

Maximiliano Korstanje

Reseña de "Historia del Turismo" de Miguel Khatchikian

PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 6, núm. 3, octubre, 2008, pp. 599-603,

Universidad de La Laguna

España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88160315>



*PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural,*

ISSN (Versión impresa): 1695-7121

[info@pasosonline.org](mailto:info@pasosonline.org)

Universidad de La Laguna

España

¿Cómo citar?

Fascículo completo

Más información del artículo

Página de la revista

**[www.redalyc.org](http://www.redalyc.org)**

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## Reseñas de publicaciones

### *Historia del Turismo*

Miguel Khatchikian. Universidad San Martín de Porres (Lima): 2000.

ISBN 9972-54-029-4

### **Maximiliano Korstanje**

maxikