistir en el hecho de que el ecoturismo marino debe funcionar en un área libre de industrias incompatibles, aunque, a buen seguro, cualquier alianza *quid pro quo* entre el ecoturismo marino y la industria incompatible que se encuentra en entredicho no constituiría un arreglo sencillo. Es posible que la colaboración no sea del todo simple cuando los posibles colaboradores tienen una preparación diferente, lealtades diferentes, interpretaciones diferentes del interés público y diagnósticos diferentes sobre el problema del recurso<sup>21</sup>.

Existen también algunas cuestiones intra-sectoriales, en el sentido de que los planificadores del ecoturismo y los legisladores no sólo deben enfrentarse a sectores incompatibles, sino que, a menudo, también deben hacerlo con otras actividades turísticas que pueden interferir con el ecoturismo<sup>22</sup>. Con pocas salvedades, son los intereses del sector turístico convencional los que prevalecen sobre los intereses del ecoturismo. Existe incluso otro posible conflicto intra-sectorial entre las actividades del turismo de la fauna marina y el ecoturismo marino, cuando la relativa dotación legislativa y programática para el primero no cubre las necesidades del segundo. Esto resulta problemático cuando el recurso natural marino libre puede incluir a los mismos animales y el mismo hábitat para ambas formas de turismo, aun cuando se trabaje desde áreas terrestres diferentes (véase el recuadro sobre *Los Delfines Mulares*).

La responsabilidad y la incompatibilidad sectoriales no son los únicos límites que deben considerar los planificadores del ecoturismo marino. Cuando diferentes sistemas de

## Los Delfines Mulares en el Estuario de Moray

Un ejemplo de diferentes promotores que recurren a la misma población de fauna móvil puede encontrarse en los últimos años en el movimiento hacia el sur de los delfines mulares en el Estuario de Moray en Escocia (una población de la que se pensaba que residía allí). Ahora se están avistando delfines en lugares del sur tan lejanos como St Andrew Bay, en la costa oriental de Escocia, mientras que en la primera la mitad de los años noventa los delfines raramente eran divisados fuera del estuario. El mismo grupo de delfines podría ser potencialmente la principal atracción para el turismo de la fauna marina y para las empresas de ecoturismo marino en igual medida, dependiendo de dónde son interceptados por los visitantes. Si no son genuinamente sostenibles, las actividades turísticas con la fauna y flora marinas pueden acabar por socavar las medidas definidas por las empresas de ecoturismo marino genuino.

Fuente: Revista de la Naturaleza de la BBC (2001), *Seeing Fins*, 19 (8), agosto, páginas 62-64.

## Responsabilidad de Varios Afectados sobre los Delfines Mulares del Estuario de Shannon

En West Clare, Irlanda, la población residente de delfines mulares en el Estuario de Shannon se ve potencialmente afectada por la legislación y la política no sólo de los departamentos gubernamentales, sino de agencias como la Duchas (el Servicio de Parques y Vida Natural de Irlanda), la An Taisce (el Consorcio Nacional para Irlanda), el Bord Failte Eireann (el Patronato Turístico irlandés), la Agencia de protección medioambiental nacional y el Instituto Nacional de la Marina. Los organismos regionales como el Shannon Development y las ONGs Shannon Dolphin y Wildlife Foundation, Birdwatch Ireland y Irish Landmark Trust también figuran en esta ecuación.

<sup>18</sup> Lawton, L. (2001), "Áreas Públicas Protegidas", en Weaver D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

<sup>19</sup> Cohen, J. (2001), "El Ecoturismo en el Contexto Intersectorial", Weaver D. (ed) *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Parker, S. (2001), "El Lugar del Ecoturismo en la Política y la Planificación Públicas", en Weaver D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

<sup>22</sup> Fennell, D.A., Buckley, R. y Weaver, D.B. (2001), "Política y Planificación", en Weaver D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

planificación a escala nacional deben conjugarse en un medioambiente marino que trasciende a los límites nacionales, la situación se vuelve muy compleja y problemática. Si se recuerda que la vida natural marina no permanece de manera necesaria dentro de un emplazamiento geográfico marino concreto (ni la polución marina), las consideraciones para una planificación a escala transnacional son muy importantes. Sin embargo, en la práctica, diferentes sistemas de planificación funcionan de maneras dispares y con objetivos variables. En muchos lugares del Área Atlántica de la UE, por ejemplo, la necesidad de desarrollo económico es primordial. Los procesos de planificación en este caso pueden promover el desarrollo, pero tal vez no busquen minimizar sus impactos medioambientales negativos en todas las regiones que son codiciadas por aquellas especies naturales marinas sumamente móviles. Además, algunas regiones han hecho más progresos que otras a la hora de adoptar objetivos de desarrollo sostenible, y si bien es posible que haya una dotación de planes a diversas escalas, puede darse el caso de que éstos no estén completos o actualizados, ya que la importancia relativa de los instrumentos de planificación puede variar bastante.

En el Área Atlántica de la UE, las autoridades que tienen la responsabilidad sobre la planificación terrestre, así como sobre la planificación costera y marina, no se encuentran de manera necesaria dentro de la misma organización. Otros organismos y agencias gubernamentales, e incluso ONGs, se encuentran por lo general también inmersos en la ecuación (véase el recuadro sobre el Estuario de Shannon).

La política de planificación no siempre puede responder de manera puntual y eficaz ante diversos procesos, y raramente tiene el objetivo general de mantener las funciones y utilizar los recursos de una manera sostenible. Como ocurre con la GIZC, los afectados por el ecoturismo marino no siempre contemplan un interés por los valores socioeconómicos y por la conservación de la calidad medioambiental como partes integrales de un único sistema. La política de planificación local puede ser incapaz de reflejar la complejidad del proceso de planificación, sobre todo cuando debe considerar diversos puntos de vista que representan a diferentes afectados.

### Estudio de Casos de Infraestructura: Reserva Monteverde Cloud Forest, Costa Rica

En la Reserva Monteverde Cloud Forest (Costa Rica), la comunidad local decidió de manera concreta no mejorar la infraestructura y no pavimentar la astrosa carretera de acceso de 40 km que llega desde la autopista principal (la Interamericana)\*. Argumentaban que una carretera pavimentada generaría más turistas, pero menos desembolso por persona. Si se pudiera alcanzar la Reserva en 30 minutos en lugar de las habituales dos y horas media, muchos de los visitantes que antes se quedaban de un día para otro se convertirían únicamente en usuarios por un día. Puesto que no se hospedarían en alojamientos locales, etc., generarían menos ingresos para los residentes, que a su vez tendrían un interés monetario reducido en la conservación. Este caso ilustra cómo las decisiones sobre la infraestructura pueden apoyar u obstaculizar al ecoturismo.

Fuente: Parker, S. (2001), "El Lugar del Ecoturismo en la Política y Planificación Públicas", en Weaver D. (ed.), *La Enciclopedia del Ecoturismo*, Wallingford: CABI.

\*Honey, M. (1994) "Pagando el Precio del Ecoturismo: Dos reservas biológicas pioneras afrontan el reto deparado por un reciente auge del turismo", *Americas*, 46 (6), páginas40-47

### Problemas con la Infraestructura

Varias consecuencias negativas pueden derivarse a partir del compromiso público con el desarrollo de una infraestructura: así, por ejemplo, cabe afirmar que muchos de los impactos negativos (incluyendo el crecimiento del turismo de la naturaleza) sobre la Gran Barrera de Coral de Australia pueden provenir de una única decisión en la infraestructura (el Aeropuerto Internacional de Cairns) - en 1984<sup>23</sup>. Sin embargo, estos trabajos públicos son indiscutiblemente una parte esencial de la planificación y el contexto programático dentro de los que funciona el ecoturismo marino. En términos de infraestructura, los gobiernos tienden a mostrarse considerablemente menos comprensivos con el ecoturismo que con las formas tradicionales de turismo. Esto puede deberse a consideraciones relacionadas con las economías a escala; concentrar los recursos en grandes enclaves parece a menudo generar un aprovechamiento mucho más eficaz de los recursos de capital<sup>24</sup>.

Las consideraciones de escala pueden encauzar a los encargados de tomar decisiones en la dirección de un turismo masivo insostenible y, a menudo, "cuanto más grande, mejor" de cara a los inversores y a los planificadores, ya que podría facultar la distribución de costes fijos a lo largo de un número más grande de unidades y visitantes. Sin embargo, una toma de decisiones esmerada respecto a la infraestructura del ecoturismo marino puede ayudar a modificar o paliar otras áreas de impacto negativo (véase el recuadro sobre la Reserva Monteverde Cloud). El marco normativo y la planificación pueden utilizarse de manera estratégica para asegurarse de que la escala de la infraestructura y la escala del turismo resultan compatibles.

### Problemas con la Reglamentación

En algunas partes del Área Atlántica de la UE ha habido un desequilibrio a la hora de regular la protección de las especies y otras áreas programáticas relevantes. Las estructuras reguladoras se orientan a menudo de manera específica hacia la protección de las especies marinas y de los hábitats. Las normativas no abordan otras cuestiones relacionadas con el ecoturismo como, sobre todo, la promoción del turismo, el control de la calidad del turismo, la seguridad de las personas y la viabilidad comercial de las actividades turísticas. Como tal, los administradores de recursos tienen a menudo responsabilidades opuestas. Las autoridades estatutarias pueden tener poca o ninguna necesidad de equilibrar el desarrollo comercial frente a la protección de las especies marinas y el hábitat, ni se sumergen en cuestiones que se consideran periféricas a la cuestión de la protección de la fauna marina.

<sup>23</sup> Parker, S. (2001), op.cit.

<sup>24</sup> Inskeep, E. (1987), "Planificación Medioambiental del Turismo", *Anales de Investigación Turística*, 14 (1), págs. 118-135.

Las denominaciones para la protección de la naturaleza pueden tener también efectos imprevisibles que tal vez sirvan para socavar por completo su efectividad (véase el recuadro sobre los problemas con las AMPs). Las denominaciones de conservación de la naturaleza pueden ser importantes para proteger el medioambiente marino, pero también pueden tener impactos socioculturales sustanciales sobre los que en la actualidad muy poco se sabe o se menciona. El posible inconveniente de la legislación para la protección de la naturaleza marina es que una nueva denominación puede estimular un inmenso interés por un hábitat o especie que previamente había sido considerada de bajo perfil, con la consecuencia de que se intensifique el número de visitantes. Por lo tanto, la designación de un enclave de la vida natural marina puede ser un catalizador que aumente los flujos de visitantes y, por lo tanto, que aumente la presión sobre dichos enclaves.

Regular la protección de especies específicas puede tener ventajas, pero es posible que su utilidad se vea limitada en la práctica a medida que múltiples normativas individuales se vuelven cada vez más confusas y difíciles de manejar. Además, las normativas específicas para una especie resultan problemáticas cuando la mayor parte de los observadores de la fauna marina son incapaces de identificar de manera fehaciente una especie de otra y, por lo tanto, no tienen claro cómo deben comportarse. Esto puede hacerse extensivo a las estructuras voluntarias, cuando los códigos genéricos de conducta no pueden proporcionar a los visitantes un asesoramiento específico sobre las especies.

### Problemas con la Investigación y el Seguimiento

Ha existido una carencia general de planteamientos inter- y multidisciplinarios para investigar y seguir la marcha de las actividades del ecoturismo marino. Lo ideal sería que la planificación y la dirección del ecoturismo en el medioambiente marino se encauzara sobre una base multidisciplinaria<sup>25</sup>, pero surgen problemas cuando ningún modelo único puede considerarse válido de manera universal, por ejemplo, para todas las AMPs del Área Atlántica de la UE. Las mismas características variables de las áreas marinas y costeras requieren que se asignen ponderaciones diferentes a cada factor con el propósito de lograr un ecoturismo marino genuinamente sostenible y simbiótico, hacia la creación de un consenso duradero en favor de la conservación y de beneficios apropiados a escala local.

Los encargados de tomar decisiones para la planificación encaran el reto de tener que cooperar con los gestores del ecoturismo marino para establecer umbrales y niveles de especies, así como la tolerancia del hábitat a los impactos adversos de las actividades turísticas. Esto resulta complicado, ya que muchas de las especies en las que se basa el ecoturismo marino han sido relativamente poco investigadas en términos de su sensibilidad y tolerancia al turismo y a otras presiones del desarrollo. La fauna marina es extremadamente complicada de estudiar en comparación con la fauna terrestre, y por lo general resulta costoso en términos de tiempo y recursos. Por ende, ha existido una carencia general de conocimientos sobre la biología y la conducta de las especies que son objeto de atención y, sobre todo, sobre los efectos de las repercusiones del turismo. A menudo falta información en torno al emplazamiento y a la dinámica de la población de las especies, y esto se extiende a una carencia de conocimiento en torno a las repercusiones que el desarrollo del ecoturismo puede tener sobre dichas poblaciones.

Lo ideal sería que se hiciera un seguimiento continuo de los procesos de planificación del ecoturismo marino, desde la efectividad de las estructuras generales a la conducta de los animales que son objeto de atención, pasando por el grado de observancia de las normativas y de los códigos voluntarios por parte de los operarios. Sin embargo, el seguimiento y repaso sistemáticos de dichas estructuras reguladoras y voluntarias puede ser costoso y complicado, sobre todo cuando las condiciones bajo las que se idean las estructuras son a menudo dinámicas y complicadas de conceptuar a efectos prácticos.

Todos los problemas esbozados en esta sección sirven para ilustrar tan solo hasta qué punto puede resultar compleja la "competencia" de la planificación del ecoturismo marino. El apartado siguiente establece algunas de las obligaciones y deberes de los planificadores del ecoturismo marino.

### Problemas con las Denominaciones de Área Marina Protegida en el Mar Mediterráneo

Ha habido un incremento general de las actividades turísticas en las Áreas Marinas Protegidas (AMPs) del Mediterráneo después de su denominación formal como tales. El elevado incremento en el número de submarinistas y barcos que utilizan las AMPs ha tenido ya una serie de impactos sobre las comunidades bentónicas naturales como resultado de los daños ocasionados por los submarinistas, los amarres y la alimentación de peces de grandes dimensiones por parte de submarinistas. Sólo en unos pocos AMPs se ha puesto el énfasis en promover el conocimiento público de estos impactos. Aunque la conservación de la naturaleza debe considerarse el objetivo fundamental de las AMPs, descuidar sus impactos sociales, culturales y económicos ha propiciado a veces un escaso consenso local, cuando no una abierta hostilidad.

Fuente: Badalamenti, F., Ramos, A. y Voultziadou, E. (2000), "Impactos Culturales y Socioeconómicos de las Áreas Marinas Protegidas del Mediterráneo", *Conservación Medioambiental*, 27 (2), páginas 110-125.

25 Badalamenti, F., Ramos, A. y Voultziadou, E. (2000), "Impactos Culturales y Socioeconómicos de las Áreas Marinas Protegidas del Mediterráneo", *Conservación Medioambiental*, 27 (2), páginas 110-125.

## **2.6 Obligaciones y Responsabilidades a Escala Internacional y de la UE de los Planificadores del Ecoturismo Marino**

Existen reglamentaciones y marcos normativos establecidos a escala nacional e internacional para la protección del medioambiente costero y marino. Estos marcos normativos se aplican en gran medida a través del sistema de planificación, y son vitales para mantener la calidad del entorno natural del que depende el ecoturismo marino para atraer a los turistas. Se detallan en un anexo a este documento y se componen de acuerdos y convenciones internacionales, incluyendo las denominaciones de Conservación Mundial IUCN. A escala europea existen normativas y directivas, incluyendo la Directiva del Hábitat.

La Agenda 21 y la Agenda Local 21 son marcos normativos consensuados de las Naciones Unidas. El Capítulo 17 de la Agenda 21<sup>26</sup> hace referencia a la protección de los océanos, de todo tipo de mares, incluyendo los mares cerrados y semi-cerrados, y de las áreas costeras, con la protección, utilización racional y desarrollo de sus recursos vivos.

Se han incorporado muchos mecanismos de planificación y regulación estatutaria en las medidas para la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC). Si bien la GIZC no es una obligación estatutaria, muchas iniciativas políticas a escala mundial han contribuido a su perfil y estatus político. Entre éstas se encuentran la Convención de la ONU sobre la Ley del Mar, la Comisión Mundial sobre Medioambiente y el Informe sobre el Desarrollo (1987), la Agenda 21 y la Convención sobre Diversidad Biológica (Río, 1992), Recomendaciones de la OCDE (1992), el Convenio Marco sobre el Cambio Climático (1992), la Conferencia Mundial sobre Costas (1993) y el Mandato de Yakarta (1995). En el contexto de la Unión Europea, y como respuesta a las Resoluciones del Consejo Europeo adoptadas en 1992 y 1994, la Comisión Europea emitió un comunicado en 1995 sobre la gestión integrada de las zonas costeras. Basándose en esto, la Comisión lanzó en 1996 un Programa Demostrativo de carácter experimental que incluía mecanismos de cofinanciación para los proyectos piloto de GIZC. Este Programa para la GIZC funcionó de 1997 a 1999.

La orientación establecida en este documento está destinada a permitir que los planificadores trabajen dentro de los parámetros de los contextos legislativos y programáticos existentes, tal como se esbozó con anterioridad. Les permite superar algunos de los aspectos más problemáticos de dichas medidas formales al incorporar una serie de medidas informales y suplementarias.

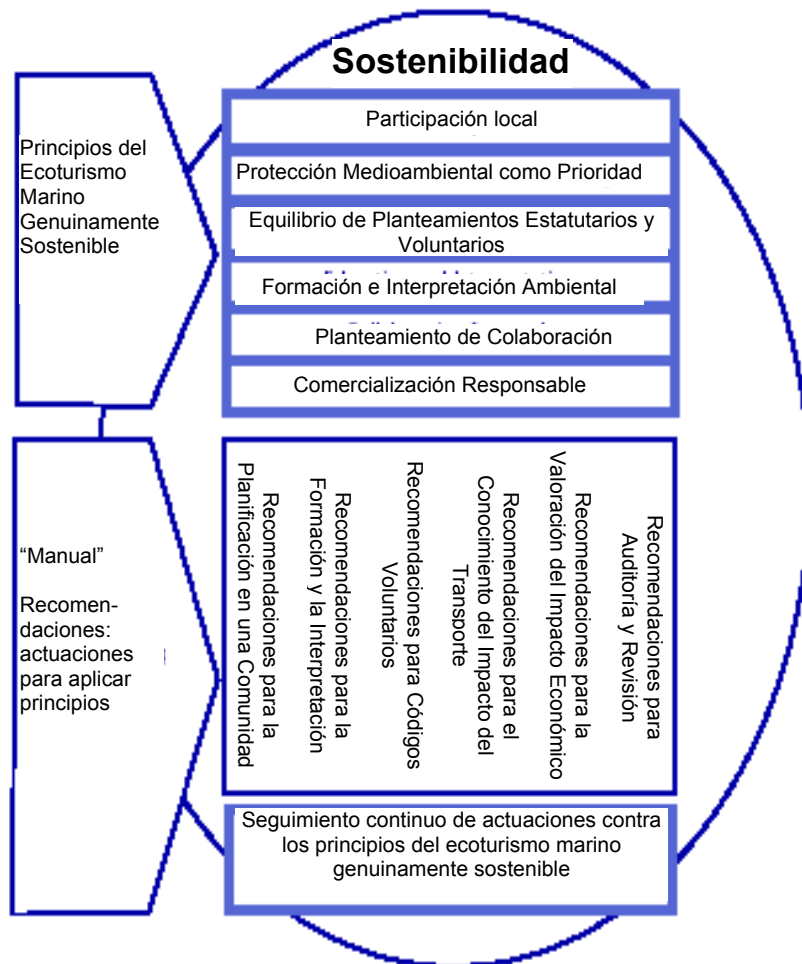
El siguiente apartado presenta al Modelo Transnacional META para Buenas Prácticas en la Planificación del Ecoturismo Marino. Este planteamiento paradigmático representa una manera de lograr esta combinación de medidas estatutarias y voluntarias.

---

26 UNCED (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medioambiente y Desarrollo) (1992), Agenda 21, Cumbre de Río de Janeiro, Nueva York: Naciones Unidas.

### 3. El Modelo Transnacional META de Buenas Prácticas para la Planificación del Ecoturismo Marino

"Se ha desarrollado un modelo de planificación del ecoturismo marino para el Área Atlántica de la UE, de conformidad con la evidencia de buenas prácticas procedentes tanto de los hallazgos de la investigación del proyecto de META como de la experiencia internacional de planificación para el ecoturismo marino genuinamente sostenible. Hay que desarrollar políticas de planificación y gestión, estructuras y procesos de tal modo que el turismo marino pueda encaminarse hacia el ecoturismo y hacia una práctica más sostenible.



#### 3.1 El Modelo META

El modelo META está destinado a:

- establecer los principios a través de los que puede entenderse un ecoturismo marino genuinamente sostenible; y
- ofrecer asesoramiento sobre la actuación y la aplicación a seguir a través de una serie de "recomendaciones" para aplicar los principios.

El modelo se establece dentro del contexto de "sostenibilidad" genuina. Si bien no se puede dar a los conceptos de sostenibilidad y desarrollo sostenible una definición precisa, existe un amplio consenso político sobre la importancia de la idea general de sostenibilidad. La controversia se ha centrado en la noción de sostenibilidad medioambiental, esto es, en la protección de los ecosistemas naturales. A través de una "sostenibilidad genuina", el proyecto META busca reforzar la noción de las siguientes tres maneras. En primer lugar, debe reconocerse en toda su amplitud la importancia de la sostenibilidad económica y social junto a los intereses medioambientales. En segundo lugar, es importante apreciar que con respecto a la actividad del ecoturismo marino, el concepto de sostenibilidad debe significar algo más que una simple mitigación de los impactos negativos del desarrollo. A lo que debe

hacer referencia es a una aplicación de la gestión de la demanda y de otros principios para asegurarse de que no se excede la capacidad de soporte y de que el desarrollo aporta beneficios sociales y económicos a escala local. En tercer lugar, es importante reconocer que el desarrollo sostenible tiene una dimensión espacial intrínseca, y que la promoción de actividades sostenibles puede contribuir a un desarrollo espacialmente equilibrado del territorio de la UE en su totalidad. Éste es el planteamiento promovido por la Perspectiva de Desarrollo Espacial Europeo (ESDP)<sup>27</sup> y por muchos gobiernos nacionales del Área Atlántica.

Los principios de sostenibilidad para el desarrollo territorial y la planificación del aprovechamiento terrestre se han explicado de muchas maneras diferentes, pero se han sintetizado en el Informe sobre Ciudades Sostenibles de la UE<sup>28</sup>, en Blowers<sup>29</sup>, Selman<sup>30</sup> y otros<sup>31</sup>. Son los siguientes

- Desarrollarse dentro de las capacidades medioambientales y aplicar el principio preventivo cuando éstas sean inciertas;
- Proteger y reforzar la reserva de capital natural, asegurándose de que es transmitida en buenas condiciones a las generaciones futuras (equidad intergeneracional o futuridad);
- Asegurarse de que la mayor parte del beneficio humano se obtiene de la actividad económica, y de que existe una distribución justa del beneficio del aprovechamiento de los recursos (equidad intra-generacional);
- No exportar los costes del crecimiento económico y de la calidad medioambiental a otros lugares (independientemente de lo lejanos que se encuentren) y promover la autosuficiencia local;
- Cerrar circuitos de recursos a través de la reutilización y el reciclaje y de la gestión activa de los caudales de recursos;
- Asegurarse de que aquellos que causan daños ecológicos corren con los costes ocasionados por los mismos (el principio de quien contamina paga).

A éstos hay que añadir los principios de sostenibilidad económica y social que en el contexto del ecoturismo marino van a incluir:

- Proteger y desarrollar el sistema económico haciendo conexiones entre la calidad medioambiental y la vitalidad económica y proporcionando oportunidades de empleo a escala local;
- Desarrollar el sistema social asegurando la salubridad y la seguridad, mejorando las condiciones de vida locales y satisfaciendo las condiciones de vida a las que aspiran las personas; y
- Desarrollar la capacidad del sistema político a través de un gobierno abierto y transparente, implicando a las comunidades locales en aquellas decisiones que les afectan, así como la aplicación del concepto de subsidiariedad para asegurarse de que las competencias se basan en los niveles más apropiados y bajos.

Estos principios de sostenibilidad pueden utilizarse de maneras diferentes. Para simplificar, pueden utilizarse en un sentido débil o fuerte<sup>32</sup>. El planteamiento débil se caracteriza a veces como "sostenibilidad del mercado". El énfasis se pone en conservar los recursos para el desarrollo, y, si se agotan, encontrar sucedáneos a los mismos. Se presta más atención a las capacidades medioambientales en el proceso de tomar decisiones y a las medidas de mitigación para reparar o compensar el daño, pero no se

<sup>27</sup> Comisión Europea (1999), op. cit.

<sup>28</sup> Fudge C., Smook R., Sougareva N. (1996) Ciudades Europeas Sostenibles, Campaña de Ciudades Sostenibles Europeas ECSC-CEE-EAEC, Bruselas - Luxemburgo: Comisión europea, Consejo de Administración General XI.

<sup>29</sup> Blowers, A. (1993), Planificación de un Medioambiente Sostenible: Informe de la Asociación de Planificación de la Ciudad y del País, Londres: Earthscan

<sup>30</sup> Selman, P. (1996), Sostenibilidad a Escala Local: Cómo Administrar y Planificar Lugares Ecológicamente Seguros, Londres: Paul Chapman.

<sup>31</sup> La preselección ha devenido en un contexto de mayor calado de principios de sostenibilidad para la planificación espacial, y se encuentra disponible en la página web [www.uwe.ac/fbe/spectra](http://www.uwe.ac/fbe/spectra)

<sup>32</sup> Véase Baker, S. Kousis, L. M., Richardson, D., y Young, S. (1997) *La Política del Desarrollo Sostenible*, Londres: Routledge, También Garrod, B. y Fyall, A. (1998), "¿Más allá de la Retórica del Turismo Sostenible?", *Gestión Turística*, 19 (3), páginas 199-212.

pone en tela de juicio la demanda del aprovechamiento del recurso natural. Una definición fuerte del concepto de sostenibilidad busca establecer limitaciones inviolables a la actividad económica, es decir, gestionar y reducir la demanda si ésta no puede cubrirse sin reducir los niveles y la calidad actuales de la reserva medioambiental o transgrediendo otros criterios de sostenibilidad.

Huelga decir que, en líneas generales, son las formulaciones más débiles las que en realidad dominan en la práctica<sup>33</sup>. El énfasis se pone en abordar la sostenibilidad mediante el afianzamiento de una mayor eco-eficacia reduciendo los residuos, conservando la energía y reduciendo la polución, en tanto que, para expresarlo de un modo rudimentario, la economía continúa funcionando como antes. El objetivo es influir en las fuerzas del mercado y no regularlas o reemplazarlas, por ejemplo, con dispositivos como las denominaciones medioambientales o los incentivos financieros. Así pues, el rol clave para una planificación espacial dentro de una definición débil de sostenibilidad radica en encontrar los emplazamientos apropiados para cubrir las demandas del recurso cuando los costes medioambientales son más bajos o cuando sea más aceptable la concesión de una pérdida medioambiental frente a las ganancias económicas.

Si bien esta tarea es importante y su mérito no debe ser infravalorado, resulta insuficiente para abordar los principios fundamentales de sostenibilidad. Hay que ahondar más para tratar las cuestiones estructurales de la relación entre la justicia social, la distribución de costes y beneficios, las exigencias económicas y las capacidades medioambientales. Es en este sentido donde se queda corta la planificación espacial tradicional (aprovechamiento terrestre). La compartimentación y el departamentalismo de la política son fuertes barreras de cara a unos planteamientos integradores eficaces para el desarrollo sostenible. Las instituciones para la planificación y los procesos de carácter estatutario no tienen la capacidad o la jurisdicción suficientes para abordar todas las conexiones necesarias entre el aprovechamiento de terrestre, el entorno natural, el transporte, la energía, el aire, los residuos, el ruido, y el agua o incluso la calidad de vida. Por consiguiente, la perspectiva establecida en el presente documento otorga un énfasis significativo a la necesidad de medidas informales que complementen los mecanismos de planificación formales en la ejecución para proporcionar un planteamiento más intersectorial a escala local. En este aspecto, existe la posibilidad de utilizar los procesos de la Agenda Local 21 y de la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC) en donde éstos hayan sido establecidos<sup>34</sup>. Los organismos responsables de la Agenda 21 y de la GIZC deben concienciarse del potencial de los proyectos de ecoturismo marino de cara a una aplicación práctica de los principios de coordinación entre agencias que se están buscando.

En la mayor parte de los países del Área Atlántica de la UE se están reformando y “modernizando” los sistemas de planificación de carácter estatutario. Esto se hace en parte para abordar las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad e introducir más atribuciones en este aspecto, pero dichas iniciativas se ven a menudo comprometidas por la tendencia hacia una planificación que apoye la competitividad económica. Así pues, resulta particularmente importante que se hagan esfuerzos para controlar la aplicación de las actividades del ecoturismo marino y la aplicación de iniciativas específicas, y se proporciona más orientación sobre este proceso después de la presentación de los principios del proyecto META en el siguiente apartado.

---

<sup>33</sup> Este tipo de respuesta se ha descrito como “modernización ecológica o medioambiental”: Véase Jacobs, M. (1999), *Modernización Medioambiental: La Nueva Agenda Laboral*, Londres: Fabian Society

<sup>34</sup> véase CEC (1999), op. cit



### **3.2 Siete Principios para un Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible**

Los siguientes principios son la base del asesoramiento transnacional ofrecido en las recomendaciones presentadas en el apartado cuatro del presente documento. Sin embargo, estos principios están diseñados para aplicarlos a escala mundial y pueden trasladarse al contexto local del ecoturismo marino en otras áreas periféricas de todo el mundo.

#### **I. Participación Local**

Para ser genuinamente sostenible, las iniciativas del ecoturismo marino deben evolucionar, al menos en parte, a escala de la comunidad local. Las iniciativas que se imponen desde arriba no suelen propiciar un ecoturismo marino que sea genuinamente sostenible. Por lo tanto, es la participación y la implicación de los afectados a escala local (con el apoyo profesional apropiado) la que debe motivar el proceso de la planificación. La participación a escala local implica los siguientes sub-principios:

- La necesidad de una participación local
- La necesidad de un liderazgo y de una mediación
- Atribuir competencias a la comunidad local
- Unir los beneficios económicos a la conservación
- Implicar a los afectados a escala local en cada etapa del ciclo del proyecto
- Colaboración y asociación

##### **(a) La Necesidad de una Participación Local**

El conocimiento de la necesidad de una participación local en la planificación y gestión del ecoturismo se ha acelerado sin duda alguna desde la "Cumbre de la Tierra" de Río en 1992 y la adopción de la Agenda Local 21. El planteamiento en el pasado (por ejemplo en los Parques Nacionales) ha sido a menudo que la planificación y la gestión del turismo fuese dirigida de una manera verticalista. Las comunidades locales solían ser contempladas simplemente como los beneficiarios previstos del desarrollo turístico, y no como socios esenciales en el proceso de desarrollar y aplicar los programas del ecoturismo. Sin embargo, es mucho más recomendable un planteamiento participativo para la planificación del ecoturismo. En concreto, al implicar a la población local en la planificación espacial y en el proceso de gestión, pueden crearse poderosos incentivos para que los afectados a escala local hagan previsiones para la conservación de las especies y del medioambiente que están siendo objeto de atención por parte del ecoturismo marino. Esto ocurre porque los beneficios económicos y sociales a largo plazo del ecoturismo marino dependen de manera crítica de la aplicación de programas eficaces de gestión sostenible. Supuestamente, aquellas personas que tienen un interés demostrable en los resultados de dichos procesos se encontrarán mejor situadas para solventar las cuestiones fundamentales inherentes a la planificación y gestión del ecoturismo marino. Asegurarse de que la población local se convierte en, y continúa siendo, la beneficiaria económica directa del ecoturismo marino puede ayudar a fortalecer este incentivo. Sin embargo, todo ello debe promoverse al hilo de los planteamientos verticalistas existentes de cara a la regulación y la gestión, propiciando un equilibrio entre ambos.

##### **(b) La Necesidad de un Liderazgo y de una Mediación**

Se precisa de un liderazgo eficaz para conciliar opiniones y aspiraciones diferentes sobre cómo se podrían y deberían desarrollar las actividades del ecoturismo marino. El liderazgo debe ser abierto y transparente, y no estar predispuesto en favor o en contra de cualquier grupo concreto de afectados o intereses. Es importante que el liderazgo del grupo de planificación sea compartido. Sin embargo, esto no siempre es fácil de conseguir y, sobre todo en las primeras etapas, el proceso de desarrollar y ejercer un liderazgo compartido requerirá de una labor de mediación tediosa y agotadora.

##### **(c) Atribuir competencias a la Comunidad Local**

Un objetivo primordial del ecoturismo marino debe ser el de atribuir competencias a la comunidad local. Esto ayudará a reforzar la participación de la comunidad local en el proceso de planificación y administración y, al hacerlo así, se reforzará en última instancia el potencial de un ecoturismo genuinamente sostenible a desarrollar en el área afectada. Atribuir competencias a la comunidad local constituye esencialmente un proceso de dos etapas. La primera etapa consiste en proporcionar a las personas una sensación de pertenencia sobre las iniciativas del ecoturismo, convirtiéndolas de beneficiarias del ecoturismo en interesadas por su desarrollo. Un medio importante de lograr esto es asegurarse de que los beneficios económicos del ecoturismo marino se encuentran vinculados de manera directa y explícita a la conservación del recurso base. La segunda etapa del proceso de fortalecimiento consiste en facultar a esos

afectados para que participen de una manera eficaz a la hora de ejercer sus derechos y responsabilidades inherentes a ese estatus.

#### **(d) Unir los Beneficios Económicos a la Conservación**

Una de las justificaciones básicas para el desarrollo del ecoturismo marino, y no de otras formas de turismo más convencionales, es que el planteamiento del ecoturismo reconoce de manera explícita que la clave para mantener los beneficios más generales del ecoturismo es otorgar un cuidado apropiado a su recurso base. Los afectados por el ecoturismo marino son también interdependientes en razón de su dependencia fundamental de un recurso base común, lo que significa que las repercusiones de un grupo de afectados sobre el recurso base pueden tener importantes implicaciones para la sostenibilidad de las actividades de otros grupos de afectados. Así, por ejemplo, los vertidos de un usuario de la zona costera pueden dañar al ecosistema del que dependen otros para su sustento. Unir los beneficios del ecoturismo a la conservación ayuda a asegurar que esta interdependencia se reconoce de manera adecuada y es tenida en cuenta en la planificación y gestión del ecoturismo marino.

#### **(e) Implicar a los Afectados a Escala Local en Cada Etapa del Ciclo del Proyecto**

Para una aplicación completa del método participativo en la planificación del turismo, hay que incluir grupos comunitarios locales en cada etapa<sup>35</sup>. Por lo tanto, es particularmente importante asegurar que la participación de la comunidad se produce desde el principio mismo de cualquier iniciativa de desarrollo del ecoturismo marino. Si se proporciona a la comunidad local una oportunidad de configurar el proceso y sus principales resultados desde el comienzo, habrá más posibilidades de que sigan comprometidos con el mismo a largo plazo. Si, por otro lado, se excluye a la comunidad local de las primeras etapas de la iniciativa ecoturística, será muy complicado conseguir que se adhieran a éstas en una ulterior etapa.

#### **(f) Colaboración y Asociación**

Debe prepararse a los emprendedores para que trabajen en diversas asociaciones del sector público, privado y comunitario. La inversión privada y los ingresos son esenciales para realizar los proyectos, y es posible que el sector público deba compartir el riesgo en las primeras etapas de desarrollo del proyecto. (Obsérvese que más adelante se pone de relieve la necesidad de colaboración como otro principio general).

## **II. Protección Medioambiental como Prioridad**

La actividad del ecoturismo marino depende de manera directa de la disponibilidad continuada de un medioambiente marino de alta calidad en el que trabajar. Las actividades que no tienen en cuenta su impacto sobre el entorno marino no serán sostenibles en última instancia porque la industria del ecoturismo ya no podrá seguir proporcionando un producto de alta calidad que satisfaga las aspiraciones de los posibles clientes. Por lo tanto, el ecoturismo marino tiene el incentivo de velar por el ecosistema marino en el que trabaja, y esto debe reconocerse en la planificación y gestión de dichas actividades. Los siguientes sub-principios son importantes dentro de este contexto:

- Dependencia Fundamental del Recurso base
- La Necesidad de Medidas de Conservación Eficaces
- Desarrollar un Planteamiento Integrado
- Utilización del Planteamiento Preventivo

#### **(a) Dependencia Fundamental del Recurso base**

La actividad del ecoturismo marino depende de manera directa de la disponibilidad continuada de un medioambiente marino de alta calidad en el que trabajar, y, por lo tanto, las personas afectadas cuentan con un fuerte incentivo para cuidar del ecosistema marino en el que trabajan. En última instancia, es el medioambiente marino el que atrae a los ecoturistas marinos y el que les proporciona experiencias de ecoturismo por las que están dispuestos a pagar, y si se daña o degrada el ecosistema marino, es posible que los ecoturistas ya no deseen visitar el área, buscando un ecoturismo marino de mejor calidad en otra parte. El sistema de planificación tiene un

---

<sup>35</sup> Brandon, K. (1993), "Pasos Básicos para Estimular la Participación Local en Proyectos de Turismo en la Naturaleza", en K. Lindberg y D.E. Hawkins (eds.), *Ecoturismo - Guía para Planificadores y Administradores*, Vol. 1., North Bennington, Vt. : The Ecotourism Society.

rol importante que desempeñar al asegurarse de que este incentivo se reconozca de manera adecuada y que se responde ante el mismo.

Además, debe tenerse presente que el ecoturismo marino por lo general no se dirige hacia una única especie de la fauna. Debido a la naturaleza incidental de los avistamientos de muchas de las especies de interés para el ecoturista marino, muchos turoperadores centran su dotación en múltiples especies. Otras excursiones ecológicas marinas dedican su atención a la apreciación del medioambiente marino en general, y no a la observación de especies concretas de la fauna.

El ecoturismo marino tiene también el potencial de utilizar una multiplicidad de recursos no relacionados con la vida natural. Las excursiones organizadas basadas en la apreciación de los paisajes marinos y de las características geológicas (como ocurre con las cuevas) son buenos ejemplos de ello. Muchas comunidades costeras cuentan también con un rico patrimonio marítimo, así como con características culturales únicas que también serán de interés para los turistas. El desarrollo de instalaciones terrestres, como es el caso de los centros de interpretación ambiental del océano y de los acuarios, puede ayudar también a ampliar el espectro de actividades del ecoturismo. Es importante que se reconozcan dichas oportunidades de una manera adecuada y que se proceda en consecuencia, ya que esto ayudará a que el ecoturismo marino se desarrolle sin aumentar excesivamente el lastre de la presión sobre la fauna marina.

### **(b) La Necesidad de Medidas de Conservación Eficaces**

Por lo tanto, la planificación del ecoturismo marino debe incluir medidas de conservación eficaces que mantengan la calidad del medioambiente marino de manera manifiesta. Esto requerirá el control de las presiones directas sobre cada especie de interés, como es el caso de la pesca comercial, la caza, el acoso de animales y los impactos directos de la contaminación. Asimismo, requerirá del empleo de instrumentos que influyan en las presiones indirectas (como ocurre con la contaminación y la pesca comercial) sobre el ecosistema más general del que dependen aquellas especies que son objeto de atención. El seguimiento de los impactos sobre los ecosistemas marinos y costeros es también de fundamental importancia en términos de la conservación.

### **(c) Desarrollar un Planteamiento Integrado**

Las especies migratorias, a lo largo su ciclo vital anual, pueden desplazarse entre varias áreas de planificación a escala nacional, regional y local. Por lo tanto, los impactos del ecoturismo marino en un área de planificación pueden tener importantes implicaciones para la sostenibilidad del ecoturismo marino en otras áreas de planificación. Para algunas especies de la fauna marina migratoria, la planificación resultaría más eficaz si se hiciera a escala del Área Atlántica de la UE en su totalidad. Así pues, la colaboración transnacional es un requisito previo esencial para una estrategia eficaz de ecoturismo marino.

Los elementos oceánicos del ecoturismo marino dependen mucho también de unas buenas condiciones atmosféricas. Incluso el más enérgico de los ecoturistas se sentirá desanimado ante mares encrespados y una pobre visibilidad. Por lo tanto, las instalaciones terrestres pueden ser un útil complemento al ecoturismo marino de tipo oceánico, proporcionando a los ecoturistas algo que hacer cuando las condiciones atmosféricas sean demasiado malas para practicar dichas actividades. También proporciona a la comunidad local una oportunidad alternativa de atraer un desembolso turístico, prolongando la temporada turística en enclaves donde las condiciones marinas no son estables durante muchos meses del año.

Al mismo tiempo, no siempre es conveniente hacer distinciones entre las actividades en tierra y en el mar dentro del sector del ecoturismo marino. En muchos sentidos estos dos elementos del ecoturismo marino son interdependientes. Lo mismo se aplica en líneas generales a la distinción entre el ecoturismo marino y otras actividades en la zona costera. Por lo tanto, la gestión del ecoturismo marino debe integrarse lo más posible dentro del proceso de gestión de la zona costera.

### **(d) Utilización del Planteamiento Preventivo**

La ecología y la conducta de muchas especies de la fauna que son el objeto de estudio del ecoturismo marino son aún entendidas de una manera relativamente deficiente. Un requisito previo vital para el ecoturismo marino genuinamente sostenible, por lo tanto, es el de asegurar que se apliquen programas apropiados para lograr un mejor entendimiento de las interacciones entre el ecoturismo y la fauna. Entretanto, parece prudente adoptar un planteamiento preventivo respecto al desarrollo del ecoturismo marino y evitar aquellos procedimientos y prácticas en las que existe un elevado grado de incertidumbre científica en torno a sus posibles impactos negativos sobre el ecosistema marino. De hecho, en algunos países ya se ha adoptado un planteamiento

explícitamente preventivo en el contexto de del diseño de regulaciones relacionadas con los usos recreativos del mar que pueden causar daños a los mamíferos marinos<sup>36</sup>.

### III. Equilibrio de Planteamientos Estatutarios y Voluntarios

Se ha establecido previamente en este documento que las iniciativas del ecoturismo marino sostenible deben surgir en un proceso participativo, empezando por las comunidades locales. Sin embargo, los contextos nacionales y/o regionales de las políticas de planificación, los regímenes reguladores y las prioridades de inversión deben alentar y apoyar iniciativas locales apropiadas. Dicho equilibrio entre la intervención gubernamental verticalista y la actuación local variará de lugar a lugar y dependerá sobre todo de la capacidad de las instituciones y de los participantes locales de iniciar nuevos proyectos. En algunas regiones, la prioridad puede ser la de establecer o reformar los mecanismos nacionales y/o regionales de tal modo que se instituya un contexto apropiado de políticas, iniciativas y actuaciones locales. Puede existir también la necesidad de desarrollar una competencia a escala local. En otros lugares donde existen instituciones locales fuertes, es posible que exista la posibilidad de que se haga una mayor transferencia de competencias. Al lograr este equilibrio entre los procedimientos, es importante ampliar los planteamientos formales y estatutarios existentes de cara a la planificación y gestión en el contexto del ecoturismo marino, complementándolos con muchas medidas informales y esencialmente voluntarias. Este documento ya ha defendido que dichas medidas tienden a ser muy eficaces cuando se desarrollan, aplican y controlan en asociación con la comunidad local. Se han sugerido los siguientes sub-principios:

- Maximizar los beneficios del planteamiento voluntario ante los gobiernos
- Demostrar cómo los operadores de ecoturismo pueden beneficiarse
- Promover un genuino compromiso con las medidas
- Procurar que las medidas voluntarias sean claras e inequívocas
- Obtener el compromiso de los principales protagonistas de la industria

#### (a) Maximizar los Beneficios del Planteamiento Voluntario ante los Gobiernos

A menudo los gobiernos se han opuesto a la utilización de más planteamientos participativos y voluntarios para la regulación de la industria porque temen perder influencia sobre las cuestiones que se están regulando o porque les preocupa que cualquier medida puramente voluntaria sea ineficaz. Dichas opiniones deben ser rebatidas recalcando los diversos beneficios del planteamiento voluntario para los gobiernos. Son los siguientes<sup>37</sup>:

- Mayor flexibilidad al regular la actividad, permitiendo a los operadores de ecoturismo proceder al ritmo con el que se sienten más cómodos a la vez que se estimula el desarrollo de planteamientos innovadores respecto a la sostenibilidad.
- Mayor efectividad que los planteamientos normales para regular el ecoturismo porque se proporciona a los operadores de ecoturismo una mayor libertad de acción para emprender mejoras medioambientales explotando las oportunidades específicas de sus circunstancias individuales, en vez de tener que obedecer regulaciones generales, posiblemente dirigidas a toda la industria.
- Los operadores de ecoturismo y las áreas locales responderán mejor al reto de seguir una estrategia de sostenibilidad si se les proporciona más responsabilidad en su actuación en vez de esperar que alguna autoridad externa les diga qué deben hacer.
- Al transferir a la industria misma muchos de los costes de aplicar y controlar las medidas, la adopción del planteamiento voluntario de cara a la regulación puede ayudar a reducir la carga financiera de la regulación sobre el contribuyente.
- Existen algunos referentes históricos de regulación directa en el contexto de la industria turística en general, con el resultado de que muchos operadores de ecoturismo ya han desarrollado estructuras voluntarias eficaces para la autorregulación y se han acostumbrado a trabajar de esta manera.

<sup>36</sup> Regulaciones de Protección de Mamíferos Marinos de Nueva Zelanda, 1992, S.R. 1992/322.

<sup>37</sup> Las fuentes incluyen a Forsyth, T. (1996), *Turismo Sostenible: Avanzando de la Teoría a la Práctica*, Godalming Tourism Concern/WWF.; Williams, A.M. y Montanari, A. (1999), "Sostenibilidad y Autorregulación: Perspectivas Críticas", *Tourism Geographies*, 1 (1) páginas 26-40; Garrod, B. (1998) "¿Son Compatibles la Globalización Económica y el Desarrollo Sostenible? La Estrategia Comercial y el Rol de la Empresa Multinacional", *International Journal of Sustainable Development*, 1 (1) páginas 43-62; Potier, M. (1994), "Alcanzando un Acuerdo sobre el Medioambiente", OECD Observer, 189, páginas 8-11.

### **(b) Demostrar cómo los Operadores de ecoturismo pueden Beneficiarse**

Las medidas voluntarias también deben ser diseñadas y aplicadas de tal manera que resulten atractivas a los operadores de ecoturismo. Del planteamiento voluntario para los operadores de ecoturismo se pueden anticipar los siguientes beneficios:

- El cumplimiento voluntario puede ayudar a la empresa a comercializar sus productos de una manera más eficaz porque puede promocionar sus “eco-credenciales”.
- Adoptar iniciativas voluntarias puede ayudar a las empresas a mejorar sus relaciones públicas, tanto con los consumidores de sus productos como con las comunidades anfitrionas en las que trabajan.
- Participar en programas voluntarios puede ayudar a las empresas a indicar a los organismos reguladores su compromiso con la mejora medioambiental, lo que, a su vez, tal vez sirva para aplazar la necesidad de nuevas regulaciones directas.
- Buscar estrategias de gestión medioambiental solventes puede generar sustanciales ahorros de costes para la organización.
- Aplicar una gestión medioambiental eficaz puede ayudar a proteger los recursos medioambientales de los que depende la industria turística en última instancia.

### **(c) Promover un genuino compromiso con las medidas**

Las medidas voluntarias, como es el caso de los códigos de conducta, son empleadas a veces como meros manuales de comercialización por parte de empresas faltas de ética, ya que les proporciona una apariencia de interés por la sostenibilidad, pero no la sustancia (un proceso que se ha denominado “greenwashing”<sup>38</sup>). Con el tiempo esto puede acarrear un descrédito al programa, de tal modo que los posibles clientes se muestren desconfiados ante las afirmaciones hechas incluso por respetables operadores de ecoturismo. En última instancia, tal vez incluso el gobierno se vea obligado a intervenir introduciendo medidas reguladoras más formales para impedir el abuso de las medidas voluntarias y recobrar cierto control sobre la situación. Por lo tanto, desde un principio hay que diseñar las medidas voluntarias de manera que no pueda hacerse un aprovechamiento cínico de su potencial de comercialización. Un posible planteamiento consiste en insistir en que aquellos que deseen participar sigan cumpliendo de una manera continua ciertas normas mínimas de funcionamiento. Sin embargo, puede que resulte necesario un sistema más formalizado de acreditación participativa para lograr que dichos acuerdos se mantengan.

### **(d) Procurar que las Medidas Voluntarias sean Claras e Inequívocas**

Una dificultad consustancial a la hora de lograr compromisos voluntarios es que, al contrario que la mayor parte de las regulaciones formales, no siempre resulta exactamente claro qué se requiere que el participante cumpla en su totalidad. Por lo tanto, debe procurarse que las medidas voluntarias sean tan claras e inequívocas como resulte posible. Una posible manera de asegurar esto consiste en desarrollar dichas medidas en colaboración con los posibles usuarios que, por lo general, se encontrarán en la mejor posición de hacer observaciones sobre su viabilidad y de identificar cualquier posible falta de coherencia o laguna.

### **(e) Obtener el Compromiso de los Principales Protagonistas de la Industria**

Un problema común con las medidas voluntarias, como es el caso de los códigos de conducta, es que las organizaciones patrocinadoras juzgan mal o no pueden obtener el compromiso de otros protagonistas de la industria. El resultado es que los costes de aplicar y alcanzar una medida voluntaria recaen de manera exclusiva sobre los participantes y no se extiende entre la industria en su totalidad. Por lo tanto, es importante que los emprendedores y los patrocinadores de medidas voluntarias consigan una masa crítica de participantes de la industria antes de la introducción del programa. Si no lo hacen, puede que el programa resulte cada vez más inviable, ya que los participantes existentes estarán menos dispuestos a correr con dichos costes y los posibles participantes se mostrarán más cautelosos a la hora de participar.

## **IV. Educación e Interpretación Ambiental**

Si se pretende que el ecoturismo represente una modalidad de turismo “responsable”, debe incluir algún mecanismo que permita a los participantes desarrollar y ejercer ese sentido de la responsabilidad. Los promotores tienen el deber especial de asegurarse de que interpretan el medioambiente marino en el que está teniendo lugar la actividad

<sup>38</sup> Greer, J. y Bruno, K. (1996), *Greenwash: La Realidad Detrás del Ambientalismo Corporativo*, Penang: Third World Network, and New York: Apex Press,

del ecoturismo. Esto significa que los visitantes actuales y futuros deben ser instruidos sobre sus posibles impactos negativos en el medioambiente natural y cultural, a escala local y mundial, y sobre cómo adaptar su conducta para reducirlos, minimizarlos o incluso eliminarlos. Dichos impactos podrían surgir durante el curso de la experiencia ecoturística, cuando el visitante ha concluido la misma y ha reanudado sus vacaciones, o incluso después de las vacaciones, cuando el visitante ha vuelto a su hogar.

Se sugieren los siguientes sub-principios como base para desarrollar programas fructíferos de educación e interpretación ambiental en el contexto del ecoturismo marino<sup>39</sup>:

- Estimular la participación activa
- Implicar al visitante
- Recalcar el contexto
- Procurar que el proceso sea interactivo

Todos estos principios se aplican de igual manera a niños y adultos. En las recomendaciones para la educación e interpretación ambiental se proporciona asesoramiento práctico sobre cómo pueden llevarse a la práctica estos principios.

#### **(a) Estimular la Participación Activa**

La participación activa en el proceso de aprendizaje facilita y estimula a las personas para aprender más y hacerlo de una manera más eficaz. Por otro lado, la participación pasiva deja que las personas permanezcan aisladas del proceso, de tal modo que cuentan con menos posibilidades de apreciar lo que se supone que están aprendiendo, y muchas menos de entender lo que se supone que están aprendiendo. Asimismo, la experiencia sugiere que las personas aprenden mejor cuando utilizan tantos sentidos como les resulte posible. Sin embargo, muchos programas pedagógicos e interpretativos suelen ser primordialmente visuales, aunque a veces existe un componente auditivo. Pocos intentan utilizar los otros tres sentidos de sabor, olor y tacto.

#### **(b) Implicar al Visitante**

Las personas aprenden mejor de las experiencias de primera mano y tienden a apreciar y recordar aquellos conocimientos que alcanzan por sí mismas. Aprender algo por sí mismo puede estimular una sensación de logro y de crecimiento personal. También puede generar un placer genuino o incluso cierta excitación por parte del alumno, algo que les estimulará a continuar intentando aprender a lo largo del resto de la visita y, posiblemente, en ulteriores visitas. El hecho de proporcionar a las personas al comienzo de una actividad las expectativas apropiadas sobre qué nuevos conocimientos podrían adquirir y qué nuevas habilidades podrían aprender ayudará a centrar la atención y, por lo tanto, a mejorar el aprendizaje.

#### **(c) Recalcar el Contexto**

El aprendizaje suele ser más eficaz cuando los alumnos son capaces de entender cómo aplicar lo que están aprendiendo al ecoturismo, a sus vacaciones y a sus vidas diarias. De hecho, se cree de manera generalizada que las personas aprenden mejor cuando la experiencia sobre la que están aprendiendo se encuentra cerca de ellas en el tiempo y en el espacio: aprender sobre una especie animal es más eficaz cuando el alumno se encuentra cara a cara con ésta durante una experiencia relacionada con el ecoturismo. De igual modo, conocer la utilidad del conocimiento que se ha adquirido hace que el aprendizaje resulte más eficaz, al igual que lo oportuno del aprendizaje. De hecho, los programas educativos e interpretativos que permiten que el ecoturista ponga en práctica su aprendizaje de una manera directa suelen ser más eficaces que aquellos que no lo hacen.

#### **(d) Procurar que el proceso sea Interactivo**

Las personas tienden a aprender mejor cuando la experiencia de aprendizaje es interactiva. La interacción puede tener lugar entre los ecoturistas mismos, por ejemplo animándoles a que trabajen juntos en grupos reducidos. También se ha descubierto que la competición amistosa estimula el aprendizaje, y esto podría lograrse animando a los individuos o grupos para que compitan entre sí llevando a cabo tareas que de manera explícita o implícita incluyan un aprendizaje. También es importante que exista

---

<sup>39</sup> Véase Wearing, S. y Neil, J. (1999), *Ecoturismo: Impactos, Potenciales y Posibilidades* Oxford y Woburn: Butterworth-Heinemann, véase también Lewis, W.J. (1989), "Formando a Intérpretes", en Uzzell, D.L. (ed.), *Interpretación del Patrimonio: Volumen 1: El Medioambiente Natural y Construido*, Londres y Nueva York: Belhaven.

una interacción positiva entre el ecoturista y el educador o intérprete, toda vez que la manera en que se responde ante las personas afecta a su aprendizaje. Entretanto, es responsabilidad del educador o intérprete establecer y mantener un entorno en el que los ecoturistas se sientan cómodos y disfruten con la experiencia ecoturística, aunque, al mismo tiempo, se vean puestos a prueba y estimulados a aprender de la misma.

## V. Planteamiento de Colaboración

La colaboración incluye una toma de decisiones conjunta entre los principales afectados sobre problemas que se encuentran más allá de la capacidad de resolución de un único individuo o organización (a diferencia de la colaboración, que simplemente implica que dos o más organizaciones están trabajando juntos en pro de algún objetivo común). En el contexto del ecoturismo marino, el término puede aplicarse tanto a la colaboración en el proceso de formación de la política local como a la colaboración en la planificación y gestión del ecoturismo marino.

En el caso del desarrollo, planificación y gestión de un ecoturismo marino genuinamente sostenible, la colaboración incluye los siguientes sub-principios:

- Reconocer interdependencias
- Recalcar los beneficios de la colaboración
- Los emprendedores y legisladores locales tienen un rol clave que desempeñar

### (a) Reconocer interdependencias

Los operadores de ecoturismo marino tienen que colaborar al menos en tres dimensiones diferentes:

- **Mutualmente a escala local.** Los operadores de ecoturismo marino se encuentran estrechamente interconectados a escala local porque comparten un recurso común: los entornos naturales y socioculturales en los que trabajan y de los que dependen para su existencia continuada. Por ende, los impactos de una conducta irresponsable por parte de cualquier promotor pueden tener serias implicaciones para todo los demás. Si un promotor "pícaro" trabaja de una manera tal que amenaza con destruir el recurso marino que está siendo objeto de atención, todos los promotores se verán afectados, con independencia de que éstos hayan obrado de manera responsable o irresponsable. En algunos casos, por ejemplo cuando la especie de interés es muy migratoria, la necesidad de colaboración entre los usuarios de los recursos naturales compartidos se puede aplicar a escala regional, nacional o incluso internacional.
- **Con otros promotores de servicios turísticos en la industria turística local.** Normalmente el ecoturismo marino incluye proporcionar "experiencias" de ecoturismo que forman parte de las vacaciones de los turistas, y no un paquete de vacaciones completo. Por lo tanto, los operadores de ecoturismo se encuentran como norma general en la posición de tener que trabajar junto a otros componentes de la industria turística local, incluyendo a los proveedores de alojamiento, hostelería y servicios de transporte. Las debilidades en cualquier parte del sistema afectarán al sistema en su totalidad. Hará falta la colaboración entre todos los componentes de la industria turística local si se busca que cualquier parte de la misma obtenga un resultado positivo para llegar a ser más sostenible.
- **Con operadores de ecoturismo en otras áreas.** El ecoturismo marino todavía es un fenómeno relativamente reciente. En consecuencia, por lo general se conoce poco sobre la biología de las especies que están siendo objeto de atención, cómo responden al ser expuestas a las presiones que el ecoturismo marino ejerce sobre ellas, y qué medidas deben emprender los promotores para resolver dichos impactos. Existe, por lo tanto, la necesidad de "interconectarse" con otros operadores de ecoturismo marino en otros emplazamientos de todo el mundo con el propósito de compartir los elementos de unas buenas prácticas, iniciativas positivas, hallazgos de investigación, y así sucesivamente. La pertenencia a una organización de ecoturismo (véase el anexo sobre las organizaciones relacionadas con el ecoturismo) puede ser una buena manera de que los operadores de ecoturismo se interconecten de modo eficaz.

### (b) Recalcar los Beneficios de la Colaboración

Al margen de la necesidad de desarrollar acuerdos de colaboración en una esfera de problemas muy complejos e interrelacionados, la colaboración tiene varios posibles

beneficios adicionales que se deben recalcar. Resumidos brevemente, la colaboración ofrece los siguientes beneficios<sup>40</sup>:

- Un "vehículo" para aunar objetivos entre pequeños, medianos y grandes afectados públicos y privados.
- Una oportunidad de que los socios cataloguen, sistematicen y/o empaqueten de manera colectiva el producto dentro de un área geográfica escogida.
- Una oportunidad de que los socios planteen visiones compartidas.
- Beneficios mutuos que se derivan del intercambio y compendio de recursos (tiempo, finanzas, formación y especialización).
- La oportunidad de reducir el riesgo y la incertidumbre individuales a través de la puesta en común de información sobre el mercado.
- La oportunidad de mejorar la promoción y de divulgar el mensaje a través de canales de distribución más complejos.
- Una oportunidad de que los socios muestren su perfil individual, se embarquen en actividades conjuntas de comercialización, se beneficien de la investigación conjunta y participen en intercambios de opiniones y foros de ideas.
- Una representación "colectiva" más eficaz con los organismos de la industria y la política.

### **(c) Los emprendedores y Legisladores Locales tienen un Rol Clave que Desempeñar**

Los emprendedores y legisladores locales se encontrarán a menudo desempeñando un rol clave en el seno de dicha colaboración porque:

- La autoridad local es también uno de los principales afectados en el proceso de planificación y gestión del ecoturismo marino en razón de las funciones estatutarias que desempeña.
- En ausencia de iniciativas locales que se desarrollen sobre el terreno, a menudo la responsabilidad de promover una actuación de colaboración recaerá sobre las autoridades locales.
- Una vez que ya se han establecido las iniciativas a escala local, a menudo se acude a las autoridades locales, en primer lugar para que proporcionen mediación y asesoramiento y, en segundo lugar, para llevar la iniciativa hacia adelante frente a las barreras institucionales.

## **VI. Comercialización Responsable**

A continuación se sugieren los siguientes sub-principios para el desarrollo de un sistema para la gestión y comercialización del ecoturismo marino en el Área Atlántica de la UE:

- La comercialización y la gestión del ecoturismo marino son actividades necesariamente interdependientes; debe existir un proceso de integración para asegurar una compatibilidad y complementariedad mutuas.
- La sostenibilidad requiere que la gestión y la comercialización se orienten hacia la vertiente de la oferta, influyendo en la demanda para que cubra las limitaciones de la oferta, que, a su vez están determinadas por consideraciones de sostenibilidad.
- La participación de los afectados (y sobre todo de la comunidad) es esencial en el desarrollo y aplicación de los planes de gestión y comercialización.
- El proceso de desarrollar y llevar a cabo la gestión y los planes de comercialización no es alcanzable por medio de agentes individuales; es necesaria una colaboración.
- Debe haber un proceso de seguimiento y revisión continuos de los planes de comercialización y gestión del ecoturismo marino.

La característica unificadora de estos principios es que la gestión y la comercialización del ecoturismo marino son actividades necesariamente interdependientes. Las labores de gestión no sólo deben prestar una debida atención al recurso base y a las políticas de planificación existentes relacionadas con el mismo (la vertiente del suministro), sino también a los patrones asociados de demanda real y probable de las actividades del ecoturismo marino (la vertiente de la demanda). El principio que une estos dos aspectos de la actividad del ecoturismo marino es que cualquier gestión, y por lo tanto comercialización, debe orientarse a la vertiente de la oferta. Desarrollar medidas de gestión apropiadas debería proporcionar unos cimientos sólidos para el desarrollo de actividades de comercialización apropiadas. Además, la información que se requiere

---

<sup>40</sup> Basado en Fyall A, Oakley B, y Weiss A. (1999), "Perspectivas Teóricas Aplicadas a la Colaboración Inter-organizativa en las Vías Fluviales de Gran Bretaña", *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, 1 (1), páginas 89-112.



para desarrollar dichas medidas de gestión podría servir de manera adicional para cubrir las necesidades de datos para el desarrollo de unos esfuerzos de comercialización asociados. También se defiende que la participación del afectado es esencial tanto en la gestión del ecoturismo marino como en la comercialización. Por último, ambos tipos de planes deben ser sometidos a un proceso mutuamente informativo de seguimiento y revisión periódicos.

La comercialización es el instrumento para poner en marcha el ecoturismo marino, pero la comercialización que no otorgue prioridad a la protección medioambiental puede acabar por comprometer incluso aquella experiencia del ecoturismo marino mejor planeada y dirigida. Esto ocurre porque la comercialización del ecoturismo marino puede entrar en contradicción con los objetivos de la planificación y la gestión, concretamente en el sentido de que suelen traducirse en un número excesivo de visitantes o en una conducta inapropiada por parte del turista. Lo mismo se aplica también a la participación comunitaria en el proceso de comercialización, ya que a menos que la comunidad ejerza un control total sobre la comercialización de la actividad, es posible que el proceso de la misma sea contraproducente para la planificación y la gestión de las actividades que se están promoviendo. La comercialización responsable en este contexto debe adoptar una noción de asistencia medioambiental y sociocultural. Por lo tanto, la comercialización del ecoturismo marino debe estar en consonancia con los principios de sostenibilidad en todos los aspectos.

## **VII. Seguimiento Continuo de Actuaciones Contra los Principios**

Evaluar si el ecoturismo marino se está planificando y dirigiendo de una manera eficaz o no requiere de un seguimiento, no sólo de la conducta de los animales que son objeto de atención, sino también del grado de cumplimiento con las normativas por parte de los operarios comerciales. Es posible que también sea necesario repasar de manera sistemática cualquier estructura reguladora o voluntaria. Las condiciones de funcionamiento introducidas por la normativa pueden tener buenos resultados a la hora de proteger el recurso base del ecoturismo marino en términos de los efectos a corto plazo y diarios del mismo. Sin embargo, los efectos a largo plazo de las actividades del ecoturismo marino deben estar también sujetos a un continuo seguimiento. La valoración de posibles impactos sucesivos a largo plazo sigue siendo un reto para todas las actividades del ecoturismo marino, tanto en términos del recurso como de los beneficios para las comunidades.

El apartado siguiente contiene una serie de recomendaciones a través de las cuales pueden llevarse a cabo los siete principios mediante una actuación.

## 4. Recomendaciones para la Actuación Local

### 4.1 Introducción al Manual

Este manual incluye una serie de consejos prácticos y técnicas para lograr un ecoturismo marino genuinamente sostenible siguiendo los siete principios META esbozados en el apartado previo de este documento. La lista de recomendaciones no es exhaustiva e indudablemente existen otras áreas claves donde ya existen recomendaciones o éstas podrían llegar a desarrollarse. Hay posibilidades de agregar nuevas recomendaciones en el futuro.

### 4.2 Recomendaciones del Manual:

- I. Recomendaciones para la Planificación Comunitaria
- II. Recomendaciones para la Formación y la Interpretación Ambiental
- III. Recomendaciones para Conocer el Impacto del Transporte
- IV. Recomendaciones para la Valoración del Impacto Económico
- V. Recomendaciones para Códigos Voluntarios
- VI. Recomendaciones para Auditoría y Revisión

Puede encontrarse asesoramiento práctico, así como técnicas para la comercialización responsable del ecoturismo marino en un documento separado titulado **“Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible en el Área Atlántica de la UE: Anteproyecto para una Comercialización Responsable”**, que se puede descargar desde la siguiente página web: [www.tourism-research.org](http://www.tourism-research.org).

## I. Recomendaciones para la Planificación Comunitaria

En el contexto del Área Atlántica de la UE existen sistemas de planificación de aprovechamiento terrestre bien establecidos. Sin embargo, las áreas marinas y las zonas costeras ocasionan problemas de límites jurisdiccionales y es posible que las actividades perjudiciales no pueden ser controladas, a pesar de la vigilancia sobre el desarrollo físico. Para ciertos propósitos y en ciertas áreas existen sistemas más fuertes o más débiles para la regulación de actividades en aguas costeras y en el mar. No obstante, la falta de control y el movimiento de la fauna marina, dentro y sobre el agua, hace que el valor de todos los sistemas formales resulte limitado a menos que estos se encuentren incorporados al planteamiento preferido de la comunidad local. En ambos casos un planteamiento participativo, orientado a la comunidad y derivado de la participación local es el que mayores expectativas tiene de desarrollar un ecoturismo marino próspero y genuinamente sostenible. La principal razón para ello es que el tipo de desarrollo que se requiere con el propósito de generar resultados genuinamente sostenibles implica, por lo general, toda una serie de cambios sustanciales de las formas en que los afectados a escala local perciben su rol al explotar el recurso marino y los tipos de conducta que surgen de este proceso.

### Ventajas e Inconvenientes de la Participación Local

En los proyectos de ecoturismo se han sugerido los siguientes beneficios asociados a la participación local<sup>41</sup>:

- Mayor eficacia del proyecto al consultar con la población local o implicarla en la gestión de la puesta en práctica y/o actividades del proyecto.
- Mayor efectividad del proyecto a través de una mayor participación local para asegurarse de que los objetivos del proyecto son conocidos y que los beneficios son recibidos por el grupo previsto.
- Generación entre los beneficiarios de la capacidad de entender qué es el ecoturismo y cómo puede contribuir éste al desarrollo sostenible (asegurándose de que los participantes se encuentran activamente implicados en el proyecto en cada etapa, y a través de una preparación y sensibilización formales y/o informales).
- Mayores atribuciones locales al de tratar de otorgar a la población local un mayor control sobre sus recursos y sobre aquellas decisiones relacionadas con la utilización de dichos recursos y que afectan a sus vidas (esto supone asegurarse de que la población local recibe los beneficios asociados a la utilización de dichos recursos).
- Reparto de gastos con los beneficiarios locales, como ocurre, por ejemplo, con los costes laborales, los costes de financiación, puesta en marcha y mantenimiento del proyecto, así como con los costes del seguimiento y de la evaluación del proyecto.

Entretanto, también se han observado los siguientes inconvenientes con el planteamiento de la planificación participativa:

- Dirigir la participación local aumenta con frecuencia el número de empleados necesarios para ejecutar el proyecto
- A menudo la comunidad ejerce presión para extender el alcance o la forma del proyecto más allá de aquello para lo que éste había sido originalmente planeado, con los consiguientes incrementos en los costes del mismo
- Los planificadores se exponen a perder el proyecto ante fuerzas opuestas que tratan de arrebatarse el control del proyecto a la agencia que lo está llevando a cabo
- Los beneficios no siempre llegan a sus pretendidos destinatarios

<sup>41</sup> Drake, S.P. (1991), "Participación Local en los Proyectos de Ecoturismo", en Whelan, T. (ed.), Turismo de la Naturaleza: Administrando el Medioambiente, Washington DC: Island Press; Paul, S. (1987), Participación Comunitaria en Proyectos de Desarrollo: La Experiencia del Banco Mundial, Washington DC: World Bank.

- Informar a la población local puede avivar las aspiraciones en torno al proyecto y propiciar la aparición de un mayor descontento o frustración si el proyecto fracasa, se posterga, o se lleva a cabo sólo de manera parcial
- Los intentos de implicar a la comunidad local pueden traer a un primer término conflictos latentes que sirvan para frustrar la puesta en marcha del proyecto

A pesar de estos posibles inconvenientes, una participación local eficaz constituye un ingrediente esencial a la hora de planificar y dirigir un ecoturismo genuinamente sostenible. El riesgo de crear un proyecto de ecoturismo no sostenible es grande si no existe ningún tipo de participación local en su planificación y gestión.

### **Limitaciones a la Participación Local en la Planificación y Administración del Ecoturismo Marino**

A la hora de llevar a cabo los principios de participación local para planificar y dirigir el ecoturismo marino, es importante reconocer las posibles limitaciones al éxito del planteamiento de la planificación participativa de cara al desarrollo del ecoturismo<sup>42</sup>. Éstas son, entre otras:

- Las tradiciones culturales y políticas que pueden estimular cierta reverencia hacia las personas que disfrutan de posiciones de autoridad. Como resultado, la población local no quiere tomar parte en la planificación porque no lo consideran una responsabilidad propia.
- Las condiciones económicas que pueden impedir al gobierno local emprender un rol pleno de asistencia. Las condiciones económicas más generales pueden significar también que la población local piense que no puede permitirse el tiempo de participar en el proceso de la planificación.
- Una falta de experiencia o preparación entre los planificadores locales al tratar de posibilitar la participación comunitaria en los procesos de planificación y gestión y entre los afectados a escala local.
- Una falta de conocimiento de las cuestiones y prácticas requeridas para un ecoturismo marino eficaz. Como resultado, la población local puede mostrarse renuente a involucrarse en la planificación porque no se siente competente para abordar dichas cuestiones.
- Las limitaciones consustanciales de las estructuras a través de las que se promueve la participación local para representar los intereses de todas aquellas personas incentivadas por el resultado de su trabajo, en concreto de las marginadas.
- Los mediadores tienen una sustancial cuota de poder para controlar el proceso y, de este modo, incidir en su resultado de manera intencionada o involuntaria. Indefectiblemente esto redundará en beneficio de algunos grupos de afectados y en detrimento de otros.

### **Un Planteamiento Paradigmático para la Participación Local en la Planificación del Ecoturismo Marino**

El siguiente modelo elabora un planteamiento para facilitar la participación local en la planificación del ecoturismo marino<sup>43</sup>. Una tarea preliminar es la de encontrar los emplazamientos apropiados. En muchos casos, se pueden establecer diversas iniciativas y estructuras locales que sean verificables. Cuando esto sucede, el proceso de planificación comunitaria debe comenzar a partir de las iniciativas ya existentes. Sin embargo, aun cuando no haya existido ninguna iniciativa local en relación con el ecoturismo marino, el proceso debe seguir siendo participativo desde el principio, adaptado al contexto y a las condiciones locales. Debe desarrollarse un proceso

---

<sup>42</sup> Véase Timothy, D.J. (1999), "Planificación Participativa: Una Visión de la Planificación en Indonesia", *Anales de la Investigación Turística*, 26 (2), páginas 371-391; Jamal, T. y Getz, D. (1999), "Mesas Redondas Comunitarias para Conflictos Relacionados con el Turismo: La Dialéctica del Consenso y las Estructuras del Proceso", *Journal of Sustainable Tourism*, 7 (3&4), páginas 290-313.

<sup>43</sup> Adaptado de Drake, S.P. (1991), "Participación Local en los Proyectos de Ecoturismo", en Whelan, T. (ed.), *Turismo de la Naturaleza: Administrando el Medioambiente*, Island Press, Washington DC.

iniciado a escala local en cualquier lugar donde pueda seleccionarse un emplazamiento apropiado de manera conjunta.

**Etapas:**

- Determinar los mecanismos de participación apropiados identificando los parámetros y el nivel de participación local en el proceso de planificación.
- Iniciar el diálogo y las labores pedagógicas.
- Crear y/o reforzar los mecanismos de apoyo.
- Empezar estudios preliminares.
- Toma de decisiones colectiva acerca del alcance y naturaleza del desarrollo del ecoturismo marino.
- Desarrollo por parte de la comunidad de un plan de acción y un programa de ejecución.
- Ejecución.
- Seguimiento y evaluación.

### **1. Determinando los Mecanismos de Participación Apropriados mediante la Identificación de los Parámetros y del Nivel de Participación Local en el Proceso de Planificación**

El mecanismo más apropiado para la participación local en proyectos de ecoturismo dependerá no sólo del nivel de intensidad al que tenga lugar la participación local, sino también de la naturaleza de las organizaciones existentes y de las características de la población local (p. ej. hasta qué punto están acostumbrados a participar en el proceso de planificación). El recuadro titulado "técnicas para la participación local" proporciona algunos consejos sobre las diferentes maneras de lograr la participación comunitaria en la planificación y gestión del ecoturismo marino.

Si se decide que la participación local debe limitarse principalmente a compartir información y no existe ningún mecanismo de participación, el equipo podría constituir un comité de ciudadanos, poner en marcha grupos de consulta o celebrar un taller de sensibilización y pedagogía.

Si, por otro lado, la participación local va a estar al nivel más intenso de la toma de decisiones, dicha participación podría incluir el empleo de una organización existente encabezada por un representante local y, si dicha organización no existe, se creará una. Las funciones llevadas a cabo por dichos comités locales pueden incluir algunas o todas de las siguientes:

- Representar los intereses comunitarios
- Proporcionar información sobre la comunidad local
- Aplicar el reglamento (en la etapa de ejecución y dirección)
- Distribuir los beneficios comunitarios
- Poner en marcha los programas de beneficios comunitarios.

Existen, como es lógico, varios posibles peligros al responsabilizar a los comités locales de la distribución de los beneficios comunitarios, sin olvidar la posibilidad de que dichos mecanismos podrían limitarse a perpetuar esquemas existentes de patronazgo financiero y dejar en la práctica poco margen a la mayoría de población local. Otro posible peligro es que el planteamiento podría estimular simplemente una recepción pasiva y no una participación activa mediante el desarrollo de actividades relacionadas con el ecoturismo marino que sean genuinamente sostenibles. Evidentemente hay que encontrar el justo equilibrio entre permitir que la comunidad local tenga propia su opinión en la distribución de los beneficios comunitarios y mantener un control apropiado sobre los elementos financieros importantes del proyecto. Esto a su vez requiere de un buen entendimiento de las actitudes de la población local hacia la participación, así como del contexto sociopolítico local, regional y nacional en que se está promoviendo dicha participación.

Si se está desarrollando una nueva organización, el equipo de dirección del proyecto tendrá que identificar a dirigentes locales que puedan representar a diversos grupos de

opinión de la comunidad. Las organizaciones no gubernamentales pueden ser útiles para ayudar a identificar a dichos dirigentes. También cabe la posibilidad de emplearlos como investigadores externos que pueden ayudar en el proceso facilitando el análisis, estableciendo vínculos y proporcionando un conocimiento a escala local.

### Técnicas para la Participación Local \*

- **Mapas de la Comunidad.** Diversas secciones de la comunidad preparan una representación gráfica de la comunidad local y algunos aspectos específicos de la misma, como la economía, las actividades recreativas, la cultura o los recursos. El objetivo es descubrir las percepciones que tiene la comunidad de sí misma. Toda vez que el medio es visual, los participantes no necesitan un elevado nivel de alfabetización.
  - **Árboles de Problemas.** Una vez más, resultan útiles sobre todo en situaciones en que los participantes no están muy instruidos, pero también se pueden aplicar en líneas más generales. Esta técnica insta a los participantes a escoger un problema y ponerlo en el centro de un árbol. A renglón seguido se identifican las causas inmediatas del problema y se las sitúa en las raíces poco profundas. A continuación las causas más profundas y se las sitúa en las raíces más profundas. Posteriormente se identifican las consecuencias inmediatas del problema y se las sitúa en las principales ramas del árbol, mientras que las consecuencias a largo plazo se colocan en las ramas más elevadas. Esta técnica ayuda a la comunidad local a identificar y revisar las principales consideraciones relacionadas con un problema específico que debe o prevé afrontar.
  - **Deliberaciones en Grupo.** En este caso se reúnen grupos reducidos de miembros de un panel y se les insta a compartir experiencias y problemas, revelar información y proporcionarse un mutuo apoyo. La deliberación será muy eficaz si se asesora con cuidado.
  - **Reuniones Públicas.** Se trata de unas reuniones abiertas a las que se invita a todos los miembros de un distrito electoral específico, o incluso a toda la comunidad. La técnica es provechosa porque mantiene a los miembros de la comunidad informados, proporciona la oportunidad de que todos los miembros de la comunidad hagan propuestas, puede obtener y mantener el beneplácito y apoyo de la comunidad y, además, podría interesar a más miembros de la comunidad para que éstos tomen parte de diversas maneras en otros elementos del proceso de participación.
  - **Equipos de Investigación.** Los miembros de la comunidad local pueden participar en los procesos de planificación y gestión uniéndose a equipos de investigación específicos. Pueden ayudar a garantizar que las opiniones de la comunidad tienen cabida y que la investigación se lleva a cabo de manera concienzuda.
  - **Encuestas Abiertas.** Permiten a los investigadores entrevistar a un número bastante grande de personas en un formato que permite al entrevistador seguir los intereses de la persona que se está entrevistando. También puede entrevistarse a grupos reducidos de esta manera. De este modo se recaba información sobre lo que piensa un amplio espectro de la comunidad con respecto al proyecto y los problemas que están afectando a la comunidad o que se prevé que le afecte.
  - **Seminarios en la Comunidad.** Se trata de una sesión de estudio intensiva que, por lo general, implican a los representantes de la comunidad local y a diversos expertos de instituciones como gobiernos, universidades, organizaciones no gubernamentales, e intereses privados. Sirven para facilitar el estudio de cuestiones bien delimitadas, así como para generar recomendaciones basadas en sus deliberaciones.
  - **Misiones de Investigación.** Grupos de personas de una sección de la comunidad pueden visitar a otros grupos de otras partes de la misma, o incluso de otras comunidades que han estado trabajando en cuestiones similares. De esta manera pueden aprender de otras personas sobre los posibles problemas, soluciones, fuentes de financiación, asesoramiento, y así sucesivamente. Es posible que también consideren conveniente construir una red de apoyo a lo largo de una región, un país, o incluso a escala nacional.
  - **Confección Colectiva de Materiales Audiovisuales.** Los grupos elaboran materiales audiovisuales, como dibujos, vídeos y presentaciones en diapositivas, que explican y analizan aspectos concretos del proyecto o problemas concretos que deben afrontar. Este planteamiento es útil en el sentido de que proporciona una forma de expresión que no es posible si se utilizan los otros métodos aquí detallados.
  - **Teatro Popular.** Como expresión colectiva y actividad comunal, la utilización del teatro popular puede ser un método barato, pero muy eficaz, de potenciar el conocimiento popular. Facilita el pensamiento a escala comunitaria y no individual, y es accesible a todas las clases socioeconómicas.
- \* Fuente: Drake, S.P. (1991), "Participación Local en los Proyectos de Ecoturismo", en Whelan, T. (ed.), *Turismo de la Naturaleza: Administrando el Medioambiente*, Washington DC: Island Press.

La identificación de ecosistemas marinos viables debe combinarse con un cuidadoso examen preliminar de la información sobre las actitudes de los residentes y del contexto político para un proyecto con el propósito de identificar hasta qué punto se muestra favorable la comunidad hacia la participación y hacia un planteamiento sostenible de cara al desarrollo. Los indicios de interés o progreso en la Agenda Local 21 pueden ser útiles en

## Descubriendo las Actitudes Iniciales de los Residentes Respecto al Ecoturismo Marino

La primera recopilación de actitudes de los residentes hacia el desarrollo del ecoturismo marino puede aportar una orientación vital a los planificadores acerca de la forma que debe adoptar la participación y lo que cabría esperar que ésta logre.

Se necesitará información sobre cuestiones tales como:

- ¿Cuál es el estado del recurso base (recursos de sustento locales)?
- ¿Qué actividades existentes relacionadas con el turismo y el ecoturismo están utilizando el recurso base?
- ¿Cuáles son los impactos de las actuales actividades del turismo y el ecoturismo sobre el recurso base?
- ¿Cuáles son los impactos de otras actividades, directas o indirectas, sobre el recurso base?
- ¿Cómo se protegen estos recursos y hasta qué punto se hace de una manera satisfactoria?
- ¿Qué recursos requieren una mejor protección?
- ¿Cuál es el campo de acción para desarrollar ciertas formas de ecoturismo marino?
- ¿Quiénes son los principales grupos de afectados?
- ¿Qué aspiraciones e intereses tiene la población local con respecto al desarrollo del ecoturismo en el área?
- ¿Hasta qué punto son eco-conscientes los grupos de la comunidad local?
- ¿Qué iniciativas de ecoturismo existen ya?
- ¿Existe algún control voluntario ya definido en lo concerniente a la conducta del ecoturismo marino?
- ¿Hasta qué punto reconoce la legislación de planificación al ecoturismo marino?
- ¿Cuál es la experiencia pasada de la comunidad local en planificación y gestión participativa?
- ¿Quiénes son los líderes locales?

este aspecto. Otra posibilidad es que puedan estar activos grupos voluntarios locales o las secciones locales de las ONGs nacionales o internacionales. Dichos enclaves tendrán el mayor potencial y permitirán desarrollar un ecoturismo marino comunitario a escala local con todas las de la ley (véase el recuadro sobre cómo averiguar las actitudes de los residentes). Si sólo es el ecosistema el que resulta apropiado para el desarrollo del ecoturismo marino, pero, en apariencia, no la comunidad, dejar ese ecosistema en paz debería ser una seria opción. Sin embargo, si existe una comunidad con una regeneración económica o con necesidades de desarrollo, entonces adoptar el planteamiento paradigmático podría ser la mejor opción.

Debe emprenderse un cuidadoso repaso de la información sobre el contexto político del proyecto con el propósito de identificar hasta qué punto se muestra favorable la comunidad hacia la participación. Si el gobierno local o nacional no se muestra favorable hacia el planteamiento participativo a escala local, es posible que los directores del proyecto deseen identificar métodos alternativos de obtener información del público sobre su diseño y aplicación. Esto podría traducirse en utilizar organizaciones no gubernamentales existentes para facilitar la participación local, o crear nuevas organizaciones que puedan hacerlo. El equipo de gestión del proyecto, que ya incluye a los representantes comunitarios locales, puede decidir si se va utilizar una consulta más general de afectados a escala local en algunas o en todas las cuestiones claves y/o algunas o todas las etapas del ciclo del proyecto.

Hay que examinar las metas del proyecto de ecoturismo para determinar cómo puede contribuir la participación local a su consecución. Algunos ejemplos de las maneras en que la participación local puede ayudar al ecoturismo a lograr sus metas son, entre otros: mejorando la eficacia del proyecto, mejorando la efectividad del proyecto, generando la capacidad de beneficiarse y compartiendo los costes del proyecto.

## 2. Iniciando el Diálogo y las Labores Pedagógicas

Una participación local eficaz requiere establecer un elevado grado de conocimiento entre la población local. Los medios de comunicación locales pueden jugar un papel decisivo en este aspecto, y una buena relación con los medios de comunicación locales resulta esencial para el éxito del proyecto, sobre todo si no existe un gran historial previo de participación local entre la comunidad.

Hay que realizar entrevistas con los protagonistas de la comunidad antes de las reuniones públicas con el objetivo de preparar a todas las partes para el proceso, así como para solucionar cualquier problema que pueda impedirles contribuir en su totalidad y abiertamente a dichas reuniones. A renglón seguido pueden celebrarse lugar los talleres y las reuniones públicas. El propósito de éstos será el de identificar y priorizar posibles problemas asociados a la iniciativa ecoturística, así como establecer en toda su amplitud las necesidades y aspiraciones de la comunidad local con respecto al ecoturismo. A continuación los orientadores podrían redactar un informe que resuma las lecciones aprendidas y las recomendaciones de la reunión, devolviéndolo a la comunidad local para que ésta reflexione y haga sus comentarios sobre el mismo.

## 3. Creando y o Reforzando los Mecanismos de Apoyo

Junto con los afectados a escala local, es importante establecer un recurso base que servirá para apuntalar cualquier mecanismo de apoyo necesario para facilitar la participación local en el desarrollo del ecoturismo marino. Podría buscarse apoyo financiero a través de una solicitud a organismos de financiación a escala local, regional, nacional o europea. La denominación y la pertenencia a un equipo de investigación deben reflejar las prioridades de la comunidad local y proporcionar a esa comunidad una preparación adecuada en turismo y ecología, así como en labores de asistencia.

Propiciar un liderazgo es crítico en esta etapa del proceso de la planificación comunitaria. La actividad de la planificación comunitaria requerirá de un equipo de investigación especializado cuyo rol será el de facilitar la participación local en el proyecto en sus primeras etapas, así como ayudar a desarrollar una capacidad tal que la participación local pueda surgir de manera autónoma a medida que madura el proyecto. Se adjunta un recuadro que esboza algunas de las cualidades que por lo general se requieren de los orientadores de dichos grupos. Con independencia de la forma de liderazgo escogida, tres aspectos suelen ser importantes<sup>44</sup>:

<sup>44</sup> Godfrey, K. y Clarke, J. (2000), Manual del Desarrollo Turístico: Un Planteamiento Práctico ante la Planificación y Comercialización, Londres y Nueva York: Continuum.

En primer lugar está la cuestión de la posible objeción. Si tenemos en cuenta el gran número de grupos de afectados que suelen verse inmersos en el desarrollo del ecoturismo marino, es casi inevitable que cualquier nueva iniciativa se encuentre con objeciones. El rol del liderazgo es entender por qué han surgido dichas objeciones o por qué podrían desarrollarse en diversas situaciones y trabajar hacia un compromiso razonable.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta los actuales intereses. Un importante rol del liderazgo del grupo es el de reconocer desde el principio los intereses existentes entre los grupos de afectados e incorporar los mismos en la toma de decisiones del grupo a medida que ésta se desarrolla. Si no se atiende a esto, existe un auténtico peligro de que la formación del grupo pueda incomodar o alienar a aquellas personas que ya trabajan en iniciativas relacionadas con el ecoturismo.

En tercer lugar, es esencial la participación de los residentes. Debe reconocerse que la población residente es por sí misma una importante afectada en el desarrollo del ecoturismo. Las iniciativas turísticas tienden a "exhibir" a toda la comunidad y el ecoturismo marino no es en realidad muy diferente al turismo en general en este aspecto. La participación comunitaria también puede ayudar a distender las tensiones locales que podrían surgir, así como ayudar a un potenciar un eco-conocimiento vital entre la población local.

#### 4. Dirigiendo Estudios Preliminares

Deben llevarse a cabo una serie de estudios preliminares sobre la situación económica, política y social de la comunidad, así como de su entorno circundante, utilizando la documentación existente. A continuación esto puede ir seguido por una labor de campo, incluyendo encuestas, entrevistas con los protagonistas claves de la comunidad y con grupos de opinión de diversos tipos. El análisis podría incluir lo siguiente:

- Una valoración de las necesidades y/o carencias percibidas de la comunidad local
- Identificación de los líderes, organizaciones y grupos de interés claves a escala local; determinación de quién puede hablar mejor por la comunidad y de quiénes podrían ser los posibles participantes en el proceso de la planificación participativa
- Identificación de periódicos, canales de televisión y/o emisoras de radio a escala local
- Valoración de la opinión de la comunidad local en torno a la participación en el proyecto (que puede estar influida por cualquier historial previo de planificación participativa en el seno de la comunidad)
- Determinación de la capacidad y limitaciones ante el gobierno local y otras instituciones locales para apoyar la participación local en el proceso de planificación del ecoturismo
- Valoración de las tradiciones de la comunidad, incluyendo sus opiniones sobre la conservación y la utilización de recursos naturales,
- Identificación de los tipos de personas que suelen participar, y por qué
- Valoración del rol de las mujeres en la comunidad
- Valoración de quién controla las finanzas
- Valoración de quién controla el aprovechamiento terrestre
- Valoración de los valores culturales
- Determinación sobre el modo en que podrían utilizarse incentivos para cambiar actitudes hacia la protección y utilización del medioambiente.

Al dirigir este tipo de análisis, quizás sea tan importante considerar a quién se ha omitido del mismo como a quién se ha incluido.

#### 5. Toma de Decisiones Colectiva acerca del Alcance y Naturaleza del Desarrollo del Ecoturismo Marino

#### Cualidades Requeridas a los Orientadores de Grupos de Planificación Participativa

- Credibilidad como persona que es capaz de entender y establecer lazos de empatía con opiniones e intereses de afectados concretos
- Credibilidad como alguien que es capaz de apreciar las consideraciones especializadas (p. ej. las cuestiones ecológicas) sin ser necesariamente un experto en ese área
- Independencia, o al menos capacidad para dirigir las reuniones sin tomar partido por grupos particulares o seguir una agenda personal
- Capacidad para identificar y descartar cuestiones que son irrelevantes o tangenciales a la agenda principal
- Capacidad para encauzar las expectativas de los participantes con respecto a los tipos de cuestiones que se van a analizar y los tipos de resultado que se suelen generar
- Autoridad para hacer frente a las presiones para acortar o circunscribir el proceso participativo con el propósito de lograr resultados rápidos
- Reconocimiento de la necesidad de equilibrar el requerimiento de una cooperación participativa con el sistema de planificación formal que tiende a funcionar de una manera verticalista
- Disposición para permitir que se desarrolle un liderazgo dentro del grupo mismo, de tal modo que el rol del orientador se pueda disipar gradualmente a lo largo del tiempo.



## El Turismo del Tiburón Ballena en el Parque Marino de Ningaloo, Australia Occidental

El turismo del tiburón ballena empezó en Australia en los años ochenta con el descubrimiento de una congregación de tiburones ballena, el pez más grande del mundo, en las aguas del Parque Marino de Ningaloo frente a la costa de Australia Occidental. Muy pronto los operarios locales de barcos empezaron a ofrecer excursiones para contemplar y nadar con los animales. Si bien las cantidades de turistas eran inicialmente pequeñas, a mediados de los años noventa el volumen de la actividad había crecido en tal medida que los científicos empezaron a expresar profundas preocupaciones en torno a los impactos adversos del turismo sobre la población de tiburones ballena. Esto propició que el Departamento de Conservación y Gestión de la Tierra de Australia Occidental (CALM) regulase a los operadores de vuelos charter mediante una combinación de licencias y cuotas de usuario.

La legislación de operadores se introdujo por primera vez en 1993, con licencias que inicialmente se emitían sin costes (excepto el de una pequeña cuota de tramitación). Las condiciones de la licencia incluyen un código de prácticas que estipula cómo los operadores deben acercarse e interactuar con los animales, y cómo deben comportarse los turistas en su presencia.

En 1995 se introdujo una cuota diaria por usuario de 15 dólares australianos por submarinista adulto y 7,50 dólares por niño (menor de 16 años). La cuota se impuso a los operadores, que eran libres de pasar el coste a sus clientes o de absorberlo ellos mismos. Sin embargo, la cuota se hizo obvia para los clientes a través de un recuerdo en forma de pase de visitante de calidad que facultaba la aplicación del "principio de quien contamina paga". Fundamentalmente se tenía la intención de que la cuota permitiese al CALM cubrir los costes de llevar a su propio barco al Parque Marino con el propósito de observar el cumplimiento de la industria con el código de prácticas. El excedente de ingresos se gasta de manera exclusiva en la gestión, investigación y educación del consumidor del turismo del tiburón ballena. Recientes investigaciones concluyen que en líneas generales el nivel presente de cuotas es bien aceptado por los turistas.

Fuente: Davis, D. y Tisdell, C.A. (1998), "Cánones Turísticos y Voluntad de Pagar por una Experiencia con Tiburones Ballena", *Tourism Economics*, 5 (2), páginas 161-174.

Ésta es la fase en que la participación es más intensa. El equipo del proyecto debe presentar su informe y sus recomendaciones a los participantes locales buscando sus reacciones. A renglón seguido puede tener lugar un proceso cíclico de adecuación y renegociación, con el objetivo de hallar un consenso entre los representantes de la comunidad local y el equipo del proyecto.

## 6. Desarrollo Comunitario de un Plan de Acción y Programa de Puesta en Marcha

En esta fase de la participación, el equipo del proyecto, junto con los representantes de la comunidad local, desarrolla un plan de acción para aplicar soluciones a los problemas y necesidades identificados por la población local. Posteriormente, el plan de acción (o planes) puede integrarse con el plan general para la iniciativa ecoturística.

Puede que sea necesario un plan para fortalecer las instituciones existentes o crear nuevas a efectos de llevar a cabo el proyecto. Es mejor que estas organizaciones sean de pequeñas dimensiones, de tal modo que puedan reflejar mejor las aspiraciones de la comunidad local y luchar por éstas en nombre de la comunidad. Una forma de institución que ha demostrado ser eficaz en el pasado ha sido la organización ecoturística voluntaria. Las atribuciones de dichas organizaciones pueden variar desde dirigir una investigación conjunta a poner en marcha normativas voluntarias (por ejemplo, en forma de códigos de conducta voluntarios). Las recomendaciones para los códigos voluntarios presentan una orientación práctica y técnica sobre el desarrollo de códigos de conducta voluntarios para el ecoturismo marino, mientras que un anexo independiente de este documento proporciona más información sobre el contexto más general y el rol de las organizaciones ecoturísticas.

## 7. Puesta en Marcha

La puesta en marcha debe buscar establecer y mantener fuertes nexos de unión entre los beneficios económicos del ecoturismo marino y la conservación del recurso base. Existen varias maneras de fortalecer dichos nexos<sup>45</sup>:

En primer lugar, uno de los problemas que suelen surgir en las iniciativas ecoturísticas es que los beneficios del ecoturismo no permanecen en el área local, sino que son apropiados por intereses externos, incluyendo a turoperadores y gobiernos. Entretanto, el coste del ecoturismo, en forma de daños ecológicos, perturbación de la vida natural o pérdida de acceso a recursos anteriormente empleados por la comunidad, suele quedarse en la zona. Asegurarse de que los operadores de ecoturismo adquieran sus productos a los proveedores locales y dan empleo a la población local puede aliviar esta situación. Esto ayuda a mantener los beneficios económicos del ecoturismo dentro del área local y proporciona a la población más de un incentivo para asegurarse de que en el futuro dichos beneficios se seguirán recibiendo.

En segundo lugar, asegurarse de que los beneficios se extienden de manera generalizada dentro de la comunidad local puede reforzar también la unión entre los beneficios económicos del ecoturismo y los objetivos de conservación. Esto ayudará a asegurar que el incentivo para cuidar del recurso base del que depende el ecoturismo marino se extiende de una manera tan generalizada como resulte posible entre aquellas personas que suelen generar impactos negativos sobre el mismo.

En tercer lugar, la unión entre los beneficios económicos y la conservación puede hacerse más directa. Una manera de lograr esto es asegurarse de que cualquier cuota de acceso que se cambie se encauce de manera directa hacia la gestión de la actividad del ecoturismo y la conservación de su recurso base. Un buen ejemplo donde esto ya tiene lugar es en la gestión del turismo del tiburón ballena en el Parque Marino de Ningaloo, en Australia Occidental (véase el recuadro).

## 8. Seguimiento y Evaluación

A menudo se descuida esta etapa final del proceso de participación local, aunque es de gran importancia, puesto que asegura que el circuito entre planes y resultados se encuentra cerrado. El rol del seguimiento y la evaluación es el de valorar el rendimiento del proyecto a intervalos regulares, así como el de identificar áreas donde la aplicación del proyecto debe reenfozarse o rediseñarse con el propósito de alcanzar sus objetivos. También pueden corregirse problemas o circunstancias de carácter imprevisto y adaptar el proyecto.

<sup>45</sup> Brandon, K. (1993), "Pasos Básicos para Alentar la Participación Local en Proyectos de Turismo en la Naturaleza", en K. Lindberg y D.E. Hawkins (Eds.), *Ecoturismo: Guía para Planificadores y Directivos*, Vol.1. North Bennington Vt: The Ecotourism Society.

A menudo el rol de recabar información lo asume la organización con la responsabilidad de facilitar el proceso de la planificación. Sin embargo, la recogida de información relevante puede ser una de las primeras tareas del grupo de planificación participativa. De hecho, la población local puede ser una magnífica fuente de información y suele tener un gran conocimiento del recurso base que se va a utilizar para apoyar al ecoturismo marino. También suele tener un conocimiento de las habilidades, tradiciones y aprovechamiento de aquellos recursos a escala local que serán necesarios para apoyar al ecoturismo marino, así como de los intereses, aspiraciones y limitaciones de la comunidad local para quien se tiene la intención que genere beneficios el desarrollo del ecoturismo. La población local también puede ser una excelente recopiladora de información y a menudo está en condiciones de acceder a información que no podrían conseguir los profesionales expertos en recopilación de datos.

El control y evaluación de los impactos del ecoturismo marino se considera importante por dos razones. En primer lugar, el proceso de seguimiento y evaluación, si se diseña de una manera adecuada, permitirá hacer adaptaciones a medida que se desarrolla el ecoturismo marino y las implicaciones de la gestión de las actividades que intervienen en este proceso se vuelven más claras. El ecoturismo es siempre un agente de cambio, dondequiera que tenga lugar y con independencia de su forma. El rol del proceso de seguimiento y evaluación es el de identificar la magnitud y naturaleza de dicho cambio, así como identificar maneras eficaces de encauzarlo.

El segundo beneficio importante de un programa de seguimiento y evaluación bien diseñado es que puede ayudar en el proceso de equilibrar los objetivos a corto y largo plazo del ecoturismo marino. En muchos casos, los principales beneficios del ecoturismo marino suelen ser a largo plazo, sobre todo si se requiere una mejora en el estado del medioambiente marino para que éstos sean percibidos. Sin embargo, con el objeto de que las iniciativas del ecoturismo marino sobrevivan el tiempo suficiente para que dichos beneficios a largo plazo sean recibidos, a menudo es posible que haya que superar grandes dosis de escepticismo por parte de la población local en el sentido de que el ecoturismo marino es una opción viable. Por lo tanto, también hay que demostrar los diversos beneficios a corto plazo de un ecoturismo marino planeado y dirigido de manera sostenible.

Un planteamiento popular para diseñar programas de seguimiento de las actividades del ecoturismo consiste en seleccionar diversos indicadores claves que hay que cuantificar y registrar. Pueden utilizarse diversos criterios para seleccionar dichos indicadores, incluyendo, por ejemplo:

- Prioridades de conservación claves
- Importancia percibida como especie o área objeto de interés para las actividades del ecoturismo
- Coste monetario
- Requisitos de tiempo
- El potencial de beneficiar a la población local
- El potencial de implicar a la población local

Por lo general, los proyectos de ecoturismo prestan una atención insuficiente y dedican recursos insuficientes al seguimiento y evaluación de sus actividades. Sin embargo, ésta es un área donde la participación local es a menudo relativamente fácil de lograr (dependiendo, como es lógico, de la naturaleza de la actividad concreta del ecoturismo marino). También es un área donde la participación local puede ser particularmente beneficiosa, sobre todo para controlar los costes de seguimiento y las actividades de evaluación. Los ecoturistas mismos pueden ser también un recurso útil para hacer un seguimiento y una evaluación; de hecho, la experiencia ha demostrado que los ecoturistas pueden recopilar muchos datos útiles a lo largo de su actividad ecoturística, y que las experiencias del ecoturismo pueden comercializarse en torno a dichas ideas (véase el recuadro sobre la investigación a través del ecoturismo).

Hay que otorgar la misma importancia a recabar datos en torno a los impactos positivos y negativos del ecoturismo marino sobre la comunidad que a recabar datos sobre las actividades y su impacto sobre el medioambiente marino. Sin embargo, identificar los beneficios económicos del ecoturismo marino puede resultar especialmente problemático. En este documento se incluyen unas recomendaciones que esbozan cómo calcular los impactos económicos del ecoturismo marino.

## Investigación Ecológica a través del Ecoturismo\*

La Fundación de Investigación de Ecosistemas Costeros (CERF) es una organización sin ánimo de lucro cuyo objetivo es el de financiar la investigación ecológica a través del ecoturismo. La investigación y el ecoturismo se entremezclan beneficiándose ambos. La CERF hace esto invitando al público general a participar de manera directa en la investigación como "voluntarios". Los ingresos del ecoturismo financian la mayor parte del trabajo de la Fundación. También ayuda a difundir los hallazgos de sus investigaciones de manera directa al público, de tal forma que éste puede mejorar sus conocimientos con una experiencia "participativa" en el contexto de la investigación y de diversas cuestiones relacionadas. Entretanto, realizar una labor de investigación como parte de sus vacaciones ayuda a que los voluntarios tengan una experiencia más agradable y gratificante.

En el año 2000 la CERF puso en marcha ocho proyectos de investigación y animó a los participantes para que dedicasen algún tiempo a acompañar a todos los equipos, tanto para aprender sobre la investigación como para ayudar en la recopilación de datos. Los voluntarios tenían la posibilidad de acompañar a un equipo de identificación fotográfica a medida que llevaban a cabo un censo de ballenas grises y jorobadas; de acompañar a los estudiantes graduados para observar y grabar la conducta diaria de las ballenas y los patrones de uso del hábitat; de trabajar con equipos de ecología forestal para identificar especies de plantas o atrapar ranas e identificarlas; o de remar en un kayak para echar una mano en un estudio de lechos de algas marinas

\* Fuente: <http://cerf.bc.ca>

## II. Recomendaciones para la Educación e Interpretación Ambiental

### Beneficios Derivados de la Interpretación Ambiental del Visitante

#### Beneficios promocionales

- Diversidad de temas que pueden promoverse
- Una forma de promoción sutil y sofisticada
- Dimensiones añadidas para una promoción continuada

#### Beneficios recreativos

- Valor añadido a la experiencia del visitante
- Hacer que la experiencia sea más agradable
- Reforzar la sensación de importancia de la actividad recreativa

#### Beneficios pedagógicos

- Oportunidad de aprender
- Oportunidad de hacer auto-descubrimientos

#### Beneficios de la Conservación y de la Gestión del Área Protegida

- Estimulación de una conciencia medioambiental y de una ética de conservación de amplia base
- Promoción del conocimiento de normativas y códigos diseñados para minimizar los impactos
- Estimulación de un cambio de conducta para minimizar los impactos personales sobre el medioambiente
- Apoyo a las organizaciones de gestión de áreas protegidas

#### Beneficios económicos

- Mayor actividad comercial
- Empleo directo, indirecto e inducido
- Inversión directa, indirecta e inducida

Fuente: Basado en Wearing, S. y Neil, J. (1999), *Ecoturismo: Impactos, Potenciales y Posibilidades*, Oxford y Woburn: Butterworth-Heinemann.

Se considera de manera generalizada que la educación y la interpretación son elementos críticos de una genuina experiencia ecoturística. Si se supone que el ecoturismo representa a una modalidad "responsable" del turismo, debe contener algún mecanismo que permita a los participantes desarrollar y ejercer dicho sentido de la responsabilidad. Por lo tanto, la filosofía del ecoturismo impone a los promotores el cometido especial de que éstos interpreten el medioambiente marino en el que está teniendo lugar la actividad del ecoturismo. Este proceso debe estar encaminado a educar a los visitantes acerca de sus posibles impactos negativos sobre el medioambiente natural y cultural en general, así como a adaptar su conducta para reducir, minimizar o incluso eliminar dichos impactos.

La interpretación ambiental se ha definido como "una actividad pedagógica que intenta revelar significados y relaciones que se asocian a cualquier cosa en la que se haga hincapié, con el objetivo de provocar y no de instruir".<sup>46</sup> El elemento de provocación, en concreto, diferencia a la interpretación de la educación. Esto es importante, puesto que resulta evidente que, con el propósito de lograr el objetivo de un ecoturismo marino genuinamente sostenible, los promotores deberán alentar a sus visitantes para que adopten formas modificadas de conducta, tanto a lo largo de la experiencia ecoturística como más allá de la misma. La experiencia sugiere que en el caso del turismo se requiere, en líneas generales, un planteamiento interpretativo y exhortativo, puesto que aquellas personas que están tomando parte en dichas actividades esencialmente por placer no tienden a reaccionar de manera favorable cuando se les ofrecen consejos o reglas sobre cómo deben o no deben divertirse.

### ¿Por qué la educación y la interpretación?

La educación y la interpretación ofrecen la posibilidad de:

- **Trabajar con el visitante**, ofreciéndole la oportunidad de enriquecer su experiencia, mientras que la normativa y los controles directos tienden a trabajar contra los visitantes diciéndoles lo que pueden y no pueden hacer. Los visitantes a las áreas sensibles pueden causar impactos directos o indirectos que podrían evitarse ofreciéndoles una experiencia más atractiva que no sólo les informe sobre cómo actuar de una manera responsable, sino que también les aliente a actuar a partir de dicha información. Asimismo, explicar las consecuencias de una conducta irresponsable puede promover que los visitantes se comporten de maneras compatibles con la protección de los recursos que están utilizando.
- **Ayudar a dirigir las expectativas de los visitantes** sobre la experiencia ecoturística. Así, por ejemplo, por lo general los promotores de excursiones de un día sufren fuertes presiones a causa de las expectativas de los turistas por ver especies concretas. En algunos casos esto ha dado lugar a una conducta inapropiada por parte de dichos promotores (por ejemplo, alentar que los visitantes traten de tocar a los animales). La educación y la interpretación

<sup>46</sup> Tilden, F. (1977), *Interpretando Nuestro Patrimonio*, 3 ed., Chapel Hill: University of North Carolina Press.

ambiental pueden ayudar a los operadores de ecoturismo a establecer y dirigir las expectativas del visitante, asegurando que éstas sean razonables y precisas en términos de la forma y el contenido de la experiencia que van a recibir.

- **Ayudar en la gestión de los visitantes** influyendo en los movimientos de los mismos, tanto en el tiempo como en el espacio. Esto puede hacerse, por ejemplo, utilizando rutas, atracciones, emplazamientos y épocas de visita de carácter alternativo para la atención del visitante, alejándolos de este modo de los medioambientes frágiles o de las épocas de visita en que la especie objeto de atención es especialmente vulnerable (por ejemplo, durante la estación de anidada de ciertas aves marinas).
- **Permitir el establecimiento de nuevas instalaciones** donde alojar exposiciones y albergar sesiones informativas. Dichas instalaciones pueden ser marinas, terrestres o incluir elementos de ambas. Las instalaciones terrestres son particularmente útiles con la finalidad de preparar a los turistas de antemano para lo que van a ver, o quizás no ver, y cómo deben actuar cuando surgen dichas circunstancias. Sin embargo gran parte de la actividad pedagógica e interpretativa puede tener lugar en el agua; así, por ejemplo, los barcos de observación de cetáceos pueden informar a sus visitantes mientras se dirigen desde el puerto hacia el lugar donde van a contemplar a los cetáceos.
- **Proporcionar valiosas oportunidades** de impartir importante información sobre la salud y la seguridad, idealmente antes de que comience la auténtica experiencia. Así, por ejemplo, existen evidencias de que algunos visitantes tienen percepciones inapropiadas de la fauna con la que están interactuando (por ejemplo, delfines que no son reconocidos como animales potencialmente peligrosos). Por lo tanto, se requerirán una educación e interpretación apropiadas para la seguridad del visitante y para la protección de las especies que son objeto de atención.
- **Aportar beneficios económicos a escala local** al contratar los servicios de la población local y vender productos locales (como las artesanías), proporcionar servicios (como los tentempiés), y ayudar a diversificar la economía local. También pueden aumentar este efecto atrayendo a los visitantes hacia lugares donde de otra manera no hubiesen ido, permaneciendo durante más tiempo en el área local (por ejemplo, recomendándoles otros lugares de interés cercanos o promotores de experiencias parecidas).
- **Fortalecer los valores comunitarios.** La población local puede ayudar a decidir qué enseñar a los visitantes y qué interpretar. También puede tomar parte activa en todos los procesos de educación e interpretación ambiental, incluyendo la investigación del entorno y el diseño y la presentación de elementos específicos del programa. Esto, a su vez, puede ayudar a promover el eco-conocimiento de los habitantes del lugar y ayudarles a comprender el valor de su experiencia, habilidades y preparación. También puede ayudar a que la comunidad local se sienta orgullosa de su localidad y a forjar identidades individuales y grupales.
- **Promover la ética de la conservación pública.** Esto puede hacerse de varias maneras. Se puede potenciar el eco-conocimiento de aquellas personas que toman parte en la experiencia ecoturística marina, sensibilizándolas sobre los impactos positivos y negativos que su conducta puede tener sobre el medioambiente. Esto se aplica en igual medida a los consumidores y a los operadores de ecoturismo. Asimismo, una buena educación e interpretación ambiental pueden ayudar a convertir este eco-conocimiento reforzado en una acción tangible, para los visitantes durante el resto de sus vacaciones e incluso cuando vuelvan a su casa.
- **Hacer que los visitantes sean más conscientes de la importancia del trabajo de conservación** asociado al medioambiente marino en general y a las especies objeto de atención en particular, así como de la necesidad del público de donar dinero para ayudar a financiar esta labor. Esto, a su vez, puede ayudar a las organizaciones a recaudar los fondos necesarios para divulgar y promover su labor de conservación de una manera aun más generalizada y eficaz.
- **Permitir a los ecoturistas desempeñar un importante rol en el seguimiento de los ecosistemas y especies del entorno marino.** De hecho, muchos turoperadores de ecoturismo han vinculado de manera satisfactoria las metas pedagógicas y científicas de sus organizaciones al animar a los visitantes para que adopten un rol combinado de aprendizaje y trabajo (por ejemplo, en la grabación de un avistamiento de animales).

## Riesgos de la Educación y la Interpretación Ambiental

Una educación y una interpretación eficaces constituyen factores claves en la planificación y gestión satisfactoria de un ecoturismo marino genuinamente sostenible. Sin embargo, conseguir que estas aportaciones resulten adecuadas es, a menudo, una tarea poco sencilla. La educación y la interpretación ambiental en el ecoturismo marino pueden estar asociadas a diversos riesgos\*:

- **El peligro de que estén motivadas por prioridades económicas,** y no por prioridades hacia los intereses más generales de la comunidad y el medioambiente, en términos de centrar la interpretación en aquellas características de la comunidad y del medioambiente que son más fáciles de explotar en beneficio del turismo. Existe el peligro de que aquellos recursos de la comunidad que se seleccionan para su interpretación puedan empezar a ser valorados básicamente como recursos turísticos y no como recursos comunitarios.
- **El peligro de que la interpretación estimule una simplificación excesiva de aspectos concretos de los recursos comunitarios.** La selección puede estar influenciada por las opiniones dispares del intérprete, que trabaja en representación del turista, y la comunidad local, lo que puede inducir a una distorsión de la percepción que los forasteros tienen del área local, agudizando las diferencias culturales entre ellos. Esto se extiende al peligro de que se puedan estilizar los recursos físicos y culturales, reflejando lo que los turistas esperan ver y no cómo es el área en realidad.
- **El peligro de que la interpretación se vuelva muy molesta,** sobre todo cuando se dirige a la historia y la cultura de la comunidad local
- **El peligro de que el proceso de interpretar un lugar pueda encontrarse con problemas políticos:** por ejemplo cuando parece que se promueven los intereses de un grupo comunitario o unos intereses sociopolíticos concretos.
- **El peligro de que la interpretación tienda a ser elitista\* \*.** Esto ocurre, al menos en parte, porque los intérpretes del patrimonio suelen ser entusiastas instruidos. También pueden ser del tipo de personas que rechazan el turismo masivo (a veces incluso el turismo per se) y no tratan de contribuir para hacerlo más sostenible

\* Bramwell, B. y Lane, B. (1993), "Interpretación y Turismo Sostenible: Potencial y Riesgos", *Journal of Sustainable Tourism*, 1 (2), páginas 71-79.

\* \* Véase Garrod, B. y Fyall, A. (2000), "Administrando el Turismo de Patrimonio", *Anales de la Investigación Turística*, 78 (3), páginas 682-708; Wheeler, B. (1993), "Sosteniendo el Ego", *Journal of Sustainable Tourism*, 1 (2), páginas 121-129.

### Preferencias del Visitante

La educación y la interpretación ambiental tienen dos roles distintos que desempeñar en la experiencia ecoturística: el de ayudar a conservar el medioambiente y el de mejorar los niveles de satisfacción del visitante. Por lo tanto, la estrategia de proporcionar una educación e interpretación eficaces puede considerarse como un tipo de situación en la que "todos salen ganando" y de la que se benefician el medioambiente y los visitantes<sup>47</sup>.

Los promotores de excursiones no deben infravalorar la magnitud del eco-conocimiento y el interés medioambiental entre sus visitantes. De hecho, los visitantes dentro del sector del ecoturismo se encuentran por lo general bastante preocupados por sus impactos sobre el medioambiente marino y tienden a valorar favorablemente a aquellos operadores que muestran niveles similares de conocimiento e interés. Los ecoturistas otorgan un elevado valor al hecho de que se les proporcione información sobre la vida natural con la que están interactuando, sobre sus posibles impactos en el medioambiente marino y sobre lo que pueden hacer en líneas generales para reducir su impacto sobre el medioambiente. Normalmente se considera que la interpretación personal por parte de un guía es el método de comunicación más eficaz y satisfactorio<sup>48</sup>, y en las encuestas de ecoturistas y posibles ecoturistas también suele valorarse favorablemente el hecho de contar con un guía instruido.

### Métodos de Educación e Interpretación<sup>49</sup>

- **Centros Educativos.** Los centros educativos son edificios en los que pueden tener lugar actividades pedagógicas sencillas, como es el caso de las deliberaciones en grupo o de las actividades en aulas. Los centros de educación más eficaces son aquellos que tienen uno o más docentes con dedicación exclusiva y enlazan sus actividades con los planes de estudios escolares (véase el recuadro sobre "Apasionados por el Plancton, Torbay").

### Apasionados por el Plancton, Torbay, Reino Unido

En 1995 el Ayuntamiento de Torbay estableció un proyecto de conservación marina como reconocimiento a las múltiples presiones sobre el medioambiente marino que se producen en Torbay. Se designó a un Gestor de la Zona Costera y se estableció su sede en una de las principales playas de visitantes de Torbay, Goodrington Sands. Abrió un rudimentario centro de visitantes y empezó a desarrollar un programa de eventos para promover el conocimiento de cuestiones relacionadas con la vida natural marina y propiciar un planteamiento integrado para la gestión sostenible de los recursos marinos naturales.

El centro de visitantes obtuvo financiación en 1998 para realizar una mejora sustancial y como resultado se abrió el Goodrington Seashore Centre en 1999. Éste se ha convertido en el centro de atención de las iniciativas de conservación marina en Torbay y en la actualidad es dirigido por el Consorcio de Costas y Zonas Rurales de Torbay.

A partir de su formación en diciembre de 1999, el Consorcio solicitó financiación al Comité de la Sociedad Real para el Conocimiento Público de las Ciencias con la finalidad de llevar a cabo una campaña de sensibilización a favor de la conservación marina titulada "Apasionados por el Plancton". El concepto era tomar un recurso natural invisible, pero omnipresente, y utilizarlo para generar un conocimiento de la complejidad del mundo natural, su fragilidad y el rol de la ciencia a la hora de controlar y administrar ese mundo. Este planteamiento innovador ha resultado ser muy fructífero y demuestra que el interés del público puede suscitarse con animales y plantas microscópicos.

Las actividades tienen lugar en las playas de Torbay durante periodos concurridos del año. Consisten en unos juegos muy completos y entretenidos, un aprendizaje interactivo, una investigación práctica y un muestreo directo del medioambiente marino. Éstas sesiones del taller se complementan con las instalaciones bajo techo en el Seashore Centre. Además, se organizan viajes en barco regulares desde Goodrington Beach y los tres puertos de Torbay para obtener muestras de plancton en aguas profundas.

Se utilizan los acontecimientos internacionales, nacionales y regionales a modo de plataforma; éstos incluyen el Día Mundial de los Océanos, la Semana Marina (una iniciativa del Sudoeste) y la Semana de la Ciencia, Ingeniería y Tecnología. También se organizan nuevos acontecimientos diseñados de manera específica para el proyecto, con una Fiesta del Plancton Paignton anual como eje.

Como prueba del creciente interés en el medioambiente marino que el Seashore Centre y Apasionados por el Plancton han ayudado a generar, ha aumentado de popularidad las excursiones en barco para contemplar la vida natural y desde el año 2001 cuenta con un barco con el fondo de cristal en Torbay, utilizando el Seashore Centre para la venta de billetes y como base.

<sup>47</sup> Orams, M.B. (1995), "Utilizando la Interpretación para Dirigir el Turismo de la Naturaleza", *Journal of Sustainable Development* 4 (2) páginas 81-94.

<sup>48</sup> Black, R. (2001), "Ecoturismo y Educación", <http://lorenz.edu.au/ecotour/rosy/html>

<sup>49</sup> Wearing, S. y Neil, J. (1999), *Ecoturismo: Impactos, Potenciales y Posibilidades*, Oxford y Woburn: Butterworth-Heinemann.

- **Centros de visitantes.** Se trata de unas instalaciones especiales en las que pueden presentarse exposiciones y muestras al visitante con una relativa comodidad y en entornos controlados. A menudo existe una sala de conferencias en la que mostrar material audiovisual y/o dar charlas. Los centros de visitantes son muy útiles para presentar información contextual más general, como aquellas historias, procesos u otras características que no pueden explicarse in situ. Normalmente incluyen una tienda de regalos que proporciona la oportunidad de vender nuevos materiales pedagógicos e interpretativos (como guías de turismo detalladas, guías de identificación y mapas), así como de generar un desembolso secundario en recuerdos, etc.
- **Muestras y Exhibiciones.** Éstas pueden desarrollarse como un elemento permanente dentro de un centro de visitantes o centro educativo o en forma de muestra "ambulante". Las muestras y exhibiciones más fructíferas suelen ser aquellas que se centran en los intereses de una audiencia concreta y están atendidas por personas entusiastas y entendidas que pueden añadir un toque personal a la interpretación.
- **Publicaciones.** Este método de comunicación incluye panfletos, folletos, hojas de observaciones, prospectos, calendarios, y así sucesivamente. Pueden resultar particularmente rentables, ya que permiten comunicarse con grandes cantidades de personas que pueden ser visitantes futuros y presentes. Algunos de los inconvenientes de las publicaciones son que éstas tienden a hacer hincapié en la información y no en la interpretación, tienen una capacidad limitada para tratar con las diferentes necesidades e intereses de diferentes tipos de visitantes, pueden ser costosas de administrar y distribuir, y es posible que queden obsoletas con bastante prontitud.

### Factores que Tienden a Disminuir la Efectividad de la Interpretación

- **Distribución errónea de las actividades.** ¿Tiene lugar la interpretación en los momentos y lugares más apropiados para los visitantes? ¿Se repite en gran medida la misma información a los visitantes?
- **Intervención contra los patrones de conducta habituales.** ¿Utiliza la interpretación la comunicación intra-grupal o actúa contra la misma?
- **Atención inadecuada a la motivación del visitante.** ¿Considera la interpretación cómo recompensar a los visitantes o se centra la prioridad en lo que los intérpretes piensan que debe interpretarse y cómo debe comunicarse?
- **Falta de adecuación de los mensajes a los visitantes.** ¿Reconoce la interpretación las diversas procedencias e intereses de los visitantes o se dirige al visitante "uniformizado"?
- **No controlar la efectividad de las actividades de interpretación.** ¿Expone la interpretación de manera clara lo que tiene la intención de lograr? Si los objetivos están claros, ¿se adecuan éstos (o no) a la actual programación para cumplir los objetivos establecidos?

Fuente: Watson, M.D. (1989), "Un Reto Interpretativo", en Uzzell, D.L. (ed.) *Interpretación del Patrimonio: Volumen 1: El Medioambiente Natural y Construido*, Belhaven, Londres y Nueva York.

- **Excursiones Guiadas.** Tal como se mencionó previamente, a menudo se considera que la comunicación personal con un guía es una técnica de interpretación especialmente poderosa y se valora positivamente. Una de las razones es que la misma puede afinarse continuamente de cara a las necesidades e intereses de los visitantes. Otra razón es que puede ser interactiva, ya que los visitantes están en condiciones de formular preguntas a los guías y de recibir respuestas. Asimismo, tener a un guía presente significa que la conducta de los visitantes puede controlarse muy de cerca. Una importante limitación de las excursiones guiadas, sin embargo, es su elevado coste para el visitante. El método también depende bastante de las habilidades y el entusiasmo de los guías. Un guía mal especializado o escasamente motivado no proporcionará una experiencia interpretativa de alta calidad. También se argumenta que algunas

### Diseñando una Interpretación Eficaz

- **Conozca a su cliente.** Durante las últimas dos décadas muchas personas han adquirido una significativa cantidad de conocimientos a través de la enorme expansión de la educación formal e informal sobre cada aspecto del medioambiente. Los intérpretes del ecoturismo harían bien en no infravalorar un conocimiento sobre el área que el ecoturista está visitando y las especies de la fauna a las que dicha área proporciona un hábitat.
- **Planee y evalúe de manera sistemática.** Existen dos ideas principales a observar en este caso: (a) La planificación para la dotación de una interpretación debe hacerse en toda el área, o incluso a escala regional, con el propósito de evitar el riesgo de la duplicación, con el resultado de que pueda fracasar uno o más de los programas. (b) Nunca se recalcara bastante la importancia de evaluar la dotación de programas interpretativos. Es importante conocer si los visitantes han recibido los mensajes que la interpretación ha intentado transmitirles. Si no los han recibido, debe modificarse el programa de interpretación de tal modo que se acerque cada vez más a este objetivo.
- **En algunos casos la interpretación puede ser contraproducente.** Una interpretación insensible y/o excesiva puede perjudicar la causa de la interpretación al destruir el "sentido de lugar" consustancial a una área.
- **No pierda de vista el objetivo de la conservación.** El perfil de los problemas de conservación ha aumentado durante las últimas tres décadas, pero las personas deberán responder a los retos que dichos problemas presentan. El peligro en el contexto del ecoturismo es que el elemento de interpretación ponga demasiado énfasis en aumentar la satisfacción del visitante, y muy poco en transmitir el mensaje de la conservación. Cabe afirmar que el ecoturismo sin un mensaje de conservación es más peligroso que el turismo masivo no sostenible.

Fuente: Phillips, A. (1989), "Interpretando las Regiones Rurales y el Medioambiente Natural", en Uzzell, D.L. (ed.) *Interpretación del Patrimonio: Volumen 1: El Medioambiente Natural y Construido*, Belhaven, Londres y Nueva York.

personas van a considerar la presencia de un guía como algo que menoscaba su sensación de libertad.

### Observación Virtual de las Ballenas

Prince of Whales Whalewatching, con sede en Victoria, Columbia Británica, Canadá, promueve un "tour" de observación virtual de ballenas por Internet\*. El usuario emprende una excursión multimedia con un narrador/guía virtual que explica lo que incluye la observación de ballenas y lo que suele ver el visitante. A renglón seguido, se dirige al visitante hacia los productos de la empresa. De esta manera, Prince of Whales Whalewatching puede acceder a un mercado mundial, estimular el interés y la voluntad de los visitantes por aprender, y educarlos de antemano sobre qué prever y cómo comportarse.

\*<http://www.princeofwhales.com/virtual>

- **Rutas auto-guiadas.** Éstas incluyen una serie de paradas predeterminadas en una ruta establecida a lo largo de la cual viajan los visitantes. Cada parada interpreta un aspecto o rasgo distintivo concreto que puede verse allí y a menudo se puede utilizar un panel de información, pero utilizando cada vez más tecnología (como cintas cassette o, cada vez con más frecuencia, discos compactos). Tienen la ventaja de que proporciona al visitante más libertad para viajar a su propio ritmo. Sus inconvenientes son similares a los de las publicaciones, pero son en igual medida ventajosos.
- **Tecnología Audiovisual y Multimedia.** En líneas generales, la tecnología audiovisual y multimedia se está convirtiendo en un medio cada vez más aceptado de interpretación y educación en el turismo, y el ecoturismo marino no debería ser ninguna excepción. Dicha tecnología permite a los visitantes utilizar más sus sentidos, experimentar cosas por sí mismos, aprender desde el punto de vista de la experiencia y de la experimentación, así como adaptar su aprendizaje a lo que más les interese o emocione. La utilización de tecnologías audiovisuales y multimedia también puede ayudar a reducir los costes del personal permanente, puesto que los intérpretes no necesitan estar físicamente presentes para que tenga lugar una interpretación eficaz. Es importante, sin embargo, no llevar este planteamiento hasta límites extremos; las evidencias sugieren que el contacto de persona a persona sigue siendo un factor muy significativo para lograr la satisfacción del visitante. Por último, puede darse un uso eficaz a la interpretación multimedia como recomendaciones de comercialización, tanto en términos de la comercialización social como de la comercialización del consumidor, sobre todo cuando puede accederse a la aplicación a través de Internet (véase el recuadro sobre la observación virtual de las ballenas).

### Desarrollando Programas de Interpretación Eficaces en el Contexto del Ecoturismo Marino

Dentro de este contexto es posible identificar varios útiles consejos prácticos para diseñar programas de interpretación para el ecoturismo. Éstos incluyen:

- Exponer al ecoturista a una información "discordante" (es decir, información que pone en tela de juicio su actual sistema de creencias y estructuras de conocimiento); un programa de interpretación debe tratar de "desconcertar" un poco, animando a las personas para que pongan en tela de juicio sus ideas preconcebidas, valores y conocimientos sobre el objeto de estudio de la experiencia ecoturística.
- Tratar de alcanzar la "esfera afectiva" del ecoturista (es decir, esa parte del pensamiento del ser humano que incluye sentimientos, emociones, actitudes y valores); la implicación emocional con el objeto de la experiencia ecoturística es un buen "atajo" para propiciar un cambio de conducta.
- Tratar de provocar una acción positiva convenciendo a los ecoturistas de las razones por las que deben cambiar su conducta; los mensajes críticos a transmitir son que los seres humanos pueden hacer algo por la situación y que podemos marcar una diferencia de fundamental importancia.
- Proporcionar a los ecoturistas una oportunidad de actuar; esto les ayudará a convertir sus buenas intenciones en acciones "sobre la marcha", alentándoles a que continúen con esta conducta después de que haya concluido la experiencia ecoturística. Esto podría incluir:
  - Ejercicios para limpiar la playa
  - Ayudar a recabar datos para proyectos de investigación
  - Firmar una petición
  - Sumarse y/o acceder a apoyar financieramente a una ONG relevante
  - Comprar productos que respeten el medio ambiente
- Evaluar los efectos a corto y largo plazo (es decir, la efectividad) del programa de interpretación, y mejorar el mismo en consecuencia. Las técnicas podrían incluir:
  - La observación del modo en que los ecoturistas se comportan con y sin interpretación
  - Entrevistas personales con ecoturistas antes o después de que hayan emprendido la experiencia ecoturística
  - Cuestionarios administrados a los ecoturistas "sobre la marcha" antes de y/o después del viaje
  - Entrevistas de seguimiento dirigidas algunos meses después para evaluar los cambios de conducta a largo plazo.

Orams, M.B. (1995), "Utilizando la Interpretación para Dirigir el Turismo de la Naturaleza", *Journal of Sustainable Development* 4 (2) páginas 81-94. Véase también Orams, M.B. (1997), "La Efectividad de la Educación Medioambiental: ¿Podemos Convertirnos en Turistas "Verdes"?", *Progress in Tourism and Hospitality Research* 3 (4), páginas 295-306.

### III. Recomendaciones para Conocer el Impacto del Transporte

Estas recomendaciones ofrecen un asesoramiento gradual sobre cómo evaluar el impacto mundial del transporte en las actividades del ecoturismo marino. Se centra en una serie de indicadores para calcular las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Como es lógico, aparte del CO<sub>2</sub> el transporte tiene otros impactos, sobre todo en términos locales. El transporte y el ruido asociado al mismo pueden tener también impactos significativos sobre las comunidades locales. Sin embargo, se puede acceder a un asesoramiento sustancial sobre dichos impactos, por ejemplo en la Guía de Principios de Planificación del Reino Unido<sup>50</sup> que en la actualidad se encuentra bajo revisión a la luz del Libro Blanco de Transporte Integrado<sup>51</sup> y de un informe del Transport 2000<sup>52</sup>. Por lo tanto, estas recomendaciones proporcionan pocos consejos específicos sobre cómo evaluar y tratar los impactos del transporte local del ecoturismo marino. Además de esto, también hay que considerar la alteración de la vida natural que se deriva del transporte local. Las actividades de observación de ballenas desde los barcos motorizados pueden tener el efecto de perturbar considerablemente a estos animales, lo que, a su vez, puede amenazar la viabilidad biológica de la vida natural que se pretende que los ecoturistas observen. Se conoce de barcos de gran velocidad que han cortado e incluso matado cetáceos. Las recomendaciones de los Códigos Voluntarios abordan esta cuestión.

El impacto del calentamiento mundial generado por el turismo, incluyendo al ecoturismo, sobre el ecosistema ha recibido poca atención en el pasado, lo que ha provocado que los turistas, los promotores turísticos locales, los turoperadores y los destinos vacacionales a menudo no sean conscientes de los hechos básicos. Una primera estimación sugiere que el turismo recreativo internacional puede suponer aproximadamente un 3,4% del calentamiento mundial generado por los humanos o antropogénico<sup>53</sup>. Esta cifra se encuentra de manera significativa por encima del impacto de toda la economía británica o de toda la economía del Área Atlántica de la UE y ha estado creciendo rápidamente en los últimos años.

El turismo es una actividad en la que se utilizan muchos transportes. La mayor parte de las formas de transporte (motorizado) son perjudiciales para el medioambiente. El ecoturismo marino en el que toman parte grupos reducidos en emplazamientos remotos puede necesitar de un transporte aun más intenso y, como tal, ser menos sostenible a escala mundial que el turismo de masas. Por lo tanto, desarrollar un ecoturismo marino genuinamente sostenible requiere un análisis del impacto del transporte en cualquier cambio planificado.

Hay dos exigencias que el turismo y el ecoturismo marino plantean al sistema de transportes: transporte para desplazarse por los contornos durante las vacaciones y transporte entre el hogar y el lugar de las vacaciones. Cada una de éstas puede analizarse de una manera similar. Puede haber también ocasiones en que el transporte mismo resulte atractivo por derecho propio, como, por ejemplo, un viaje en barco, cuando el transporte del ecoturismo marino puede ser un factor más relacionado con el disfrute del turista.

Gran parte del ecoturismo marino del Área Atlántica de la UE es incidental al resto de las vacaciones y ello puede alentar que los turistas se queden en el área durante más tiempo. Esto reducirá el impacto relativo de los tránsitos desde el hogar al lugar de vacaciones por día durante las vacaciones y dentro de una asignación anual fija de vacaciones, reduciendo de este modo la intensidad total del transporte y el impacto del turismo.

El impacto medioambiental del transporte comprende tres amplias categorías: las emisiones de combustibles, el riesgo para la seguridad<sup>54</sup> y la perturbación para

<sup>50</sup> DETR (Ministerio para el Medioambiente, Transporte y Regiones, ahora Ministerio para el Transporte, Gobierno Local y Regiones) (1999), PPG13: Transport Consultation Revision Draft (Fecha de Publicación Original: marzo de 1994)

<sup>51</sup> Cm 3950 (1998) Un Nuevo Tratamiento para el Transporte: Mejor para Todos, (Ministerio para el Medioambiente, Transporte y Regiones) Londres: Gobierno del Reino Unido, The Stationary Office,

<sup>52</sup> Transport 2000 (2001) Turismo sin Tráfico, Transport 2000

<sup>53</sup> Las estadísticas de la Organización Mundial del Turismo sugieren que el turismo recreativo internacional asciende a aproximadamente un 1,5% del PNB mundial. Con un 25% menos de aprovechamiento de combustible al permanecer fuera de casa, se obtiene una cifra de un 1,9% de calentamiento mundial. Añadiendo la contribución del 50% del turismo recreativo al -3,0% de los viajes aéreos el impacto total del calentamiento mundial de origen antropogénico otorga al turismo de ocio internacional un total del 3,4%.

<sup>54</sup> Tristemente debe reevaluarse el riesgo para la seguridad de aquellos que se encuentran ahora fuera del sistema de transporte (11 de septiembre de 2001) a la luz de la catástrofe del World Trade Center. No es de extrañar que el seguro de responsabilidad civil de las aerolíneas, que asumiría el coste de ese riesgo, experimente un incremento muy sustancial después de la demostración de la pavorosa capacidad destructiva de un avión de transporte lleno de combustible.



aquellos individuos que no utilizan el transporte o que lo utilizan para algo no relacionado con el turismo, así como la perturbación causada a la fauna y al mundo natural. Las tres categorías dependen de las características del tipo de transporte utilizado por los turistas y el tiempo y la distancia que éstos recorren. Junto con los beneficios externos del transporte, como es el caso de la generación de empleo y de las instalaciones adicionales con que se dota a la población local, estas categorías constituyen los factores necesarios para evaluar la sostenibilidad del transporte.

El primero de estos elementos es fácilmente cuantificable, pero, no obstante, casi nunca se evalúa de una manera estructurada y similar. Por lo tanto, estas recomendaciones se concentran en las emisiones relativas de combustible, pero también incluyen observaciones sobre la perturbación a los individuos que no participan y, especialmente importante en el contexto del turismo basado en el ecosistema natural, la perturbación del medioambiente.

## Indicadores para la Valoración del Impacto del Calentamiento Mundial del Ecoturismo Marino

La valoración del impacto medioambiental a escala mundial del transporte incluye la aplicación de cuatro indicadores. El primero de éstos es el desdoblamiento modal, que define la diferencia entre el transporte público en coche o avión y los paseos o la circulación en bicicleta, etc. El segundo son las emisiones de carbono, combustibles fósiles y CO<sub>2</sub>, que son buenos representantes del impacto total del calentamiento mundial. En tercer lugar, la duración de la estancia en el destino del ecoturismo marino es un indicador significativo. Éstos se resumen en un cuarto indicador combinado: el Índice "GUILT" (Greenhouse Universal Indicator for Leisure Tourism o Indicador Universal del Efecto Invernadero para el Turismo de Ocio)<sup>55</sup>. A continuación se explicarán con más detalle estos indicadores y el apartado que hay tras la explicación expone algunos consejos o aplica estos indicadores en la práctica.

### 1. Indicador del Desdoblamiento Modal

Éste es un indicador convencional. Un indicador básico del impacto del transporte de cualquier tipo de turismo, incluyendo el ecoturismo marino, se obtiene a través del desdoblamiento modal del transporte utilizado para acceder al destino vacacional y durante el periodo de vacaciones. Para las zonas periféricas del Área Atlántica de la UE, las modalidades dominantes son el transporte por carretera y el transporte aéreo. Ambos son importantes agentes contaminantes.

La preponderancia de los viajes en automóvil y avión hacia y dentro la periferia Atlántica de la UE puede estar ocasionada no sólo por la habitual razón de "comodidad" (es decir, ahorro de tiempo en el viaje), sino también por el factor de la "disponibilidad de información". El precio puede convertirse en un factor marginal, ya que las economías de escala llegan al consumidor a través de fuerzas competitivas y refuerzan la posición del automóvil y el avión como la modalidad dominante. Así, por ejemplo, las carreteras construidas o mejoradas por razones de regeneración económica (véase el recuadro sobre el sudoeste de Inglaterra) pueden generar un tráfico de ocio extra porque se acortan las horas de viaje. Además, la dominación del automóvil se traduce en que toda la información sobre viajes proporcionada por los alojamientos y las atracciones tienden a asumir que los turistas van a llegar en automóvil. Por lo general los turoperadores importantes promueven sólo paquetes de vacaciones en avión (y de hecho, a menudo sólo en sus propias aerolíneas, véase el recuadro sobre los viajes a Gran Canaria). Por lo tanto, cualquier cambio en el desdoblamiento modal requiere tanto de una información mejorada sobre las formas alternativas de transporte como de la oportunidad de utilizarlo con una razonable comodidad, en términos de conveniencia, calidad, reserva y precio.

### 2. Indicador de Emisiones de Carbono, Combustibles Fósiles y CO<sub>2</sub> (para el impacto del calentamiento mundial)

El peso del CO<sub>2</sub> emitido es el indicador utilizado como representante del efecto del calentamiento mundial total de los elementos de unas vacaciones. Se utiliza el CO<sub>2</sub> porque los otros "gases de invernadero" (CO, SO<sub>x</sub> NO<sub>x</sub> HO<sub>x</sub>) mantienen una estrecha correlación y también porque es el contribuyente más grande y más resistente al

<sup>55</sup> El Índice "GUILT" se originó a partir de una idea presentada en un artículo de Brian Wheeler, donde se hace referencia a los turistas que se preocupan más por mantener su estatus, "inflar sus propios egos" y "aplacar su culpa", que por abordar las cuestiones tangibles. Una de estas "cuestiones tangibles" es el calentamiento mundial. Wheeler, B. (1993), "Sosteniendo el Ego", *Journal of Sustainable Tourism*, 1 (2), páginas 23-29.

calentamiento mundial<sup>56</sup>. En la mayor parte de las vacaciones, la mayoría de las emisiones de CO<sub>2</sub> provienen del “elemento de viaje”; así, por ejemplo, en unas vacaciones de larga distancia, más del 90% de las emisiones totales puede provenir de los vuelos (sin embargo, no debe ignorarse el elemento “alojamiento”, ya que los hoteles producen aproximadamente entre un 25 y un 30% más de emisiones por día y por invitado que las casas privadas). La eficiencia del combustible basado en el carbono<sup>57</sup> para las diferentes formas de transporte (por pasajero, por kilómetro y “factor de carga” característico<sup>58</sup>) se enumera en un anexo a estas recomendaciones. En este anexo, también se ofrecen cifras por separado para vuelos programados y charter de “corta distancia” (menos de cuatro horas) y “larga distancia” (más de cuatro horas / transcontinental). Los vuelos charter se separan de los vuelos programados porque trabajan con factores de carga significativamente más elevados.

### 3. Duración de la Estancia en el Destino del Ecoturismo Marino

El efecto del calentamiento mundial a causa del turismo vacacional puede relacionarse con el resto de emisiones del consumidor a través de la identificación de las mismas mientras duran las vacaciones y el tránsito. Este indicador de “duración de la estancia” permite hacer una comparación igualitaria entre diferentes vacaciones y la vida en casa, en términos de emisiones relativas de CO<sub>2</sub>. Mientras que otras cosas permanecen iguales, cuanto más prolongadas son las vacaciones, menor es el impacto del transporte de tránsito sobre el total de emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, el tiempo extra en hoteles produce más CO<sub>2</sub> que debe ser considerado como parte del impacto global de las vacaciones. Se sugiere que se utilice la cifra media de 6,4 kilogramos de carbono por invitado y día<sup>59</sup> para los residentes en hoteles (esto refleja la eficiencia reducida del combustible de los hoteles, que es una consecuencia de sus salas públicas, sistemas de aire acondicionado, etc.).

Recientes tendencias en la disponibilidad de tiempo libre (y las implicaciones asociadas a la misma) no han proporcionado necesariamente a los individuos más flexibilidad para tomarse unas vacaciones más prolongadas, y la inferencia básica en este caso es que las personas (que trabajan) tienen una disponibilidad relativamente fija para tomarse sus vacaciones. De hecho, la tendencia ha sido hacia los descansos cortos y hacia una duración más corta de las vacaciones de larga distancia, lo que está aumentando el impacto del calentamiento mundial generado por el turismo a causa de su mayor proporción de utilización del transporte. En ocasiones, el transporte puede convertirse en parte de las vacaciones y el ecoturismo puede ser en realidad un subproducto con un coste cero medioambiental, como en el caso del transporte Trans-Vizcaya (véase el recuadro).

### 4. El Índice “GUILT” (Greenhouse Universal Indicator for Leisure Tourism o Indicador Universal del Efecto Invernadero para el Turismo de Ocio): un indicador combinado

Este indicador combina los tres anteriores con el propósito de proporcionar una imagen general de las emisiones relativas de CO<sub>2</sub> para diferentes vacaciones. Es importante combinar estos indicadores con el objetivo de permitir al consumidor, al promotor y al gobierno hacer una comparación igualitaria entre los diferentes tipos de vacaciones. Cuando se combinan, a menudo los resultados no son como se esperaban, en el sentido de que algunas vacaciones que afirman tener un “bajo impacto” (por ejemplo, las vacaciones de ecoturismo), pueden tener unos efectos negativos relativamente elevados, pero encubiertos, que provienen de su elemento de transporte. El GUILT es un Índice basado en el promedio diario de emisiones per cápita en la economía industrial europea del noroeste (es decir, el Reino Unido). La cifra base de “100” refleja las emisiones de CO<sub>2</sub> que provienen del paquete de vacaciones en avión más común en Europa (es decir, dos semanas en Mallorca) además de las emisiones normales cuando las personas se encuentran en casa. El siguiente diagrama<sup>60</sup> ilustra este punto y demuestra la utilización del índice GUILT para los destinos de ecoturismo marino:

El siguiente apartado explica cómo calcular la cifra del índice GUILT de un individuo, empresa o destino.

<sup>56</sup> Archer, L.J., (1993), *Las Emisiones de los Aviones y el Medioambiente: COx, SOx, HOx y NOx*, Oxford: Instituto de Oxford para Estudios de Energía.

<sup>57</sup> La eficiencia del combustible basado en el carbono mantiene una proporción fija con las emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que cada tonelada de carbono utilizado emite 3,6 toneladas de CO<sub>2</sub>.

<sup>58</sup> El “factor de carga” hace referencia al porcentaje de asientos disponibles ocupados dentro de una forma concreta de transporte, por ejemplo, las aerolíneas programadas vuelan por lo general con un factor de carga del 65%.

<sup>59</sup> La cifra media de 6,4 kilogramos por invitado y día, tal como se utiliza para los residentes en un hotel se derivó de las grandes cifras económicas del Reino Unido. El carbono utilizado es convertible a emisiones de CO<sub>2</sub>.

<sup>60</sup> El diagrama está en una escala logarítmica.

### La Apertura de la Autopista hacia el Sudoeste de Inglaterra

Para Torbay, la finalización de la M5 a mediados de los años setenta coincidió con el auge de los negocios vacacionales. La autopista no parece haber generado una actividad económica extra para la ciudad, sino que, antes al contrario, ha animado a los turistas a seguir su viaje hacia Cornwall o (si se deciden por Torbay) a venir en automóvil en lugar de en tren. Desde principios de los años setenta el servicio ferroviario ha disminuido en volumen y frecuencia (sobre todo los sábados de verano), pero además ¡se ha vuelto más lento! Al venir generalmente desde la región central de Inglaterra o el área de Londres, los turistas de Torbay tienen que hacer un viaje de 3 horas y media en tren, similar al tiempo que se tarda en automóvil (excepto los fines de semana de verano congestionados). Un reciente estudio descubrió un desdoblamiento modal de un 80% de automóviles, un 12% de autobuses y un 7% en tren para las vacaciones en Torbay.

### Viaje a Gran Canaria

El 95% de los turistas que acuden a Gran Canaria llegan en vuelos charter, controlados por turoperadores con sede en los principales países de origen, como Alemania, Gran Bretaña y Escandinavia. Sus folletos son la fuente dominante de información sobre cómo llegar a la isla. La alternativa obvia de un vuelo programado a través de Madrid es, de hecho, más costosa y más perjudicial para el medioambiente. La opción de un viaje por mar desde Cádiz, que incluye un crucero de 48 horas en un amplio y cómodo barco de Transmediterránea, es muy complicada de reservar y tiene unos precios poco competitivos, sobre todo cuando por lo general los vuelos charter sólo se venden como ida y vuelta.

## Observación de Cetáceos en la Bahía de Vizcaya a bordo del Ferry “Orgullo de Bilbao”

La empresa P&O Ferries con sede en el Reino Unido ha designado a un oficial de la marina para que proporcione información a sus pasajeros sobre las 20 especies de mamíferos marinos que se encuentran en la Bahía de Vizcaya durante el trayecto del “Orgullo de Bilbao” entre Portsmouth, en el Reino Unido, y Bilbao, España. Durante el trayecto de 35 horas se ofrece una charla ilustrada de 45 minutos en una sala de conferencias a bordo y se organiza un club infantil de delfines. El Programa de Investigación de los Delfines de Vizcaya proporciona la información necesaria a la P&O para interpretar la actividad con cetáceos en la Bahía, que es una popular área de cría para las ballenas.

Fuente: “The Flipper Ferry”, Western Daily Press (Reino Unido), 17 de octubre del 2001

## Requisitos Básicos para una Encuesta

Las encuestas deberán adaptarse al contexto local, pero las preguntas básicas necesarias para el cálculo de un índice GUILT son las siguientes:

- **Origen:** ¿Cuál es su ciudad (más cercana) y país?
- **Modalidad(es) de transporte:** ¿Cómo llegó a este destino? ¿Qué modalidad de transporte utilizó durante la parte mayor de su viaje? ¿Qué otras formas de transporte utilizó?
- **Factor de carga:** Aproximadamente ¿hasta qué punto estaban llenas estas modalidades de transporte (en % estimada)?
- **Tiempo o Distancia:** ¿Cuántas horas requirió su viaje? (o ¿qué distancia ha recorrido?)
- **Duración:** ¿Cuánto tiempo duran sus vacaciones en total? ¿Cuánto tiempo pasa en este área concreta?

## Pasos para Calcular el índice GUILT del Ecoturismo Marino

### PASO UNO:

Con el propósito de calcular el índice GUILT, en primer lugar hay que identificar los volúmenes de transporte generados. Es necesario obtener datos sobre el desdoblamiento modal y los orígenes de los visitantes actuales, o identificar el segmento de mercado, bien el real o el más relacionado con las actividades del ecoturismo marino. Las encuestas de turistas que contienen preguntas específicas sobre el transporte pueden proporcionar información acerca de la utilización del transporte por parte de los visitantes actuales. Para hacer el cálculo respecto a un individuo, un diario del transporte utilizado y las horas de viaje servirán para obtener los datos.

### PASO DOS: Cálculo

**Para un Individuo:** Una vez que se ha concluido la encuesta, el cálculo de la eficiencia del combustible (a partir del apéndice de recomendaciones para conocer el impacto del transporte) debe aplicarse a los resultados y hay que añadir una cifra de 6,4 kilogramos por invitado y día para el uso del carbono no relacionado con el transporte durante cada día que se pasa fuera (tal como se señaló con anterioridad).

**Para una Empresa:** Además de las encuestas, las empresas necesitarán obtener datos sobre el transporte que ponen en servicio o fletan en representación de sus clientes. El siguiente paso consiste en aplicar el cálculo de la eficiencia del combustible (a partir del apéndice de recomendaciones para conocer el impacto del transporte) a los resultados. Las empresas pueden obtener información más detallada sobre la eficiencia del combustible y los factores de carga de sus proveedores de transporte. A continuación hay que añadir una cifra por invitado y día para el uso del carbono no relacionado con el transporte. Sin embargo, es posible que en vez de eso los turoperadores puedan obtener datos específicos de los hoteles que utilizan, en vez de utilizar el promedio de 6,4 kilogramos que se identificó con anterioridad.

**Para un Destino:** En el contexto del ecoturismo marino, un destino puede tomarse como un enclave turístico desde o dentro del cual tiene lugar el ecoturismo marino, o como una comunidad dependiente o parcialmente dependiente del ecoturismo marino. La razón de calcular el índice GUILT de un destino turístico va unida a sus actividades de comercialización, ya que la comercialización del ecoturismo marino puede afectar al número y origen de los visitantes y, por lo tanto, al perfil de transporte del mercado total del destino. Además, aquellos enclaves turísticos que reconozcan y traten de minimizar su impacto sobre el transporte mundial pueden tener una razón más para reivindicar el hecho de ser destinos genuinamente sostenibles. Una de las características de los enclaves turísticos en la periferia Atlántica de la UE es que los turistas no acuden de manera exclusiva atraídos por las actividades del ecoturismo marino. Dichas actividades suelen ser vistas como experiencias “extra” que forman parte de unas vacaciones, y no como su principal objetivo, y, por lo tanto, es posible que representen una manera de prolongar o mantener la duración de la estancia en los enclaves turísticos. Un cálculo GUILT del perfil de mercado existente en un destino puede ayudar a generar un *objetivo de reducción del impacto del transporte* que podría formar parte de la base de un plan para una comercialización responsable.

Además de los estudios, y como ocurre con las empresas, los destinos vacacionales deberán obtener de las empresas de transporte y de los turoperadores datos sobre el transporte utilizado hacia y dentro del destino. El siguiente paso consiste en aplicar el cálculo de la eficiencia del combustible (a partir del apéndice de recomendaciones para conocer el impacto del transporte) a los resultados. A renglón seguido habría que añadir una cifra por invitado y día para el uso del carbono no relacionado con el transporte. Sin embargo, es posible que los destinos vacacionales deseen ir más allá aplicando procedimientos tales como los descritos en las Recomendaciones para la Auditoría Ecológica<sup>61</sup>.

### PASO TRES:

El siguiente paso consiste en organizar y presentar los datos y cálculos de tal forma que se pueda compararlos con vacaciones y modalidades turísticas. La siguiente tabla contiene algunos ejemplos de cálculos del GUILT (*mostrado gráficamente al dorso en la ilustración*). Las filas de la tabla son los diferentes tipos de vacaciones del ecoturismo marino o las diferentes maneras de acceder a las mismas:

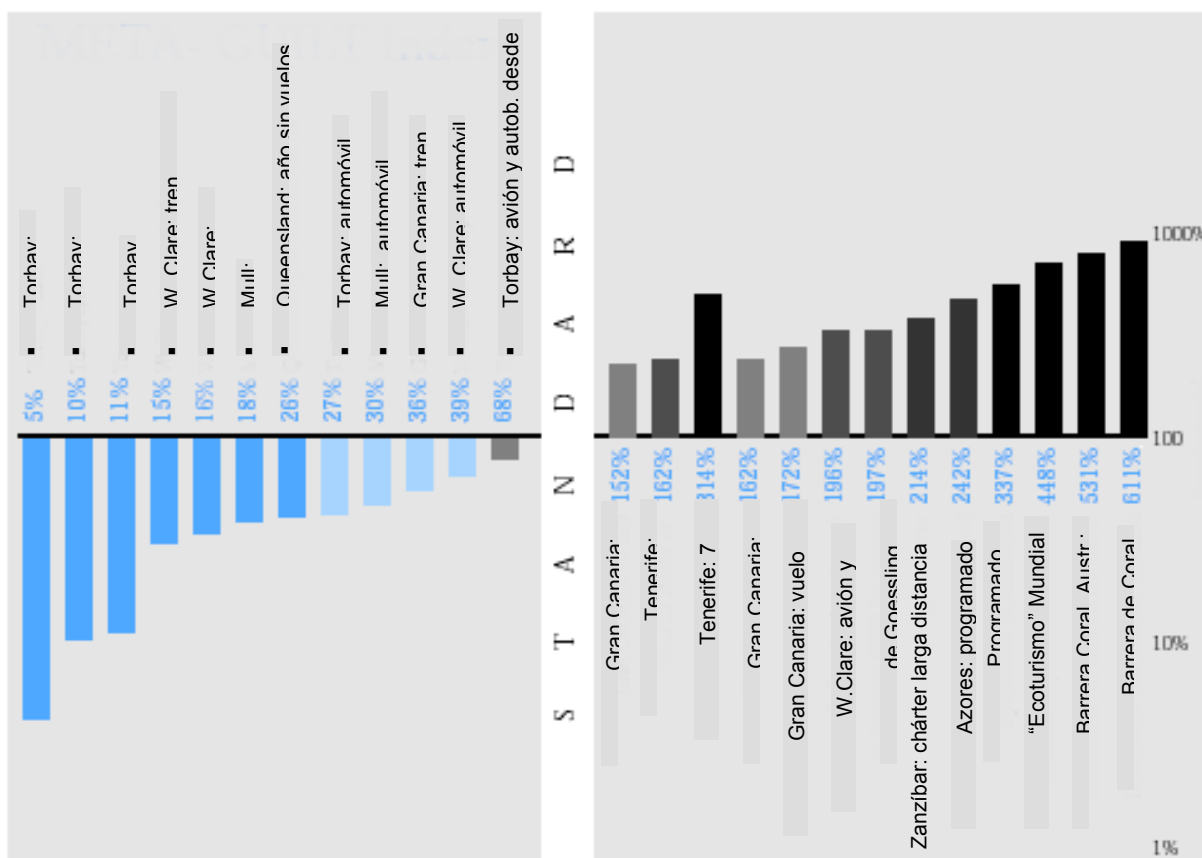
<sup>61</sup> <http://www.greenauditkit.org>

### **Tiempo-Distancia**

El Tiempo-Distancia es el factor dominante a la hora de determinar el índice GUILT de unas vacaciones. El 80% de los turistas nacionales pueden viajar utilizando esa modalidad de transporte contaminante conocida como automóvil, pero recorren distancias muy cortas en términos relativos. En realidad un automóvil lleno para las vacaciones familiares es una forma muy eficaz de transporte, y ofrece muchas más ventajas que el transporte aéreo. Como es lógico, las familias pueden respetar aun más el medio ambiente utilizando el transporte público, pero en comparación con casi todas las vacaciones en el extranjero, las vacaciones dentro del propio país son mejores para el medioambiente mundial. Por otro lado, el turismo basado en la naturaleza que busca lo "exclusivo" en rincones remotos y distantes de la tierra puede tener un impacto desproporcionado sobre el calentamiento mundial. El viaje de una única persona a las antípodas supone unos 40.000 kilómetros de viaje en avión y, por lo tanto, un impacto sobre el calentamiento mundial equivalente al de propulsar un automóvil familiar durante dos o tres años.

En términos de tiempo y distancia, es posible que los turistas no sean conscientes de lo lejos que han viajado, pero quizás puedan calcular mejor cuánto tiempo han estado viajando. Esto ocurre sobre todo con los pasajeros de avión, que no conocerían la distancia recorrida, pero que podrían calcular con precisión el tiempo que han viajado. Todo ello puede afectar a las percepciones del impacto personal de las vacaciones.

## Índice GUILT del META



## Anomalías Apparentes o Resultados “Contra-intuitivos” en el GUILT

Los resultados derivados de un cálculo GUILT pueden parecer a veces anómalos y dar lugar a una posición inesperada en el índice GUILT. A niveles muy bajos de emisiones del transporte, el índice GUILT se ve extremadamente afectado por el elemento no relacionado con el transporte (por ejemplo, la estancia en un hotel).

### ¿Autobuses contra Bicicletas?

Un ejemplo en la ilustración gráfica del GUILT de unas vacaciones típicas en autobús en Torbay, utilizando autobuses bien cargados y con una duración media de 4,8 días, produce emisiones más bajas que siete días de vacaciones en bicicleta en Torbay, a pesar de que los autobuses emiten CO<sub>2</sub> y las bicicletas no.

### ¿Una Semana o dos en las Islas Canarias?

Si la observación de ballenas en las Islas Canarias tiene el efecto de necesitar una estancia de dos semanas como norma, y no un corto descanso de una semana bajo el sol, el valor del índice GUILT mejora de 314 a 162.

### ¿Ahorrar Combustible Evitando el Frío Invierno?

También debe observarse que el impacto en términos de la eficiencia del combustible no es automáticamente menor en casa que en vacaciones. Así, por ejemplo, los visitantes de invierno escandinavos que van a las Islas Canarias pueden evitar significativas emisiones de CO<sub>2</sub> al mantenerse lejos de las condiciones del invierno del norte.

### ¿Varianza?

Visitar la Gran Barrera de Coral en Queensland (Australia) muestra la variación más elevada de un índice GUILT en un único destino. Varía de un valor del Índice de 612 para una visita de catorce días, con vuelos programados de larga distancia y vuelos de corta distancia a escala local, hasta un impacto reducido (valor de 532) utilizando un vuelo de charter directo bien cargado para una visita “más suave” (valor de 26) cuando el visitante pasa todo un año acampando y haciendo excursionismo por Australia.

Si un resultado parece anómalo, verifique en primer lugar los cálculos, pero vale la pena considerar que es posible que haya verdaderas razones para que se produzca. Además, las razones pueden ser muy reveladoras en términos de las políticas de la comercialización diferenciales. (escala logarítmica)

	tamaño del grupo	eficiencia a combustible del vehículo gr/km/persona	duración en días	distancia en km ida y vuelta / persona	duración viaje en horas y ambos sentidos	factor de carga	kg totales de emisiones de CO <sub>2</sub> por vacaciones/persona	emisiones de CO <sub>2</sub> en el viaje kg/persona	kg de emisiones de CO <sub>2</sub> día/persona	índice METAGUILT mostrado con el signo %
<b>Torbay</b>										
en automóvil familiar	3.5	27.14	4.8	590	15	70%	146	59	30	27%
en tren	1	11.7	4.8	590	15	65%	111	24	23	11%
en bicicleta	1	0.00	7	220	20	100%	158	0	23	10%
en autobús	1	5.58	4.8	590	18	80%	99	12	21	5%
en avión y autobús desde Alemania	1	50.67	14	2000	18	75%	688	372	49	68%
<b>West Clare</b>										
en automóvil y ferry	2	17.32	7	1200	48	50%	251	93	36	39%
en tren, bicicleta y ferry	1	6.08	10	1000	60	80%	248	22	25	15%
en avión y coche de alquiler nacional	1	54.29	7	3000	20	70%	755	597	108	196%
	3	10.1	7	500	13	75%	177	19	25	16%
<b>Gran Canaria</b>										
en vuelo chárter	1	47.46	14	5600	12	80%	1291	974	92	162%
escandinavo de invierno	1	47.55	28	5600	12	80%	1187	976	42	53%
vuelo programado vía Madrid	1	50.07	15	6000	18	75%	1454	1115	97	172%
en avión y barco (crucero Las Palmas a Cádiz sólo ida)	1	50.29	15	6000	58 (2 días en barco)	60%	963	241	35	36%
en tren y barco (Vizcaya y Atlántico)	1	10.76	20	6100	200 (8 días de viaje)	60%	1446	1106	96	171%
<b>Competidores del ecoturismo marino (1) en el área Atlántica de la UE</b>										
<b>Mull Escocia</b>										
automóvil familiar lleno	4	23.75	14	1462	32	80%	444	127	32	30%
tren	1	9.50	14	1462	27	60%	367	51	26	18%
<b>Tenerife/La Gomera</b>										
en vuelo chárter	1	47.46	14	5600	12	80%	1291	974	92	162%
<b>Azores</b>										
vuelo programado (vía Lisboa)	1	50.67	14	8000	22	75%	1803	1486	129	242%
<b>Mallorca (vacaciones normales)</b>										
chárter normal a Mallorca	1	47.50	14	3317	4	80%	894	578	64	100%
<b>Competidores del ecoturismo marino (2) en todo el mundo</b>										
<b>Zanzíbar</b>										
programado vía Ámsterdam	1	32.73	14	17500	35	65%	2417	2100	173	338%
chárter de larga distancia	1	22.35	14	16000	30	85%	1628	1311	116	214%
<b>Queensland Gran Barrera de Coral</b>										
chárter de larga distancia	1	25.33	14	36000	51	75%	3660	3344	261	532%
en vuelo programado	1	29.33	14	36000	51	65%	4175	3858	298	612%
año sin vuelos programados	1	29.33	365	40000	57	65%	10180	4287	28	21%
"Ecoturismo" Mundial Hoyt estimado Prom.	1	29.23	8	15000	19	65%	1789	1608	224	449%
de Goessling (2000) Idc normal	1	32.73	14	10000	15	65%	1516	1200	108	197%
(COMO EN CASA)	1.5	63.33	365	10422	208	30%	9100	6600	25	15%
Promedio de Reino Unido	para auto-móvil	para auto-móvil		km/año prom. auto-móvil		Prom. Auto-móvil				

### **PASO CUATRO: Utilizando el índice GUILT para Reducir el Impacto del Calentamiento Mundial**

El propósito al utilizar el índice GUILT es el de proponer métodos de reducir el impacto del turismo sobre el calentamiento mundial, incluyendo al ecoturismo marino. En el caso de los turistas, esto se puede realizar mejor comparando de manera consciente las posibles vacaciones y tratando de alcanzar los objetivos del individuo con alternativas que tengan un impacto más bajo. Ya que el tiempo y la distancia del viaje son los elementos más importantes, a menudo la cuestión estriba simplemente en preguntar si la experiencia ecoturística marina que se busca puede encontrarse más cerca de casa. Darse cuenta de las enormes diferencias entre los diferentes tipos de vacaciones es un importante primer paso y calcular el índice GUILT contribuirá a ese conocimiento.

Hay que estar preparado para buscar información sobre el transporte público, por ejemplo verificando páginas web como la especializada en transporte de superficie que se encuentra en "Seat 61"<sup>62</sup>. Sin embargo, es posible que resulte complicado y poco práctico averiguar y reservar formas menos dominantes de viaje, que a menudo son más costosas en razón de las ventajas del mercado para las modalidades dominantes de transporte y, a veces, en razón de las políticas de impuestos que ofrecen engañosas señales sobre los precios. Así, por ejemplo, la tasa de impuestos sobre el transporte que se utiliza para las vacaciones nacionales es enormemente superior al impuesto a las vacaciones en el extranjero: el combustible de las líneas aéreas no es gravado en absoluto.

Por lo tanto, las empresas dedicadas al ecoturismo marino tienen la responsabilidad concreta de ayudar a sus posibles clientes, en primer lugar con información sobre el transporte utilizado y el tiempo y la distancia previstos y, en segundo lugar, proporcionando alternativas que se puedan reservar fácilmente. La empresa alemana Studiosus es casi la única que proporciona dicha información en sus folletos<sup>63</sup>. Las empresas podrían escoger también sus propios proveedores de transporte y alojamiento teniendo presentes las implicaciones del calentamiento mundial. A menudo es posible que existan opciones en las que "todos salen ganando" y con las que se puede ahorrar dinero y emisiones mediante una previsión apropiada<sup>64</sup>. Una comercialización responsable del ecoturismo marino debe incluir prácticas como la anteriormente mencionada de Studiosus.

De igual manera, los destinos vacacionales pueden apoyar algunas alternativas a la modalidad dominante y obtener ventajas al hacerlo. Así, por ejemplo, los destinos que dependen excesivamente de los turoperadores de paquetes turísticos tienen el incentivo de reducir esa dependencia proporcionando reservas sencillas a cada viajero que busque modalidades alternativas de transporte y alojamiento para sus vacaciones. El gobierno local contaría con oportunidades de promover la prioridad del transporte público a escala local y las inversiones, así como de buscar inversiones e incluso subvenciones para mejores trenes de larga distancia, servicios de autobús y carriles de bicicletas<sup>65</sup>. Al fijar normas de calidad para los promotores de alojamiento y ecoturismo, pueden establecerse criterios respecto a la información sobre transporte alternativo en folletos y de manera directa.

Tanto en el caso de las empresas como en el de los destinos, se pueden difundir conocimientos entre sus proveedores y socios en asociaciones de afectados preguntando a los proveedores por su eficiencia de combustible y su utilización de medios alternativos de transporte. En general, es mejor buscar maneras de evitar las emisiones que limitarse a buscar compensaciones, pero hay cabida para compensar y el coste aparentemente modesto de la compensación sugerido, por ejemplo, en CO<sub>2</sub>.org<sup>66</sup> es un buen inicio.

### **En Conclusión**

Una actividad basada en la ética, como es el caso del ecoturismo marino, debe buscar un equilibrio entre sus beneficios para el ecosistema (local) y su coste medioambiental

<sup>62</sup> [www.seat61.com](http://www.seat61.com) es la página web de un antiguo gestor de información sobre ferrocarriles. Contiene opciones para viajes en superficie, en su mayor parte desde el Reino Unido, e incluye excelentes vínculos a otras páginas relevantes para buscar información y hacer reservas. "Seat 61" es una curiosa referencia a su asiento favorito en el tren Eurostar que cruza el canal

<sup>63</sup> [www.studiosus.de](http://www.studiosus.de) (en alemán)

<sup>64</sup> [www.greenauditkit.org](http://www.greenauditkit.org) recomienda algunos métodos.

<sup>65</sup> Por ejemplo, el desarrollo del Sustrans Millennium cycle network ([www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)) y las iniciativas de sus socios europeos.

<sup>66</sup> [www.co2.org](http://www.co2.org) ofrece una calculadora de carbono personal y servicios a las empresas.

a escala mundial. Es importante buscar un ecoturismo marino que quede más cercano a casa y es importante también utilizar el ecoturismo para alargar la duración de las vacaciones.



### Factores de Carga y Utilización del Combustible

En los viajes recreativos se utilizan diversas formas de transporte y los trayectos pueden desglosarse en dos categorías distintas: el transporte utilizado para alcanzar el destino y viajar dentro y alrededor del destino. Se han analizado unas 40 modalidades diferentes de transporte en relación con la eficiencia del combustible para el "turismo". Las modalidades de caminar, montar en bicicleta y viajar en canoa no emiten carbono, pero son lentas y rara vez prácticas como manera de alcanzar un destino. El transporte por agua puede ser eficaz si la velocidad no es su objetivo. Los veleros con motores auxiliares pueden ser muy eficaces y apropiados como base para el ecoturismo marino. Los ferries, sobre todo los de larga distancia, como los que viajan a lo largo de la Bahía de Vizcaya o en las Islas Canarias, pueden ser buenas plataformas para la observación incidental (y, por lo tanto, libre de emisiones *adicionales*) de las ballenas. El transporte público por carretera y ferrocarril es eficaz si está razonablemente bien cargado. Los trenes de alta velocidad (TGV o Eurostar etc.) son menos eficientes, pero siguen siendo considerablemente mejores que los aviones, que son muy poco eficientes sobre todo en el uso del carbono por kilómetro y pasajero en los trayectos de larga distancia. Los vuelos de larga distancia parecen más eficientes por kilómetro (qué es como muchas aerolíneas expresan su impacto de CO<sub>2</sub>), pero utilizan mucho más carbono por vacaciones (por cierto, el uso del Concorde está fuera de la escala). El automóvil privado es tan poco eficiente como el avión, excepto cuando se utiliza para transportar a la familia en un automóvil de dimensiones moderadas, cuando, como ocurre con gran parte del turismo doméstico, es posible que sea relativamente benigno (frente a ir al extranjero en avión con una duración similar de las vacaciones).

Apéndice para las Recomendaciones del Transporte: Factores de Carga y Uso de Combustible				
eficiencia del combustible de carbono en diversos transportes turísticos	carga turística en %	gr carbono / pax/km	a velocidad total km/h	emisiones CO <sub>2</sub> kg / pax/h
<b>Tracción humana</b>				
A pie	100%	0.00	5	0.0
Bicicleta	100%	00.00	20	0.0
12 bicicletas + coste del furgón	66%	12.70	30	1.4
<b>Transporte por agua</b>				
Ferry para cruzar el canal	70%	9.58	40	1.4
Buque de pasaje como trasatlántico (QE2)	80%	312.48	35	39.4
Trasatlántico (Sea Princess)	80%	37.55	30	4.1
Velero (con motor auxiliar)	80%	7.51	10	0.3
Barcaza	70%	137.01	6	3.2
Lancha a motor	50%	755.36	80	217.5
Canoa	100%	00.00	5	0.0
4 canoas en río + furgón	50%	50.30	5	0.9
<b>Transporte público por carretera</b>				
Autobús directo (t)	67%	6.71	70	1.7
Autobús chárter (t)	80%	5.58	80	1.6
Microbús (t)	50%	13.41	85	4.1
Autobús de un piso (M)	57%	10.80	50	1.9
Autobús de dos pisos (M)	62%	6.33	50	1.1
Camión de Safari (T)	66%	16.93	40	2.4
Taxi (diesel)	19%	91.20	50	16.4
<b>Transporte público ferroviario</b>				
Tren urbano ligero (M)	85%	4.47	70	1.1
Tren diesel suburbano (M)	95%	7.08	80	2.0
Subter. /suburbano elect. (M)	90%	5.59	75	1.5
Tren diesel interurbano (t)	65%	11.17	130	5.2
Tren interurbano elect. (t)	64%	8.91	140	4.5
Tren TGV/Eurostar (t)	70%	13.57	250	12.2
<b>Transporte público aéreo</b>				
<i>Nota: el CO<sub>2</sub> en la atmósfera puede tener tres veces el mismo efecto</i>				
Concorde	90%	152.01	2100	1149.2
Vuelo programado LD	60%	31.70	750	85.6
Vuelo programado CD	75%	50.67	700	127.7
Vuelo chárter LD	80%	23.73	750	64.1
Vuelo chárter CD	80%	47.55	700	119.8
Avioneta	66%	152.20	180	98.6
Globo + landrover	75%	62.10	25	5.6
Aeroligero	50%	10.82	50	1.9
Helicóptero	75%	181.84	160	104.7
<b>Transporte privado por carretera</b>				
Motocicleta	60%	57.00	85	17.4
Automóvil grande diesel	60%	19.00	80	5.5
Automóvil pequeño diesel	62%	12.16	70	3.1
Automóvil grande de gasolina	60%	31.67	80	9.1
Automóvil pequeño de gasolina	62%	15.20	70	3.8
<b>Otros</b>				
Caballo + carreta	60%	0.00 (¡pero sí metano!)	15	0.0

## IV. Recomendaciones para la Valoración del Impacto Económico

Estas recomendaciones establecen las formas de beneficios económicos que pueden surgir a través del desarrollo del ecoturismo marino y presenta algunas prácticas técnicas para evaluar los beneficios económicos a escala local. Se ofrece asesoramiento sobre la administración de encuestas entre visitantes, operadores de ecoturismo marino y empresas hasta el final de la cadena de suministros del ecoturismo. También analiza fuentes de datos secundarios para la valoración de los impactos económicos del ecoturismo marino.

(El recuadro muestra un planteamiento sintetizado y gradual para la valoración de impactos económicos en localidades con ecoturismo marino.) El glosario que se adjunta define los términos utilizados.

### Marco de Referencia

Los impactos económicos del ecoturismo marino consisten en los beneficios económicos obtenidos, como es el caso de los puestos de trabajo generados, unos mayores ingresos locales y el coste económico de los recursos utilizados para suministrar el producto y/o servicios que se producen (véase el recuadro sobre el impacto económico del ecoturismo marino).

Calcular estos impactos económicos implica recabar datos sobre los movimientos del desembolso y los costes en recursos de la actividad. Es necesario definir de manera clara los límites del área que se va a estudiar. La cuantificación de dichos beneficios y costes en el caso del ecoturismo marino debe estar motivada por la sensibilidad hacia los impactos medioambientales de esa actividad; algunos impactos medioambientales pueden incluso cuantificarse e incluirse como beneficios y costes si se está preparando un balance económico completo.

Los impactos establecidos anteriormente se derivan de la presencia de visitantes y de los movimientos de sus desembolsos en la economía local y regional afectada (véase el recuadro sobre el movimiento del desembolso de los visitantes). Calcular el valor de estos impactos incluye varias posibles etapas y técnicas<sup>67</sup>.

La idea es seguir las sucesivas rondas de desembolso dentro de la localidad a medida que los proveedores iniciales de servicios y productos a los ecoturistas marinos adquieren sus propios suministros y mano de obra. Cuanto más pequeña sea el área estudiada, menores serán los posibles impactos del ecoturismo marino porque una mayor parte del desembolso se "fuga" de la localidad para la importación de productos.

En la práctica, a menudo las limitaciones a la financiación y al recurso condicionan el estudio de los impactos económicos del ecoturismo marino a los impactos iniciales, o genera resultados que sólo ofrecen parte de la imagen.

### Valoración Paso a Paso del Impacto Económico

#### Paso Uno: Detectar y Definir Costes y Beneficios

Aprecie y defina los diferentes costes y beneficios que pueden surgir del ecoturismo marino.

#### Paso Dos: Identificar el Área de Estudio

Defina los límites del área local y recuerde que cuanto más pequeña sea el área, menor serán los movimientos internos y mayores las fugas. El "viaje al área de trabajo" de la comunidad local va a ser probablemente el más apropiado para el ecoturismo marino

#### Paso Tres: Considerar Diferentes Metodologías Apropriadas

Considere diferentes formas de análisis económico y evalúe los criterios más apropiados para el área afectada con el fin de juzgar su conveniencia. Éstos incluirán: requerimiento de datos y presupuesto para el trabajo de encuesta; distorsión de los resultados presentados y, por lo tanto, la conveniencia de presentar más de un planteamiento para ver si convergen o divergen en términos de sus recomendaciones.

#### Paso Cuatro: Diseñar Encuestas

Diseñe encuestas apropiadas para descubrir los movimientos de dinero relacionados con el ETM. Éstos incluirán, por lo general tres encuestas: entre turistas, operadores de ecoturismo y negocios locales y entre residentes locales. La encuesta entre turistas incluirá una serie de preguntas para obtener datos sobre sus actividades con la vida natural marina y el ecoturismo marino y en qué medida dicha actividad constituye una parte dominante o secundaria de sus vacaciones en el área.

#### Paso Cinco: Relacionar y Extraer Resultados de otras Encuestas e Informes

Calcule en qué medida pueden utilizarse datos secundarios de otros estudios realizados en el área o en áreas más amplias para generar estimaciones razonables del impacto o simplemente cómo pueden utilizarse para situar los resultados en un contexto más amplio.

#### Paso Seis: Presentar los Resultados

Se tomará la decisión de mostrar los resultados en la generación de empleo o en los ingresos, aunque a menudo podemos limitarnos a relacionarlos. Será importante indicar qué tipo de multiplicador se está utilizando.

#### Paso Siete: Utilizar los Resultados para Demostrar los Efectos de la Regeneración

<sup>67</sup> Para un práctico análisis, véase *Midiendo el Impacto Local del Turismo: Introducción a los Principales Problemas del Ministerio de Cultura, Comunicación y Deporte* (1998) *Measuring the Local Impact of Tourism, A Guidance Pack*, Reino Unido Londres: HMSO

## Impactos Económicos del Ecoturismo Marino

Beneficios	Costes
Trabajos	Recursos utilizados:
Ingresos locales, regionales y nacionales	- mano de obra
Mayor volumen de ventas	- capital
	- terrenos
Inversión en	Suministro de servicios públicos de
- Viviendas	- eliminación de residuo
- Equipo	- cuidados médicos
- infraestructura de transporte	- información
- etc	
Satisfacción del visitante	Pérdida de amabilidad de los residentes
Fondos para la conservación	Polución
Imagen positiva del lugar	Ecosistemas deteriorados
Efectos netos del desplazamiento	

Es importante que los resultados se presenten de una manera tal que clarifique tan solo lo que se ha calculado y lo que se ha omitido.

Si estos proveedores, trabajadores e inversores son habitantes del lugar, un nuevo desembolso por parte ellos, a su vez, creará más ingresos y puestos de trabajo en la localidad y absorberán más recursos locales.

## Recopilación de Datos

Cuando se utilizan encuestas, la muestra debe seleccionarse cuidadosamente con el propósito de asegurarse de que la misma es representativa de la población de referencia, y que los resultados pueden producir un valor bruto válido hasta generar estimaciones del desembolso total, la generación de empleo, etc. dentro de la localidad y región definidas.

## Encuestas entre Ecoturistas Marinos

Éstas pueden establecer:

- Desembolso por persona y día
- Mercados para el desembolso, es decir, proporción que va a cada tipo de proveedor de servicios y productos turísticos
- Proporción del desembolso que no tiene lugar dentro de la economía local o regional definidas
- Tipo de visitante
- Duración de la estancia
- Atracciones visitadas
- Transporte utilizado, tiempo y coste del viaje hacia el destino
- Cuánto gastarían los visitantes para ayudar en la conservación de los recursos marinos
- Cuánto valoran los visitantes los elementos gratuitos de su viaje, como es el caso de los paisajes naturales terrestres y marinos.

Los resultados pueden incluir:

- Una estimación del desembolso del ecoturista marino pone de manifiesto que, por sí solos, esto no revela los verdaderos impactos económicos de las actividades
- Una estimación de la predisposición de los ecoturistas marinos a pagar por los elementos sin precio de su viaje
- Una estimación del coste del viaje del ecoturista marino para llegar a su destino.



### **Encuestas entre Proveedores de Servicios y Productos a los Visitantes**

Éstas pueden establecer:

- La proporción del volumen de ventas que suponen los ecoturistas marino
- La proporción de empleos a jornada completa, a media jornada, estacionales y ocasionales que suponen los ecoturistas marinos
- La proporción del volumen de ventas destinado a la mano de obra, proveedores, e inversores locales, así como impuestos y cánones establecidos por parte del gobierno local dentro de la localidad, etc.
- El tipo y origen de los suministros adquiridos, identificando la proporción importada del exterior
- Las cotizaciones del sueldo, cobro de intereses, niveles de renta
- Los planes de inversión.

Una vez más, la muestra debe seleccionarse cuidadosamente de tal modo que los resultados puedan producir un valor bruto que represente a la población de referencia de todos los proveedores de servicios y productos para los ecoturistas marinos del área. La información a recopilar puede variar dependiendo del propósito al que se destine.

Los resultados pueden incluir:

- Una estimación del impacto directo del desembolso del ecoturista marino en la localidad
- Una estimación de los costes de los recursos utilizados para proporcionar servicios y productos turísticos
- Una estimación de los futuros planes de inversión.

### **Encuestas entre Empresas que Suministran a las Empresas Operadoras Turísticas**

Éstas pueden establecer el patrón de desembolso y generación de empleo de la misma manera que los encuestas entre proveedores turísticos.

Los resultados pueden incluir:

- Una estimación del impacto indirecto del desembolso del ecoturista marino en la localidad
- Una estimación de los costes de los recursos utilizados por la cadena de suministros locales para los proveedores de servicios de los ecoturistas marinos.

### **Encuestas entre los Trabajadores de los Operadores Turísticos**

Éstas pueden establecer:

- La cantidad de ellos que vive en el área
- Las horas trabajadas y las cotizaciones del sueldo
- La proporción de sus ingresos gastados dentro de la localidad y el tipo de desembolso
- Dónde y cuándo trabajaron antes de su actual empleo
- Aptitudes presentadas y formación emprendida.

Los resultados pueden incluir:

- Una estimación de los impactos inducidos del desembolso del ecoturista marino en la localidad
- Una estimación de los efectos del desplazamiento de los empleados que atienden a los ecoturistas marinos.

### **Encuestas entre los Empresarios y otros Ejecutivos**

Éstas pueden establecer:

- Los planes de inversión para la dotación de servicios del ecoturismo marino
- Las inversiones alternativas consideradas
- Los factores que impiden o favorecen las posibilidades de inversión.

Los resultados pueden incluir estimaciones de los efectos del desplazamiento del ecoturismo marino.

### **Encuestas entre los Residentes de la Localidad**

Éstas pueden establecer:

- Los costes percibidos y los beneficios derivados de contar con el recurso del ecoturismo marino en la localidad
- El orgullo en la localidad y hasta qué punto se valoran sus recursos marinos
- Disposición a pagar para evitar la llegada de más ecoturistas marinos.

Los resultados pueden incluir estimaciones de beneficios y costes para los residentes

### **Datos Secundarios**

Se trata de datos que se han recabado para otros propósitos, como es el caso de los servicios estadísticos nacionales. Es posible que proporcionen:

- Estimaciones de la cifra de empleados a jornada completa, a media jornada, estacionales, ocasionales,
- Estimaciones de la cifra de empresas que actúan como operadores de servicios turísticos en el área
- Estimaciones de los efectos multiplicadores del desembolso turístico.

Dichos datos pueden ayudar a crear una imagen general del área y proporcionar un útil reconocimiento sobre las estimaciones de, por ejemplo, ocupaciones laborales establecidas de otras maneras, pero que a menudo quedan anticuadas, casi nunca se ajustan a la localidad concreta y que, casi a buen seguro, no distinguirían el ecoturismo marino como una actividad independiente.

## **Presentación de los Resultados de los Estudios del Impacto Económico**

Los resultados obtenidos pueden incluir lo siguiente:

### **Desembolso del Visitante y Empleos Directos Generados en la Localidad**

Esto requiere datos de las encuestas entre los visitantes y de las encuestas entre los proveedores de servicios y productos a esos visitantes.

### **Multiplicadores Calculados para el Desembolso del Ecoturista Marino en la Localidad**

Pueden calcularse tres tipos diferentes de multiplicadores a partir de los datos sobre los efectos directos, indirectos e inducidos de una inyección de desembolso turístico en una economía definida a escala local o nacional<sup>68</sup>. Los ejemplos que se ofrecen a continuación se formulan como multiplicadores de ingresos, pero se pueden aplicar fórmulas similares para calcular los multiplicadores de empleo o producción.

---

<sup>68</sup> Véase, por ejemplo, Vaughan, D.R. et al (2000), "Calculando e interpretando los beneficios económicos locales del desembolso de los visitantes", *Leisure Studies*, 19 páginas 95-115

### Multiplicador Keynesiano de Ingresos Locales:

Es la cantidad por la que cualquier inyección de ingresos extra (o reducción del ingresos) se multiplica para obtener el incremento (disminución) resultante en ingresos a escala local. Éste es el multiplicador que mejor refleja el impacto general de una inyección de ingresos extra por parte de los ecoturistas marinos.

### Multiplicadores del Coeficiente de Ingresos:

Es la cantidad por la que se multiplica cualquier aumento o descenso en los ingresos directos dentro de una economía definida para obtener el aumento o descenso resultante en los ingresos totales a escala local. Estos multiplicadores muestran la magnitud de los impactos en cadena de los efectos indirectos e inducidos en el resto de la economía fuera del sector turístico; a menudo se presenta a los multiplicadores de empleo como multiplicadores del coeficiente.

#### Ejemplo de Cálculo Multiplicador:

Si

E = Inyección de desembolso adicional del ecoturista marino	100 libras
D = Ingresos locales directos generados por E	60 libras
N = Ingresos locales indirectos generados por E	20 libras
U = Ingresos locales inducidos generado por E	10 libras

Multiplicador	Fórmula	Valor	
Multiplicador Keynesiano de Ingresos =	$\frac{D + N + U}{E}$	$\frac{90}{100}$	= 0.9
Multiplicador del Coeficiente de Ingresos Tipo I =	$\frac{D + N}{D}$	$\frac{80}{60}$	= 1.3
Tipo II =	$\frac{D + N + U}{D}$	$\frac{90}{60}$	= 1.5

Resulta evidente, basándose en este ejemplo, que los multiplicadores del coeficiente siempre tendrán un valor que es superior a 1, mientras que los multiplicadores Keynesianos pueden exceder o no la unidad.

Calcular dichos multiplicadores requiere de datos sobre los efectos directos, indirectos e inducidos del desembolso del visitante dentro de la localidad. Las estimaciones más precisas del multiplicador se obtienen identificando todos los nexos de unión existentes entre los diferentes sectores de la economía, por ejemplo, realizando un estudio de entrada-salida que es muy complicado y costoso de emprender<sup>69</sup>. A menudo se ha utilizado para los estudios sobre el turismo una técnica denominada análisis del multiplicador proporcional<sup>70</sup>, que se centra en el desembolso en los sectores relacionados con el turismo y, a veces, en el primer nivel de proveedores.

### Beneficios Derivados de los Visitantes

A menudo se asume que éstos pueden ser representados de manera exclusiva por el volumen de desembolso del visitante en el área, pero también deben incluirse las

<sup>69</sup> Véase, por ejemplo, Fletcher, J. (1999), "Modelos de entrada-salida", en T. Baum & R. Mudambi (Eds.) Economic and Management Methods for Tourism and Hospitality Research, Reino Unido Chichester: John Wiley & Sons

<sup>70</sup> Vaughan, D.R. et al (2000), "Calculando e interpretando los beneficios económicos locales del desembolso de los visitantes", Leisure Studies, 19 páginas 95-115,

estimaciones del valor otorgado a aquellas partes del viaje turístico por las que los visitantes no pagan, o por la que pagan menos de la cantidad que estarían dispuestos a pagar. El hecho de mostrar una estimación del valor total de la satisfacción obtenida por los ecoturistas marinos puede ser de ayuda cuando se busca obtener subvenciones con las que compensar los costes del recurso de conservar o crear, por ejemplo, una reserva natural marina. Los métodos utilizados, como es el caso del coste del viaje o de la valoración contingente<sup>71</sup>, requieren de datos sobre el desembolso real de los visitantes, los costes totales en los que incurrir al hacer el viaje y/o su voluntad de pagar por ciertos componentes del viaje sobre los que no existe ninguna tarifa.

### Costes del Recurso

Éstos constituyen a menudo la parte olvidada de cualquier estimación de los impactos económicos del ecoturismo marino. Pueden obtenerse a partir de las encuestas entre los proveedores de servicios y productos para los ecoturistas marinos, de las encuestas entre los proveedores, de los departamentos relevantes de la autoridad local, de datos secundarios, etc, pero a menudo resulta muy complicado aislar solamente los costes y recursos utilizados para mantener las necesidades de los ecoturistas marinos. Los costes y beneficios medioambientales pueden cuantificarse utilizando los estudios de valoración contingente.

El verdadero coste económico del ecoturismo marino para la comunidad anfitriona reside en el valor de los productos alternativos que podrían estar generándose con ese recurso. A veces esto se representa mejor mediante el coste de mercado pagado por las mismas. Así pues, el coste laboral equivaldría al número de empleados en el ecoturismo marino x las horas trabajadas x el porcentaje de sueldo de cada hora. Pero a veces se extrae mano de obra de la agricultura o de la pesca comercial cuando se pierde esa producción, o cuando recursos no empleados previamente son atraídos hacia el ecoturismo marino. Esto último suele ocurrir sobre todo cuando una comunidad ha dependido de actividades que ahora se encuentran en declive. En dichos casos los analistas pueden ajustar el coste calculado del recurso para reflejar mejor lo que se denomina costes de oportunidad. Esto se conoce como precios ocultos. En el caso de la mano de obra previamente desempleada, los ingresos de la economía sumergida podrían considerarse como cero, o establecerse en una cifra pensada para recoger el valor de la producción perdida de, por ejemplo, servicios domésticos sin remunerar<sup>72</sup>.

### El Planteamiento del Balance: Análisis de Costes y Beneficio Sociales

Para un proyecto como es el del desarrollo del ecoturismo marino en un emplazamiento concreto, un análisis de costes y beneficios (CBA) trataría de identificar y cuantificar todo los costes y beneficios relevantes a lo largo de la duración de todo el proyecto, incluyendo los costes y beneficios externos que no recaen sobre los operarios o usuarios de la instalación. Cualquier coste y beneficio que no pueda cuantificarse sin esfuerzo en términos de valores monetarios se cuantificaría utilizando diversos métodos (como la valoración contingente) para tratar de identificar el valor que la sociedad otorga a los beneficios externos y/o los costes de oportunidad de todos los recursos que se están utilizando.

De hecho, es probable que un estudio de gran amplitud de los beneficios económicos y de los costes del ecoturismo marino emplease varios de los métodos esbozados con anterioridad, y utilizaría los resultados de otros estudios con el propósito de derivar el tipo de balance general que aquí se sugiere. Sin embargo, existen muy pocos ejemplos de análisis de costes y beneficios aplicados al desarrollo turístico<sup>73</sup>.

### Conclusiones

Pueden utilizarse una multiplicidad de métodos para calcular los beneficios económicos y/o costes del ecoturismo marino, algunos de los cuales requieren fuentes de datos muy amplias. Los estudios parciales pueden ser útiles si eso es todo lo que podemos permitirnos, siempre que se reconozcan de manera clara sus limitaciones. En concreto, es importante tener en cuenta los costes de la actividad, así como los beneficios económicos más inmediatos.

<sup>71</sup> Véase Smith, S.L.J. (1995), Recomendaciones para el Análisis del Turismo, 2ª edición, Reino Unido Harlow: Longman S.A.

<sup>72</sup> La literatura sobre análisis de costes y beneficios es relevante en este sentido; por ejemplo: Stabler, M. (1999), "Aspectos Medioambientales del Turismo: Aplicaciones de un Análisis de Costes y Beneficios", en T.Baum & R.Mudambi (Eds.) Economic and Management Methods for Tourism and Hospitality Research, Reino Unido Chichester: John Wiley & Sons

<sup>73</sup> Para un buen análisis véase Stabler, M. (1999), "Aspectos Medioambientales del Turismo: Aplicaciones de un Análisis de Costes y Beneficios", en T.Baum & R.Mudambi (Eds.) Economic and Management Methods for Tourism and Hospitality Research, Reino Unido Chichester: John Wiley & Sons

Estudios comparativos que utilicen los resultados de los estudios de impacto económico llevados a cabo en otras áreas del destino vacacional, o con tipos diferentes de turismo, pueden resultar de utilidad, pero, una vez más, hay que tener cuidado si, por ejemplo, se utilizan estimaciones del multiplicador aplicadas en un lugar para defender el desarrollo turístico en otra parte.

En el contexto del desarrollo del ecoturismo marino, es especialmente importante reconocer que los resultados programáticos podrían parecer justificados basándonos en una estimación estrechamente definida de los impactos económicos que deben ser restringidos al considerar los impactos más generales del ecoturismo marino, incluyendo los impactos medioambientales.



## Glosario<sup>74</sup>: Términos Claves de las Recomendaciones para la Valoración del Impacto Económico

**Beneficios externos:** beneficios obtenidos del consumo de, por ejemplo, una experiencia concreta para el ecoturista marino que no deriva al visitante y por la que este último no paga; por ejemplo, la imagen reforzada de un lugar renovado.

**Costes del recurso:** el coste de los recursos locales utilizados para proporcionar productos y servicios a los ecoturistas marinos: sueldos, alquiler, pagos de intereses, materias primas, productos y servicios intermedios.

**Costes de oportunidad:** los ingresos de los usos alternativos a los que se han destinado los recursos utilizados para mantener el ecoturismo marino.

**Costes externos:** costes del recurso que no recaen en el operario del sector privado de, por ejemplo, una instalación para ecoturistas marinos, como es el caso de la polución o los daños al medioambiente natural.

**Datos primarios:** datos recopilados de manera directa a través de encuestas entre, por ejemplo, los visitantes y las empresas turísticas.

**Datos secundarios:** datos derivados de otras fuentes que habían sido originalmente reunidos para un propósito diferente, como, por ejemplo, el Estudio General sobre el Hogar en el Reino Unido o la Encuesta sobre el Gasto Familiar.

**Efectos del desplazamiento:** la medida en que el desarrollo del ecoturismo marino desplaza a otra actividad económica existente o posible, como, por ejemplo, la pérdida de puestos de trabajo y/o ingresos locales por la clausura de la pesca comercial o de una actividad contaminante con el propósito de fomentar una reserva marina para atraer a los ecoturistas.

**Efecto directo:** el valor total del desembolso de los ecoturistas marinos en el área; p. ej. en hoteles, restaurantes, tiendas de recuerdos, taxis, etc.

**Efectos indirectos:** surgen de la generación de una actividad económica a través de ulteriores rondas de gasto; por ejemplo, cuando los hoteles, etc. adquieren suministros y servicios de las empresas locales.

**Efectos inducidos:** surgen del desembolso de ingresos que derivan hacia los residentes locales a partir de los sueldos y beneficios obtenidos en las rondas de gasto directas e indirectas.

**Fugas de gasto fuera de la economía local:** importaciones de productos y servicios, impuestos y ahorros.

**Inversión:** aportación de capital por parte del sector privado o público en forma de nuevas instalaciones para los ecoturistas marinos.

**Productos públicos:** productos o servicios que, si se proporcionan, se encuentran gratuitamente al alcance de cualquiera y de los no que se puede excluir a nadie y, por lo tanto, los ecoturistas marinos pueden consumirlos sin pagar. Este es el caso, por ejemplo, de un bonito paisaje.

**Proporción de descuento:** el porcentaje de interés utilizado para descontar una futura suma de dinero acumulado a lo largo de varios años con el propósito de calcular su actual valor neto (es decir su valor en términos de hoy por hoy).

**Trabajo a jornada completa equivalente:** adecuación a las cifras de empleo para tener en cuenta el hecho de que muchos trabajos actuales en el ecoturismo marino son a media jornada y/o estacionales.

---

<sup>74</sup> Ampliado de lista ofrecida en Midiendo el Impacto Local del Turismo: Introducción a los Principales Problemas del Ministerio de Cultura, Comunicación y Deporte (1998) Measuring the Local Impact of Tourism, A Guidance Pack, Reino Unido Londres: HMSO

## V. Recomendaciones para los Códigos Voluntarios

Teniendo en cuenta los evidentes puntos fuertes del planteamiento voluntario, sobre todo en términos de su capacidad para influir en actividades que son inaccesibles al planteamiento regulador convencional, y, al mismo tiempo, teniendo también presentes las debilidades consustanciales al planteamiento voluntario, muchos comentaristas recomiendan una combinación de regulaciones formales y medidas voluntarias. Los códigos de conducta, bien para los operadores del ecoturismo o para los ecoturistas, se emplean por lo general en este contexto. Algunos códigos de conducta para los promotores de excursiones para observar cetáceos, por ejemplo, están avalados por una regulación convencional de "control". En Nueva Zelanda, por ejemplo, se han desarrollado diversos conjuntos de directrices para alentar buenas prácticas entre todas aquellas personas que entran en contacto con los mamíferos marinos, y éstas son apoyadas por un sistema formal de permisos para los promotores de excursiones comerciales<sup>75</sup>. Estos permisos pueden retirarse a aquellos promotores de excursiones que no cumplan las recomendaciones. Entretanto, donde en la actualidad no existen normativas formales definidas, la introducción de alguna forma de código voluntario de conducta puede representar una significativa oportunidad de facilitar la planificación y gestión del ecoturismo marino siguiendo los principios de sostenibilidad. Posteriormente, el desarrollo de códigos de conducta voluntarios podrá ayudar a acelerar la introducción de normativas más formales. Esto ocurre porque gran parte del trabajo preliminar necesario para establecer normativas estatutarias viables se habrá desarrollado en el proceso de diseñar e implantar de forma satisfactoria los códigos de conducta voluntarios (véase el recuadro sobre la autorregulación de los turoperadores en la Antártida). Entretanto, la naturaleza voluntaria de los códigos de conducta significa que sus dotaciones pueden ser más restrictivas y amplias que las de las medidas estatutarias existentes. Un buen ejemplo de esto lo encontramos cuando los operadores del ecoturismo escogen aplicar dichos códigos de conducta fuera de las áreas marinas específicas en que éstos se aplican (véase el recuadro sobre la observación de ballenas en el Pacífico Noroeste)

Existe ya un gran número de códigos de conducta voluntarios en la industria turística. Esto refleja en líneas generales el reconocimiento creciente en el mundo comercial de que los consumidores se muestran cada vez más conocedores y exigentes respecto a las empresas con las que están tratando. Esto, a su vez, ha elevado el perfil de administración corporativa en todas sus formas, y al hacerlo así ha transformado los impactos medioambientales y sociales, que han pasado de ser contemplados como cuestiones colaterales (en el mejor de los casos y como una mera irrelevancia en el peor de los casos) a ser reconocidos como factores críticos para el éxito comercial. Algunos de estos códigos de conducta se aplican al turismo en general, otros al turismo sostenible y otros al ecoturismo (aunque las definiciones adoptadas de ecoturismo tienden a variar), y algunos incluso se aplican de manera específica al ecoturismo marino. Este apartado del documento abordará exclusivamente los códigos de conducta dirigidos al ecoturismo en general y los códigos de conducta dirigidos al ecoturismo marino.

Asimismo, los códigos de conducta turísticos pueden dividirse aún más dependiendo de si se dirigen en concreto a los operadores turísticos o a los turistas. Ambos tipos son abordados en este apartado y, de hecho, existen muchos ejemplos del mundo real de dichos tipos de código de conducta. Por último, los códigos de conducta pueden ser específicos para un destino o genéricos. Los códigos de conducta para el ecoturismo tienden adoptar el primer enfoque, a menudo porque la naturaleza de las actividades del ecoturismo, los impactos del ecoturismo sobre el medioambiente natural y las consideraciones relacionadas con la planificación y la gestión del ecoturismo que tienen lugar en esa área son muy específicas de ese destino concreto. Sin embargo, el asesoramiento ofrecido en este documento es pertinente para ambos tipos de código.

### Consideraciones iniciales

Los códigos de conducta voluntarios serán más eficaces cuando se hayan planificado concienzudamente, se dirijan a un grupo de usuarios específicos (ya sean los promotores de excursiones, las comunidades del destino vacacional o los turistas) y se escriban con un estilo conciso y accesible. La participación local en el desarrollo y aplicación del código ayudará a asegurarse de que éste resulta apropiado para las necesidades de la población local que se perciben relevantes y potencialmente influyentes, y que, por lo tanto, obtendrá el vital apoyo de la comunidad local. Sin embargo, casi siempre se requerirá un asesoramiento experto de tipo externo para desarrollar el contenido de los códigos. La cuestión de la distribución es también de gran importancia. De hecho, puede afirmarse que si el código no se pone en las manos de los usuarios, si los mensajes esenciales no se comunican de manera clara, y si los

### Autorregulación de los Turoperadores en la Antártida

Una ausencia de normativa estatutaria durante los primeros tiempos del turismo marino antártico generó una interesante forma de autorregulación. Cuando empezó el turismo en barco, de manera casi simultánea al Tratado Antártico, los principios de gestión fueron desarrollados por los turoperadores mismos. Cuando la industria creció, los operarios de cruceros formaron una coalición, la Asociación Internacional de Turoperadores Antárticos (AITOA), que emitió una serie de directrices y códigos de conducta (tanto para sus miembros como para sus clientes en tierra). Después, el Tratado emitió una serie de recomendaciones para los visitantes y directrices similares a las suyas. Sin embargo, fue la industria, y no el cuerpo regulador, la primera en estar a la altura de las circunstancias. A la vez que acepta la autoridad general del Tratado, y que trabaja de manera congruente dentro de los términos del mismo, la industria continúa ejerciendo tanto su propia regulación como un agudo sentido de la responsabilidad medioambiental. Las empresas más previsoras van más allá de las directrices de la AITOA y elaboran sus propios manuales de buenas prácticas, cumpliendo la normativa del Tratado y, en la medida de lo posible, anticipándose a la normativa futura.

Fuente: Stonehouse, B. (2001), "Entornos Naturales Polares", en weaver D. (ed.), *The Encyclopedia of Ecotourism*, Wallingford: CABI.

<sup>75</sup> Normativas para la Protección de los Mamíferos Marinos de Nueva Zelanda 1992, S.R. 1992/322.

## Asociación de Operadores del Noroeste para Observar a las Ballenas

La Asociación de Operadores del Noroeste para Observar a las Ballenas es la organización de la industria internacional que representa a los observadores comerciales de ballenas que trabajan en las aguas de Juan de Fuca, Haro y Georgia Straights, en las aguas de Puget Sound y en las que rodean el Golfo y las Islas de San Juan en el Pacífico Noroeste. La Asociación cuenta en la actualidad con 36 miembros, tanto del Estado de Washington, en EE.UU., como de la Columbia británica, en Canadá. A principios de los años noventa se desarrolló en el área un rudimentario conjunto de directrices para observar a las manadas residentes de ballenas asesinas. Desde entonces aquellas directrices se han desarrollado en un conjunto amplio y riguroso de directrices de buenas prácticas (véase los Códigos de Conducta adjuntos a este documento), de las que se afirma que son considerablemente más severas que las leyes y normativas en vigor en los EE.UU. o Canadá. Además, las directrices se aplican más allá de los límites inmediatos del refugio natural y del área del parque natural donde se asientan las manadas de ballenas, de tal modo que cuando las ballenas se desplazan desde estas áreas, todavía siguen sujetas a las mismas severas estipulaciones.

Fuente:  
<http://www.nwwhalewatcher.org/whalewatchguidelines.htm>

usuarios no pueden ver cómo aplicar el código a su situación concreta, el contenido del mismo resulta irrelevante.

El siguiente es un plan de actuación sugerido para desarrollar y aplicar un código de conducta al ecoturismo marino<sup>76</sup>:

- decida quiénes serán los principales receptores de las directrices (por ejemplo los visitantes en general, los turoperadores, los grupos de usuarios)
- identifique el tema o fuerza motriz de las directrices (por ejemplo, la protección medioambiental o un conocimiento cultural cada vez mayor)
- consulte con guías que orienten a los turistas en las áreas que son objeto de atención
- obtenga ayuda técnica de científicos que hayan estudiado los impactos del turismo
- reúna a todos los socios afectados alrededor de una mesa
- utilice directrices de otras áreas como modelo
- establezca objetivos y formule una manera de evaluar si se han logrado dichos objetivos
- desarrolle el documento y envíelo a los miembros del comité y a los especialistas técnicos
- cree un plan para la distribución de las directrices.

Un rasgo distintivo especialmente valioso de este conjunto de recomendaciones es el empleo sugerido de las directrices de otras áreas (y posiblemente también de las directrices relacionadas con otras formas de turismo y ecoturismo) como modelos para identificar un contenido apropiado de los nuevos códigos y desarrollar directrices específicas. Con esta perspectiva, en los anexos a este documento se presentan varios códigos de conducta ya existentes.

<sup>76</sup> Blangy, S. y Wood, M.E. (1993), "Desarrollando y Aplicando Directrices de Ecoturismo para las Tierras Salvajes y Comunidades Vecinas", en Lindberg, K. y Hawkins, D.E. (eds.), *Ecoturismo: Guía para Planificadores Locales* Vol.1, North Bennington Vt; The Ecotourism Society.

## El Código de Conducta del Programa de Espacio para los Delfines

El Programa de Espacio para los Delfines (PED) fue desarrollado por el Patrimonio Natural Escocés (PNE), junto con el Consorcio Escocés por la Naturaleza (CEN) y el programa europeo LIFE. En 1993 el PNE ya había introducido un código encaminado a informar a la navegación recreativa y a los usuarios de lanchas a motor acerca de los posibles impactos de sus actividades sobre los delfines. Sin embargo, a medida que empezaron a desarrollarse actividades formales de observación de delfines algo más tarde, se consideró necesario un código de conducta dirigido de manera específica a los promotores del ecoturismo. Éste, el Código de Conducta PED, se introdujo en 1995 e incluía las siguientes directrices:

- Los barcos deben avanzar hacia adelante a una velocidad lenta y continua a lo largo del viaje
- Deben seguir una ruta acordada dentro del área de actividades, sin paradas o desviaciones salvo por razones de seguridad
- Siempre deben reducir la marcha de manera gradual a una velocidad que no deje una estela si los cetáceos aparecen enfrente de manera directa y sólo podrán reanudar lentamente la velocidad de crucero una vez que los animales estén lejos. Si los cetáceos se aproximan el barco por la proa, debe mantenerse una velocidad de crucero lenta
- La duración, ruta y número de viajes en ciertas áreas sensibles al tráfico marino, como es el caso del Canal de Kessock y Chanonry Narrows, deben limitarse
- El combustible, el aceite, los desperdicios y otros contaminantes deben evacuarse a tierra en recipientes apropiados
- No se permite ni a los pasajeros ni a la tripulación nadar con, tocar o alimentar a los delfines o a otros mamíferos marinos.

El PED era un programa voluntario, y a los participantes que se adherirían al mismo se les otorgaba un certificado y un banderín para su barco. En 1996 todos los barcos de observación de delfines en el área del Estuario de Moray se habían unido al programa. Sin embargo, en 1997 los barcos empezaron a abandonar el programa, lo que se consideró como un peligro de que éste se viniese abajo. Pronto se desarrolló una alternativa, el código de conducta voluntario dirigido a la industria, para ocupar su lugar, y en la actualidad esta siendo fomentado con profusión por los promotores del turismo de la naturaleza en Escocia.

El desplome definitivo del Código de Conducta PED se ha atribuido no al contenido del código, que de hecho era bastante similar al código voluntario dirigido a la industria que se desarrolló para reemplazarlo. En vez de eso, el desplome del programa se ha atribuido a la percepción de algunos operarios de barcos del rol del PNE en la acreditación y seguimiento del programa. Si bien el PNE se consideraba a sí mismo tan solo como uno de los diversos socios que promovían el programa, los operarios de barcos solían considerarlo como el programa del PNE. Esta sensación de aislamiento se vio intensificada por un sentimiento generalizado en Escocia de que las prioridades del PNE eran beligerantes hacia las necesidades de la vida natural y la naturaleza y que, por lo tanto, iban contra los intereses de las poblaciones locales y de sus aspiraciones de desarrollo. Una nueva fuente de preocupación era que el planteamiento regulador del PNE se consideraba demasiado orientado a la ciencia, en el sentido de que no tenía suficientemente en cuenta el conocimiento popular de la población local o la capacidad de las comunidades locales para regularse.

Fuente: Hughes, P. (2001), "Animales, valores y turismo: cambios estructurales en la dotación del turismo de delfines en el Reino Unido", *Tourism Management*, 22, páginas 321-329.

## Estilo del Código

Los códigos de conducta se diseñan para promover una colaboración, por lo que deben escribirse teniendo muy presente cómo los va a interpretar y utilizar el lector. Si los diversos elementos del código se escriben de una manera clara que predisponga al lector hacia la colaboración, la inversión del tiempo y el esfuerzo necesarios en su elaboración habrá merecido la pena con creces.

Se recomiendan las siguientes pautas de estilo para las directrices del ecoturismo<sup>77</sup>:

- Sea autoexplicativo (explique por qué, y utilice ejemplos que ilustren las consecuencias);
- Sea positivo, evite un lenguaje que prohíba conductas; estimule la responsabilidad;
- Utilice cifras y dibujos para explicar las consecuencias;
- Traduzca las directrices a tantos lenguajes turísticos como resulte posible;
- Imprima sobre papel reciclado cuando resulte viable;
- Las directrices deben ir acompañadas por consejos sobre dónde y cómo participar mejor en la experiencia, medidas de precaución y un directorio de contactos para obtener más información; también pueden resultar apropiadas la petición de donaciones;
- Debe hacerse constar de manera clara el nombre, la dirección y el número de teléfono de la organización que elaboró las directrices;
- Hay que estudiar la posibilidad de incluir un cuestionario para los visitantes sobre la efectividad de las directrices.

## Cómo Estimular el Cumplimiento de los Códigos de Conducta del Ecoturismo

El hecho de aceptar un código voluntario de conducta no implica de manera necesaria un cumplimiento total o incluso parcial del mismo. Se pueden identificar varios factores de cumplimiento e incumplimiento asociados a los códigos de conducta del ecoturismo.

### *Factores de cumplimiento:*

- **Obligación moral.** El grado de obligación moral para observar el código de conducta puede fortalecerse concienciando a las personas de las consecuencias negativas de ciertas acciones y de la necesidad de cumplir.
- **La necesidad de pertenencia.** Observar el código ayudará a obtener el beneplácito del “grupo de referencia” del individuo, esto es, el grupo al que el individuo aspira a pertenecer y del que desea obtener garantías.
- **La amenaza del castigo.** Ésta puede adoptar la forma de sanciones formales, como es el caso de las multas por infringir las leyes o las normativas, o de sanciones informales, como es el caso de ser avergonzados delante de nuestros semejantes.
- **La amenaza del bochorno.** El bochorno es un castigo auto-impuesto, diferente a la vergüenza, que se impone de manera social. La amenaza del bochorno puede ser más eficaz que la amenaza de la vergüenza en la medida en que las consecuencias del primero suelen ser más auténticas y directamente personales.
- **La magnitud de la vinculación social con una organización de referencia.** Si el individuo pertenece a una organización, como es el caso del grupo de interés de los operarios para la observación de las ballenas, aquel que no obedezca el código se arriesgará no sólo a ser condenado al ostracismo por parte del grupo, sino también a perder los beneficios que el grupo proporciona a sus miembros (por ejemplo, la financiación de la comunidad o la participación en una campaña de comercialización común).

### *Factores de incumplimiento:*

- **Conocimiento limitado de las normas de conducta previstas.** Esto puede traducirse en una conducta que varíe con el código. Así pues, se pone de relieve la importancia tanto del estilo como de la divulgación del código de una manera eficaz.
- proveedores pueden observar a otros proveedores que se comportan de maneras que contravienen el código, y (aparte de la simple ignorancia o de las presiones comerciales) imitar dicha conducta.
- **Conocimiento medioambiental limitado.** Sin dicho conocimiento, los proveedores podrían considerar las infracciones del código como intrascendentes o incluso frívolas. Esto pone de relieve la necesidad de que los afectados en la planificación del ecoturismo se aseguren de que se proporciona una formación y educación eficaces.
  - **Normas o directrices percibidas como irrelevantes o poco realistas.** La infracción del código se racionaliza sobre la base de que éste espera demasiado o de que las actividades en cuestión tienen poco impacto sobre el medioambiente, la sociedad o la economía. Éste ocurre sobre todo con los “pequeños” proveedores de experiencias de ecoturismo.
  - **Infracciones deliberadas e intencionadas.** Éstas pueden estar motivadas por opiniones ideológicas, venganzas o simplemente diversión. En dichos casos el infractor no tiene ninguna intención de observar el código de conducta. Puede ocurrir incluso que algunos ecoturistas que hayan pagado una gran cantidad de dinero por tomar parte en la experiencia piensen que han “pagado por el derecho” de transgredir el código si así lo desean.

Fuente: Gjerdalen, G. y Williams, P.W. (2000), "Una Evaluación de la Utilidad de un Código de Conducta para la Observación de las Ballenas", *Tourism Recreation Research*, 25 (2), páginas 27-37.

<sup>77</sup> Blangy, S. y Wood, M.E. (1993), "Desarrollando y Aplicando Directrices de Ecoturismo para las Tierras Salvajes y Comunidades Vecinas", en Lindberg, K. y Hawkins, D.E. (eds.), *Ecoturismo: Guía para Planificadores Locales Vol.1*, North Bennington Vt; The Ecotourism Society.

## Contenido del Código

El contenido del código suele ser un factor crítico a la hora de determinar su efectividad para planificar y dirigir un ecoturismo marino genuinamente sostenible. Si se busca que el código sea eficaz, éste debe estimular formas de conducta que se encuentren en consonancia con los principios de sostenibilidad genuina y desaconseje aquellas formas de conducta que no lo estén. También es posible que el contenido del código de conducta resulte crítico para determinar en qué medida los posibles usuarios van a adoptarlo y cumplirlo. Los códigos que parecen no tener sentido para los posibles usuarios, o que piden a éstos que adopten estilos de conducta que parecen infundados o irrelevantes, no suelen ser eficaces (véase el recuadro sobre *estimular el cumplimiento*).

En la tabla que se ofrece a continuación se muestran algunas importantes categorías de directrices que suelen incluirse en un código de conducta para el ecoturismo marino (o en una forma concreta de ecoturismo marino, como es el caso de la observación de cetáceos)<sup>78</sup>. Se dividen en tres tipos principales: directrices ecológicas, directrices sociales y directrices económicas.

Directrices ecológicas:	Directrices sociales:	Directrices económicas:
Eliminación de desperdicios	Costumbres y tradiciones locales	Adquirir productos locales
Tratamiento de residuos humanos	Creencias religiosas	Pagar cuotas de usuario y acceso
Recogida de leña y autosuficiencia de combustible	Permiso para tomar fotografías y otros favores sociales	Hacer donaciones a las organizaciones locales sin ánimo de lucro
Ubicación de las fogatas de campamento	Indumentaria	Utilizar restaurantes, hospedaje y otros servicios locales (tiendas, transporte, etc)
Ubicación de la zona de acampada	Lenguaje	Procedimientos apropiados para dar propina
Actividades de senderismo, buceo o paseos en barca	Invasión de la privacidad	
Protección de especies en peligro	Mantener las promesas	
Distancias apropiadas respecto a los animales	Uso y abuso de artilugios tecnológicos	
Observación y fotografía	Trueques y regateo	
Alimentar y tocar animales	Derechos indígenas	
Cuidado de animales domésticos	Funcionarios locales	
Protección del suministro de agua limpia	Áreas restringidas	
Niveles de ruido de los campistas, vehículos y radios	Bebidas alcohólicas	
Impacto visual de unos visitantes sobre otros	Fumar	
Tamaño del grupo	Dar propina	
Coleccionar recuerdos naturales		
Comprar recuerdos naturales		
Leyes comerciales internacionales		
Eficiencia y utilización de aguas negras		
Eficiencia energética		

En los Códigos de Conducta anexos a este documento se ofrece más orientación sobre el posible contenido de los mismos para el ecoturismo marino y pueden encontrarse diversos códigos de conducta que ya han sido introducidos en todo el mundo. La intención es que sirvan como modelo para ayudar a las personas responsables de desarrollar y aplicar códigos de conducta apropiados a diversos tipos específicos de ecoturismo marino que tienen lugar en emplazamientos diferentes a los códigos de ejemplo.

<sup>78</sup> Gjerdalen, G. y Williams, P.W. (2000), "Una Evaluación de la Utilidad de un Código de Conducta para la Observación de las Ballenas", *Tourism Recreation Research*, 25 (2), páginas 27-37.

### Posibles Canales de Distribución para los Códigos de Conducta

- guías de viaje
- mapas de excursiones y carretera
- folletos promocionales
- literatura pre-salida de los turoperadores
- bolsillos en los asientos de los aviones
- mostradores de locales para el alquiler de coches
- centros de visitantes
- literatura y señalización de entrada a parques
- habitaciones de huéspedes
- mostradores de ventas de proveedores (por ejemplo, servicios de alquiler de equipos de submarinismo, pesca, excursionismo, ciclismo)

## Código de Conducta de los Usuarios de Embarcaciones de la SCBD

Al observar delfines, siga estas sencillas directrices:

- Si los delfines se aproximan al barco y/o por la proa, mantenga una velocidad lenta y constante. No cambie el rumbo o gire hacia atrás para dirigirse hacia ellos. Nunca debe perseguirse ni acosarse a los delfines para que se dirijan a proa.
- Por favor mantenga su distancia y nunca se acerque a menos de 100m (200m si hay otro barco presente). La regla de oro al observar delfines consiste en permitirles siempre decidir lo que ocurre.
- Nunca avance de frente hacia los delfines, ni se mueva entre ellos, ni los disperse o separe. Si no tiene clara su dirección, deténgase y ponga el motor en punto muerto.
- Por favor, no pase más de 15 minutos cerca de los delfines.
- Tenga especial cuidado con las madres y sus crías.
- Evite cambios repetidos de dirección o velocidad: mantenga una velocidad lenta, sin dejar estelas. Si los delfines siguen alejándose, o cualquiera de sus actividades parece ponerles nerviosos o molestarles, márchese lentamente.
- No evacue basuras, desperdicios o sustancias contaminantes al mar.

Fuente: <http://www.SCBD.org/dan/publishin g.nsf/allweb/1BA1ABAB38C5C139802568 DB002EAD32>

Debe tenerse presente que los códigos de conducta voluntarios se consideran más bien como un posible suplemento a los métodos de normativas más formales que ya pueden existir, o como un “recurso provisional” para ofrecer orientación cuando las medidas formales aún no están definidas. De hecho, la Sociedad de Conservación de Ballenas y Delfines (SCBD) adopta este punto de vista y recomienda que si bien siempre que sea posible debe adoptarse un planteamiento regulador sólido, los códigos de conducta voluntarios pueden emplearse de manera productiva en espera del desarrollo de dichas normativas formales. Continúan proporcionando varias propuestas específicas para el desarrollo de directrices para la observación de las ballenas y delfines cuando no existen normativas formales operativas. Éstas tienen su origen en las observaciones de la SCBD en torno a las mejores prácticas a escala mundial (véase el recuadro sobre la SCBD).

### Divulgación del Código

Elaborar un código bien escrito que contenga directrices incisivas para la conducta no significa de manera necesaria que éste vaya a ser eficaz. Gran parte depende de lo bien que se difunda el código. Se pueden identificar los siguientes métodos para divulgar códigos de conducta medioambiental para la industria turística<sup>79</sup>:

- **Divulgación y Campañas de Publicidad.** El primer paso fundamental consiste en lograr que las personas conozcan el código de conducta. Esto puede hacerse, por ejemplo, a través de anuncios en los medios de comunicación, en la prensa local y nacional, en la radio y la televisión, etcétera. La divulgación también puede llevarse a cabo a través de la publicación de folletos, prospectos, libros y videos. Algunas organizaciones que desean promover códigos de conducta voluntarios han descubierto que establecer una fuerte imagen de marca resulta inestimable. Un logotipo reconocido de manera generalizada puede ser mostrado por aquellos participantes que lo hayan obtenido, permitiéndoles beneficiarse de haber seguido el código con la ayuda de una imagen pública positiva que les proporciona la imagen corporativa.
- **Publicaciones.** Se dice que éstas son una de las principales maneras de apoyar la aplicación de códigos de conducta voluntarios. Las publicaciones sirven para dos propósitos principales. En primer lugar, ayudan a promover un conocimiento más amplio del código de conducta al que se refieren. En segundo lugar, proporcionan una información y orientación esencial a los posibles participantes con respecto a qué debe hacerse para cumplir el código y cómo pueden mejorar aún más su rendimiento una vez que lo han hecho.
- **Seminarios y Conferencias.** Son otro medio popular de implantar códigos de conducta voluntarios. La premisa básica es la de “formar a los formadores”, esto es, formar a los miembros claves de la comunidad turística sobre lo que significa el código y cómo se puede cumplir, de tal modo que puedan formar a otras personas a su vez. Ésta puede ser una manera particularmente ventajosa de llevar a cabo programas formativos en el contexto del ecoturismo, cuando por lo general existen varios proveedores a pequeña escala que a menudo se encuentran geográficamente dispersos.
- **Proyectos piloto.** Se diseñan para poner a prueba el código de conducta voluntario en un contexto práctico, así como para demostrar a los promotores tanto los beneficios de la participación como las maneras en que pueden aplicarse dichos códigos en situaciones concretas. Esto requiere establecer la eficacia de diferentes formas de cumplir el código, que es la razón por la cual los proyectos piloto suelen ser uno de los pasos finales en el proceso de aplicación.
- **Premios.** Pueden utilizarse para poner de relieve la aplicación de buenas prácticas. Esto puede ayudar al promotor, al que le ha sido concedido el premio por la creación de una buena publicidad, sobre todo en el contexto del ecoturismo, donde los posibles clientes son cada vez más exigentes con las credenciales de los promotores. También puede ayudar a elevar el perfil del código e inspirar a otras empresas para emular el éxito del destinatario.
- **Educación y Formación.** Esenciales para que el sector del ecoturismo pueda cumplir el código de conducta voluntario, así como para mantener (o incluso mejorar) sus resultados frente al código a lo largo del tiempo. Una vez más, una estrategia de “formar a los formadores” puede resultar particularmente eficaz en el contexto del ecoturismo.
- **Ayuda técnica.** Muchas organizaciones que han desarrollado y aplicado códigos de conducta voluntarios para la industria turística proporcionan también un apoyo continuo en forma de ayuda técnica. Esto puede resultar especialmente

<sup>79</sup> UNEP (1995), Códigos de Conducta Medioambiental para el Turismo, UNEP, París.

importante en el contexto del ecoturismo, donde un compromiso genuino con la protección del medioambiente es fundamental para una conducta ecoturística genuinamente sostenible. Con el propósito de lograr y demostrar esto, los operadores de ecoturismo necesitarán consultar a especialistas en los campos relevantes.



## VI. Recomendaciones para la Auditoría y la Revisión

### Las Áreas de los Socios del proyecto META Evaluadas sobre la Base del PREPARE

Hacia el final del proyecto de 21 meses se evaluó cada área e incluso en ese momento sólo se pudo demostrar un éxito limitado. Los resultados medios muestran un porcentaje de puntuación del 32%. Sus políticas turísticas generales tenían pocas o ninguna referencia al ecoturismo marino, pero algunas contaban con referencias de las necesidades generales para un desarrollo sostenible. Se habían hecho algunos progresos identificando a los afectados y a la estructura de la industria turística local como punto de arranque con la finalidad de establecer un sistema de EMGS para la autoridad local y la industria turística. La responsabilidad de fomentar un EMGS resultaba a menudo confusa e indistinta (en un área, la autoridad gubernamental local apenas participó en el proceso). Cada una había dedicado algunos recursos a la cuestión, pero, por lo general, sólo a través del proyecto META y, por lo tanto, sólo durante la corta duración del Proyecto. Aquellas que habían empezado a promover el eco-conocimiento a través de la participación en el Proyecto tenían puntuaciones un poco más elevadas en el segmento del *programa*, porque estaban empezando a planificar y poner en marcha actuaciones para impulsar y desarrollar un EMGS. No resulta sorprendente el hecho de que las puntuaciones muy bajas quedaran patentes en los sectores de la auditoría y la *revisión*.

### El PREPARE, Adaptado para un Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible

Estas recomendaciones introducen el PREPARE, un proceso de auditoría y revisión que puede inspirar la elaboración de políticas locales para el desarrollo de un ecoturismo marino genuinamente sostenible. En el contexto de la Agenda Local 21, la necesidad de poner en funcionamiento la gestión del turismo para generar una mejora medioambiental requiere de un proceso de auditoría y repaso continuos.

Al abordar el problema de evaluar hasta qué punto las áreas que aspiran a contar con un ecoturismo marino genuinamente sostenible están haciendo progresos para optimizar la gestión de su turismo, se ha identificado un marco normativo y unas acciones que podrían ayudar en el desarrollo de un turismo más sostenible. La intención es la de crear una atmósfera en la que se desarrolle una cultura de mejora continua. En un proceso de revisión que se prolongue a lo largo del tiempo, el énfasis puede mantenerse en esa mejora continua y, por lo tanto, estas recomendaciones son aplicables tanto a los destinos de la fauna marina nuevos como a los ya establecidos.

Se requerirá un progreso dentro de cada una, y posteriormente en la totalidad de, las seis áreas señaladas: **Política, Responsabilidad, Eco-conocimiento, Programas, Auditoría y Revisión ("PREPARE")**. Las recomendaciones están diseñadas para proporcionar a las autoridades información sobre hasta qué punto su destino se ajusta al proceso necesario para lograr una "eco-etiqueta". Los elementos tienen su origen en un cuestionario general para su uso con posibles solicitantes de la Normativa de Eco-gestión y Auditoría de la UE, la equivalente a la Norma británica BS7750 y a la Norma internacional ISO 14001. Todas incorporan el principio de que quien contamina debe pagar y de que hay que concienciar al público con información medioambiental. Las normas para dicha gestión medioambiental y programas de auditoría son voluntarias en su inicio, pero, como base para una eco-etiqueta, se consolidan por la necesidad de respetar la promesa de comercialización. Por lo tanto, una vez que los seis elementos, por término medio, han alcanzado un grado de cumplimiento "significativo" (aproximadamente de un 60% o superior) sobre una base de autoevaluación, la etapa final consistirá en implantar una acreditación externa, a menudo cara y larga, con la finalidad de establecer una eco-etiqueta para el destino vacacional. En ese momento el PREPARE se convierte en PREPARE y la última E simboliza "Eco-etiqueta Acreditada Externamente" (Véase *Ecoturismo Marino Sostenible y Seguro en el Área Atlántica: Anteproyecto para una Comercialización Responsable*).

Para el ecoturismo marino genuinamente sostenible dicho compromiso se considera esencial, e implica el desarrollo de una serie de políticas turísticas que contribuyen a una agenda más amplia de desarrollo sostenible. Al tratar de constituir una eco-etiqueta para su ecoturismo marino, un destino vacacional (probablemente representado por sus autoridades locales) demuestra su determinación hacia un desarrollo a partir de principios sostenibles ejerciendo unos rigurosos procedimientos que animen a las organizaciones turísticas locales (hoteles, operarios de transporte, turoperadores y atracciones) a seguir y adoptar sus propias Normas de Gestión Medioambiental. El PREPARE hace hincapié en esos elementos más relevantes para el turismo.

Los pasos para lograr este resultado son los siguientes:

#### PASO UNO **Apreciación y Compromiso**

El primer paso consiste en apreciar los principios de un Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible (EMGS), tal como se establece en esta guía de buenas prácticas, y establecer un compromiso de seguimiento y repaso continuos hasta que el destino esté a la altura de estos ideales. Esto requerirá de un examen de todos los elementos establecidos en la tabla del PREPARE (que se ofrece a más adelante).

#### PASO DOS **Difusión de Preguntas y Respuestas Optativas para los Participantes**

La hoja de repaso y el cuestionario completo se distribuyen entre las secciones relevantes de la Autoridad Local y, si procede, entre los afectados a escala local. Tras algún tiempo, quizás una semana, para considerar las preguntas relacionadas con la situación local, se crea el marco apropiado para el Paso Tres.

#### PASO TRES **Establecer un Criterio**

En un principio el proceso será interno a la Autoridad, con un mediador interno o externo para abordar las preguntas a los individuos relevantes pertenecientes a la autoridad y acordar puntuaciones para cada respuesta utilizando las respuestas generalizadas expuestas en las preguntas ampliadas. (Véase el recuadro para una

pregunta de ejemplo y el *Anexo a las Recomendaciones para la Auditoría y la Revisión*). También debe anotarse la respuesta real y cualquier consideración relevante.

### **Pregunta de ejemplo del PREPARE, del apartado <R>**

#### **P <R>EPARe**

##### **Recursos para medir indicadores relevantes de sostenibilidad**

¿Hasta qué punto ha definido **recursos** su área para medir indicadores relevantes de sostenibilidad?

1. impacto desconocido del turismo.
2. identificados algunos indicadores relevantes de sostenibilidad.
3. recursos para controlar algunos de los indicadores de sostenibilidad para el turismo en el sector público y privado y para prever los efectos de la comercialización y de otras políticas.
4. asignación presupuestaria inicial para el seguimiento de todos los indicadores de sostenibilidad para el turismo en el sector público y privado y para prever los efectos de la comercialización y de otras políticas
5. continuar la asignación presupuestaria comprometida para el seguimiento de todos los indicadores de sostenibilidad para el turismo en el sector público y privado y para prever los efectos de la comercialización y de otras políticas.

*Nota:* Para puntuar bastante, deben estar definidos los procedimientos relevantes para un buen aprovechamiento de los recursos. Para obtener un “4” los indicadores de sostenibilidad deben haber sido consensuados con un asesor independiente.

**Puntuación:** \_\_\_\_\_ **Valoración previa:** \_\_\_\_\_

(véase el Anexo a la Recomendaciones para la Auditoría y la Revisión para ver la plantilla completa del cuestionario PREPARE)

En esta primera vez que se utilizan las recomendaciones, el PREPARE proporcionará una referencia para juzgar nuevos progresos. Suele generar una puntuación baja, pero pondrá de manifiesto qué áreas necesitan más atención. La tabla que se ofrece más adelante muestra los resultados (promediados para mantener la confidencialidad de los destinos afectados en esta primera etapa).

#### **PASO CUATRO Interacción y Seguimiento**

El mediador aconseja a la autoridad qué áreas del PREPARE suelen ser las más perentorias para desarrollar políticas de cambio, de tal modo que la puntuación general pueda mejorarse. Además, podría recomendar que ha llegado el momento de avanzar hacia el Paso Cinco.

#### **PASO CINCO Actuación Planeada para Mejoras**

En esta etapa la Autoridad Local o el organismo coordinador planificarán y pondrán en marcha la actuación apropiada para realizar mejoras que acerquen al destino hacia el cumplimiento con los principios de un ecoturismo marino genuinamente sostenible.

<b>PREPARE Adaptado para un Ecoturismo Marino Genuinamente Sostenible (EMGS) *</b>		<b>Peso META</b>
<b>Área geográfica:</b>		<b>xx/20</b>
<b>P</b>	<b>Políticas &lt;P&gt;repare para la sostenibilidad</b>	
	¿Hasta qué punto ha definido su área una revisión inicial de la sostenibilidad de la <b>política turística del área</b> ?	
	¿Hasta qué punto <b>ha identificado y establecido su área un sistema de ecoturismo marino genuinamente sostenible (EMGS) para las propias actividades de la autoridad local y un sistema <u>consultivo</u></b> para la industria del ecoturismo marino en el área?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área una <b>política para el EMGS</b> , incluyendo los criterios de éxito necesarios y los indicadores medioambientales?	
<b>R</b>	<b>Responsabilidad y Recursos p&lt;R&gt;epare</b>	<b>xx/15</b>
	¿Hasta qué punto ha definido su área a individuos con <b>responsabilidad</b> y, cuando proceda, autoridad dentro de la administración local u otros organismos públicos responsables?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área <b>recursos</b> para medir indicadores relevantes de sostenibilidad?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área a un funcionario ejecutivo responsable del desarrollo programático del EMGS?	
<b>E</b>	<b>Eco-conocimiento/comunicación y formación Pr&lt;E&gt;pare</b>	<b>xx/20</b>
	¿Hasta qué punto ha definido su área los <b>procedimientos de comunicación</b> dentro de la autoridad local y con la industria del ecoturismo marino afectada a escala local?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>programa de formación sobre ecoturismo marino</b> dentro de la autoridad local y más allá de la industria del ecoturismo marino afectada a escala local?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>registro de necesidades relevantes</b> para el funcionamiento y desarrollo del ecoturismo marino?	
<b>P</b>	<b>Programas de actuación pre&lt;P&gt;are con objetivos e indicadores</b>	<b>xx/25</b>
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>registro de indicadores de sostenibilidad</b> para el turismo? <b>(5)</b>	
	¿Hasta qué punto ha definido su área <b>objetivos medioambientales y destinatarios</b> para la autoridad local y objetivos consultivos para la industria del ecoturismo marino afectada a escala local? <b>(5)</b>	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>programa medioambiental</b> para la autoridad local y directrices para el resto de la industria del ecoturismo marino afectada a escala local? <b>(10)</b>	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>código de conducta EMGS</b> para que lo utilicen los proveedores locales y los turistas? <b>(5)</b>	
<b>A</b>	<b>Procedimientos de auditoría y asesoramiento prep&lt;A&gt;re</b>	<b>xx/15</b>
	¿Hasta qué punto ha definido su área los <b>procedimientos EMGS de auditoría y asesoramiento</b> ?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>plan de auditoría y asesoramiento EMGS</b> ?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área un <b>informe de auditoría EMGS</b> para los responsables de la actuación?	
<b>R</b>	<b>Revisión de política prepa&lt;Re&gt;</b>	<b>x/5</b>
<b>e</b>	¿Hasta qué punto ha definido su área los <b>procedimientos de revisión y asesoramiento EMGS</b> ?	
	¿Hasta qué punto ha definido su área <b>revisiones EMGS reales</b> ?	
<b>Cumplimiento TOTAL del PREPARE</b>		<b>32/100</b>
<b>Puntuaciones:</b>		
<40 = casi inexistente; 40 <49 = mínimo; 50 <59= parcial; 60 <69= significativo; 70 <extenso – cumple substancialmente o completamente * *		
*Preguntas desarrolladas a partir de las utilizadas para Bruce, D. Jackson, M. y Serra Cantallops, A. (2001), "PREPARE: Modelo para Ayudar al Desarrollo de Políticas con Menos Turismo Insostenible en Ciudades Históricas", Turismo e Investigación en Hospitalidad: Tourism and Hospitality Research: the Surrey Quarterly Review Vol. 3, No.1. páginas 21-36		
* * Por ejemplo, si la conclusión fuera que un área había definido políticas buenas y eficaces para lograr un turismo sostenible, se juzgaría que cumpliría totalmente y se le otorgaría 20 de 20 para la primera etapa. Una puntuación más baja reflejaría la medida en que se quedó corta respecto al ideal.		

### **PASO SEIS Re-visión y Avance hacia la Acreditación Externa**

Después de un periodo de tiempo, quizás hasta de cinco años, el Paso Seis consiste en poner en marcha la etapa de Re-visión, en cuyo momento se repetirá el Paso Tres con un asesor externo vinculado a una agencia de acreditación. Esto tendrá implicaciones de recursos y compromisos porque en este momento se podrá solicitar una eco-etiqueta, con la expectativa segura de que están definidos los procesos para mantener y reforzar el EMGS como un producto eco-catalogado.

Se podría aconsejar a los destinos vacacionales de fauna marina establecidos y a los futuros destinos de ecoturismo marino que avancen hasta el Paso Seis poco después de los pasos Uno, Dos, Tres y Cuatro, sin necesidad de cumplir con el Paso Cinco intermedio de acción inmediata para mejorar. Sin embargo, en ulteriores etapas el Paso Cinco seguirá siendo importante para evitar cualquier posibilidad de autocomplacencia que erosione de manera gradual el mantenimiento de la calidad.

### **PASO SIETE Eco-etiqueta Acreditada de Manera Externa**

Este paso final incluirá un compromiso público, que será subrayado por la concesión de una eco-etiqueta apropiada, y el PREPARE se convierte en PREPARE. Las eco-etiquetas son analizadas con mayor profundidad en el documento *Ecoturismo Marino Sostenible y Seguro en el Área Atlántica: Anteproyecto para una Comercialización Responsable*.

## **Utilizando el PREPARE**

El proceso del PREPARE debe considerarse en principio como una apreciación preliminar para ayudar a las autoridades locales y a los afectados a decidir si están dispuestos a embarcarse en un procedimiento externamente autenticado que podría avalar la eco-etiqueta de un destino o actividad. Así pues, la puntuación de cada etapa en las sucesivas revisiones puede considerarse como un tipo de "valoración formativa" que proporciona una interacción y estimula un progreso hacia una gestión más sostenible del turismo marino de la naturaleza. En este sentido, el proceso se encuentra en consonancia con el reconocimiento de que las revisiones regulares de la política constituyen una parte necesaria de la agenda de la sostenibilidad.<sup>80</sup>

El cuestionario del PREPARE anexo a estas recomendaciones puede descargarse desde la página web [www.tourismresearch.org](http://www.tourismresearch.org) o a través de una petición al correo electrónico [meta@uwe.ac.uk](mailto:meta@uwe.ac.uk)

---

<sup>80</sup> Cm 4014, (1998), Un Gobierno Local Moderno: en Contacto con las Personas, DETR UK Government, London: The Stationery Office.

## 5. Recursos para Ejecutivos y Emprendedores del Ecoturismo Marino a Escala Local

### Libros

- Beeton, S. (1998), **Ecoturismo: Una Guía Práctica para las Comunidades Rurales**, Colingwood: A.C.T.: Landlinks
- Cater, E. y Lowman, G. (eds.), (1994) **Ecoturismo: ¿una opción sostenible?** Chichester: John Wiley & Sons
- Comisión Europea (1999), **Perspectiva del Desarrollo Espacial Europeo: Hacia un Desarrollo Equilibrado y Sostenible del Territorio de la Unión Europea**, Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- Evans-Smith, D. (1994), **Estrategia Nacional ante el Ecoturismo**, Servicio de Publicaciones del Gobierno Australiano
- Fennell, D. (1999), **Ecoturismo**, Londres: Routledge
- Font, X. y Buckley, R. (2001), **Eco-etiquetado Turístico: Certificación y Promoción**, Wallingford: CABI
- Honey, M. (1999), **Ecoturismo y Desarrollo Sostenible: ¿quién posee el paraíso?** Washington D.C.: Island Press
- Lindberg, K., Wood, M.E. y Engeldrum, D. (eds.), (1998) **Ecoturismo: Guía para Planificadores y Administradores, Vol.2.**, North Bennington, Vt: The Ecotourism Society.
- Lindberg, K. y Hawkins, D.E. (eds.), **Ecoturismo: Guía para Planificadores y Administradores, Vol.1.**, North Bennington, Vt: The Ecotourism Society.
- Orams, M. (1999), **Turismo Marino: Desarrollo, Impactos y Gestión**, Londres: Routledge
- Dept. de Cultura, Comunicación y Deportes del Reino Unido 1998 **Midiendo el Impacto Local del Turismo, Material de Orientación**, Londres: HMSO
- UNEP (1995), **Códigos de Conducta Medioambiental para el Turismo**, París: UNEP
- Weaver D. (ed.), **La Enciclopedia del Ecoturismo**, Wallingford: CABI. Incluye definiciones y otro material contextual, perspectivas regionales, competencias, impactos, consideraciones de planificación y gestión, así como cuestiones asociadas a los negocios del ecoturismo, la investigación y la formación.
- Wearing, S. y Neil, J. (1999), **Ecoturismo: Impactos, Potenciales y Posibilidades** Oxford y Woburn: Butterworth-Heinemann

### WWW

- Descarga de Publicaciones de la Comisión de Turismo Canadiense
- (2000) Buenas Prácticas para los Viajes de Aventuras y el Ecoturismo (fichero PDF gratuito)
- (1999) Catálogo de Prácticas Ejemplares en los Viajes de Aventuras y el Ecoturismo (fichero PDF gratuito)
- (1999) En el Camino del Éxito: Lecciones de los Operadores Canadiense para Viajes de Aventuras y el Ecoturismo (Fichero PDF gratuito)
- [http://www.canadatourism.com/en/ctc/tourismresources/publications/publications\\_ms.cfm](http://www.canadatourism.com/en/ctc/tourismresources/publications/publications_ms.cfm)
- Agenda 21 de la ONU, Directorio de Turismo Sostenible  
<http://www.un.org/esa/agenda21/natlinfo/agenda21/issue/eco.htm#tour>
- Agenda 21 - Capítulo 17 (Protección De Los Océanos, Todo Tipo de Mares, Incluyendo Mares Cerrados y Semi-cerrados, Y Áreas Costeras Y Protección, Utilización Racional Y Desarrollo De Sus Recursos Vivos)  
<http://www.igc.apc.org/habitat/agenda21/ch-17.html>
- Informe 2000 de Observación de Ballenas del IFAW: descarga desde  
<http://www.ifaw.org/page.asp?unitid=211>
- Programa Medioambiental de las Naciones Unidas UNEP  
<http://www.unep.org/unep/gef/>
- Directrices de la IUCN para Áreas Marinas Protegidas  
[http://wcpa.iucn.org/pubs/pdfs/mpa\\_guidelines.pdf](http://wcpa.iucn.org/pubs/pdfs/mpa_guidelines.pdf)
- Agencia Medioambiental Internacional para los Gobiernos Locales ICLEI  
<http://iclei.org/>
- Convención sobre la Diversidad Biológica  
<http://www.biodiv.org/>
- Convención de Ramsar sobre Zonas Pantanosas de Importancia Internacional  
<http://www.ramsar.org>
- Convención sobre la Conservación de Especies Migratorias de Animales Salvajes (CMS o la Convención de Bonn)  
<http://www.wcmc.org.uk/cms/>
- Convención sobre Comercio Internacional de Especies en Peligro de la Fauna y Flora Salvaje CITES  
<http://www.cites.org>
- Convención sobre el Patrimonio Mundial  
<http://www.unesco.org/whc>

Buscador de recursos de la ONU

<http://www.un.org/Depts/dhl/pathfind/frame/start.htm>

ECoNETT (incluye la lista de ECoNETT ¿Quién es Quién? en Viajes y Turismo Medioambiental, códigos de conducta, galardones/eco-etiquetas y guía de buenas prácticas)  
<http://212.32.39.67/WTTGATE.NSF/0b0eb7cc9a28dcec8025638700604002/4d2a77d4084b3f1c002565bc003db0ad?OpenDocument>

Ecotrans

<http://www.ecotrans.org>

Eco-consejos

<http://www.eco-tip.org>

Green Globe

<http://www.greenglobe21.com/>

Programas de la UE en Apoyo del Turismo. Una Guía de Internet para el Sector Turístico  
[http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/policy-areas/eu\\_schemes.htm](http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/policy-areas/eu_schemes.htm)

"La Guía de Internet contiene información sobre diversos programas, proyectos, fondos, iniciativas y acciones de la UE que son de interés para el sector turístico y establece vínculos de Internet con las páginas de inicio de los programas relevantes. El objetivo de esta nueva guía de Internet es dotar a los participantes en el sector turístico y a otras personas interesadas con una visión de conjunto de gran amplitud y estructurada de las oportunidades que la Comunidad ofrece para ayudar al desarrollo del turismo sostenible. La guía de Internet presenta proyectos de la Comunidad clasificados por campos específicos de interés (como es el caso de la formación y el apoyo a la creación de empleo, el apoyo comercial y la cooperación, la cooperación entre regiones, acontecimientos culturales que apoyen al turismo, o la investigación y el desarrollo tecnológico. Ejemplos idóneos de actuaciones relacionadas con el turismo que se han llevado a cabo bajo los auspicios de cada programa demuestran la relevancia del programa para el turismo. La guía presenta también descripciones programáticas, grupos objeto y necesidades, asignaciones presupuestarias y subvenciones en un formato resumido, así como listas de páginas de inicio de los programas relevantes. Como fuente para nueva información a escala nacional y regional estas recomendaciones aconsejan consultar la Red de Centros de Euro Información de la Comisión y presenta diversas maneras de ponerse en contacto con un Centro de Euro Información."

Documentos sobre la planificación espacial en Europa (Incluyendo la descarga del documento Perspectiva de Desarrollo Espacial Europeo (ESDP))

[http://www.inforegio.cec.eu.int/wbdoc/docoffic/official/space\\_en.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/wbdoc/docoffic/official/space_en.htm)

Visión de conjunto de las Áreas Programáticas de Turismo de la UE

[http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/index_en.htm)

Visión de conjunto de las Áreas Programáticas de Medioambiente de la UE

[http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/index_en.htm)

Visión de conjunto de las Áreas Programáticas de Pesquerías de la UE

[http://www.europa.eu.int/comm/fisheries/policy\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/fisheries/policy_en.htm)

Visión de conjunto de las Áreas Programáticas de Transporte de la UE

[http://www.europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_en.html)

Red Natura 2000

<http://europa.eu.int/comm/environment/nature/natura.htm>

CORDIS

<http://www.cordis.lu/en/home.html>

CORDIS, el Servicio de Información de Investigación y Desarrollo de la Comunidad, es un servicio gratuito proporcionado por el programa de Innovación SMEs de la Comisión europea. CORDIS ofrece acceso a una amplia gama de información sobre las actividades de investigación e innovación en la UE.

Texto completo de la Directiva de la UE sobre Hábitats

<http://www.ecnc.nl/doc/europe/legislat/habidire.html>

Comisión OSPAR (Convención para la Protección del Medioambiente Marino del Noreste del Atlántico)

<http://www.ospar.org/eng/html/welcome.html>

Centro Europeo para la Conservación de la Naturaleza: revisión de la Política y Legislación Internacional para la Conservación de la Naturaleza  
<http://www.ecnc.nl/doc/europe/legislat/consventi.html>

Convenio sobre la Conservación de Pequeños Cetáceos del Mar Báltico y Mar del Norte (ASCOBANS)

<http://www.ascobans.org/>

UE Interreg (Área Atlántica)

<http://www.interreg-atlantique.org>

Red de Información de la Vida Marina para el Reino Unido e Irlanda MarLIN

<http://www.marlin.ac.uk/>

AECs Marinas del Reino Unido <a href="http://www.ukmarinesac.org.uk/">http://www.ukmarinesac.org.uk /</a>	ID del Observador de Ballenas interactivo - descarga del software en <a href="http://www.aiinc.ca/demos/whale.html">http://www.aiinc.ca/demos/whale.html</a>
Servicio del Medioambiente y Patrimonio del Reino Unido <a href="http://www.ehsni.gov.uk/">http://www.ehsni.gov.uk /</a>	Sociedad de Conservación de Ballenas y Delfines del Reino Unido <a href="http://www.wdcs.org/">http://www.wdcs.org /</a>
Agencia Medioambiental del Reino Unido <a href="http://www.environment-agency.gov.uk/">http://www.environment-agency.gov.uk /</a>	Portal de Observación de Ballenas WDCC <a href="http://www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/B5057A5F83AAF05C802568DB002E1FFF">http://www.wdcs.org/dan/publishing.nsf/allweb/B5057A5F83AAF05C802568DB002E1FFF</a>
Patronato Turístico Inglés <a href="http://www.wisegrowth.org.uk">http://www.wisegrowth.org.uk</a>	Sociedad de Conservación Marina del Reino Unido <a href="http://www.mcsuk.org">http://www.mcsuk.org</a>
Agenda local 21 del Reino Unido <a href="http://www.la21-uk.org.uk/">http://www.la21-uk.org.uk /</a>	Sociedad de Conservación de Focas del Reino Unido <a href="http://www.pinnipeds.fsnet.co.uk/">http://www.pinnipeds.fsnet.co.uk /</a>
Patrimonio Natural Escocés <a href="http://www.snh.org.uk/">http://www.snh.org.uk /</a>	Unidad de Investigación de Mamíferos Marinos del Reino Unido <a href="http://smub.st-and.ac.uk/index.html">http://smub.st-and.ac.uk/index.html</a>
Naturaleza Inglesa <a href="http://www.english-nature.org.uk">http://www.english-nature.org.uk</a>	Portal Web de Observación de las Ballenas <a href="http://www.physics.helsinki.fi/whale/">http://www.physics.helsinki.fi/whale /</a>
Equipo de Auditoría Verde del Reino Unido <a href="http://www.greenauditkit.org/frameset.html">http://www.greenauditkit.org/frameset.html</a>	Foro de Turismo y Medioambiente del Reino Unido <a href="http://www.greentourism.org.uk/">http://www.greentourism.org.uk /</a>
Programa Europeo de Eco-etiquetado <a href="http://www.europa.eu.int/comm/environment/eco-etiqueta/">http://www.europa.eu.int/comm/environment/eco-etiqueta/</a>	Guía de Recursos Planeta para la Observación de las Ballenas <a href="http://www.planeta.com/ecotravel/resources/whales.html">http://www.planeta.com/ecotravel/resources / whales.html</a>
Fondo Mundial de la Naturaleza <a href="http://www.panda.org/">http://www.panda.org /</a>	Asociación Australiana de Ecoturismo <a href="http://www.ecotourism.org.au/">http://www.ecotourism.org.au /</a>
Cetáceos <a href="http://www.cetacea.org">http://www.cetacea.org</a>	
Sociedad Europea de Cetáceos <a href="http://web.inter.nl.net/users/J.W.Broekema/ecs/">http://web.inter.nl.net/users/J.W.Broekema / ecs /</a>	

## Glosario de Términos

### **Costero**

Relacionado o bien con la zona costera o con algún elemento específico de ésta

### **Desarrollo**

Un proceso en el que se mejoran habilidades, conocimientos, capacidades y/o opciones

### **Desarrollo sostenible**

Desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades (definición "Brundtland"). El desarrollo sostenible se basa por igual en tres componentes: el económico, el social y el medioambiental

### **Educación**

Proceso en el que se imparten conocimientos y/o habilidades bajo la instrucción de unos educadores

### **Experiencia ecoturística**

Cualquier actividad del ecoturismo, como es el caso de una excursión para la observación de ballenas o de un viaje para bucear,

### **Interpretación ambiental**

Una actividad pedagógica que trata de revelar los significados y relaciones asociados a cualquier cosa en la que se haga hincapié, con el objetivo de provocar y no de instruir

### **Industria turística**

Establecimientos que proporcionan servicios y productos a los visitantes, incluyendo alojamiento, transporte, turoperadores y agentes de viaje, atracciones y otras ramificaciones de la economía de dotación a los visitantes

### **Medioambiente**

Los recursos físicos y biológicos del planeta de los que dependen las comunidades humanas para su supervivencia

### **Patrimonio**

Relacionado con elementos de valor que se transmiten como herencia de una generación a la siguiente. Esta herencia podría consistir en edificios históricos, monumentos, colecciones de artefactos, emplazamientos naturales, tradiciones locales o costumbres sociales

### **Periférico**

La parte más exterior de un espacio territorial concreto. La condición periférica puede cuantificarse en términos de su dimensión física, económica y/o social

### **Operador de ecoturismo**

Cualquier organización comercial o de otra índole que proporcione una experiencia ecoturística

### **Regeneración**

Proceso de revitalización y/o renovación que puede ser de carácter físico, económico y/o social

### **Sostenibilidad**

La capacidad de un sistema (que por lo general abarca subsistemas económicos, sociales y medioambientales) de presentar un desarrollo sostenible

### **Turismo sostenible**

Turismo que se desarrolla de tal manera que se encuentra en consonancia con los principios de un desarrollo sostenible

### **Transporte**

Las actividades o el sistema de desplazar productos y/o personas de un lugar a otro

### **Turismo**

Las actividades de visitantes, personas que viajan hacia y se quedan en lugares fuera de su área habitual de residencia y/o trabajo por un periodo de hasta 12 meses por ocio, negocios, etc,

### **Turista**

Visitante que se queda al menos una noche en el lugar visitado (no necesariamente pagando por un alojamiento)

### **Visitante**

Persona que viaja a un lugar distinto al de su residencia habitual y/o trabajo durante un periodo de hasta 12 meses y cuyo principal propósito de viaje es recreativo, comercial, peregrinación, médico, etc, distinto al ejercicio de una actividad remunerada dentro del lugar visitado o de la migración.

### **Zona costera**

Banda de tierra seca y área marina adyacente (agua y tierra sumergida) en que la ecología y el aprovechamiento terrestres afectan a la ecología marina de manera directa, y viceversa.

### **Fuentes:**

Comisión Mundial sobre el Medioambiente y el Desarrollo (1987), *Nuestro Futuro Común*, Oxford University Press, Oxford.

Ketchum, B.H. (1972), *El Borde del Agua: Problemas Críticos de las Zonas Costeras*, MIT Press, Woods Hole.

Tilden, F. (1977), *Interpretando Nuestro Patrimonio*, 3ª ed., University of North Carolina Press, Chapel Hill.

Patronato Mundial de Viajes y Turismo (1995) *Viajes y Perspectiva Económica del Turismo*, 1995 2005, WTTC, Bruselas.



## Agradecimientos

Los autores de este documento son Brian Garrod, Julie Wilson, y David Bruce

Al equipo META de UWE (David Bruce, Brian Garrod y Julie Wilson) le gustaría hacer extensivos sus agradecimientos a las siguientes personas por su inestimable contribución al Proyecto META: Erlet Cater (Universidad de Reading), Simon Berrow (Fundación de Ballenas y Delfines de Shannon), María Casado-Díaz, Vincent Nadin, Marion Jackson, Rosemary Burton, Isobel Daniels, Delphine Guillemoteau, Christina Smith, Phil Taylor, Michelle Elliot (UWE, Bristol), José Cardénes, Mario Benítez y Cristina Morales (MBA Escuela de Negocios MBA, equipo asociado al proyecto META en Gran Canaria), Paul Lucas, Alison McNamara, Emily Hugues-Dit-Ciles, Dominic Acland y Nigel Smallbones (equipo asociado al proyecto META en el Municipio de Torbay), Anne Wilkinson, Zena Hoctor y Nessa O'Connor (equipo asociado al proyecto META en el Instituto de la Marina en Dublín, Irlanda), Lisa Henry, Delwyn Matthews y Dominic Houston (Turismo del Sudeste del Reino Unido), Carlos Fernandes (Politécnica de Viana do Castelo, Portugal), Greg Richards (Asociación Europea de Ocio y Educación en el Turismo ATLAS) y Alastair Birtles (Universidad James Cook de Northern Queensland).

Además de esto, nos gustaría dar las gracias a todos los cofinanciadores del Proyecto META: el Programa UE Interreg IIc (Área Atlántica), el Ministerio del Reino Unido para el Medioambiente, Transporte y Regiones (DTLR), el Turismo del Sudeste, la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias, el Patronato de Turismo del Cabildo de Gran Canaria y la Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Gran Canaria.

Gracias también a Catherine Brown (Secretaría del Área Atlántica), Elizabeth Halpenny, Vanessa Williams (WDACS), Celine Liret, Chris Parsons (HWDT), Caroline Warburton, Tim Whitehead, Les Crump, Kevin Mowatt, Jo Trethewey, Robin Teverson, los miembros del equipo del Estudio Delphi, a los defensores de proyectos, (Sociedad de Conservación Marina, Sociedad de Conservación de Ballenas y Delfines, Conservación Ecoscope del Reino Unido, Consorcio de Ballenas y Delfines de las Islas Hébridas, Ayuntamiento de Plymouth, Shannon Development y el Programa de Investigación de Delfines de Vizcaya) y a todos aquellos que tomaron parte en el proceso de consultas en agosto de 2001.

### Anexos

Los anexos al documento **Planificación del Ecoturismo Marino en el Área Atlántica de la UE: Guía de Buenas Prácticas** están disponibles online en la página web [www.tourism-research.org](http://www.tourism-research.org) o a través de una petición al correo electrónico [meta@uwe.ac.uk](mailto:meta@uwe.ac.uk)

para más información sobre el Proyecto META,  
por favor visite  
<http://www.tourism-research.org>

META- Project,  
c/o Centre for Research, Innovation and Industry (CRII)  
University of the West of England, Bristol  
Frenchay Campus  
Coldharbour Lane  
Bristol BS16 1QY  
United Kingdom  
[meta@uwe.ac.uk](mailto:meta@uwe.ac.uk)

Cofinanciado por el Fondo de Desarrollo Regional Europeo (ERDF) a través del programa Interreg IIC (Área Atlántica) de la UE y del DTLR del Reino Unido



**SATURNO**

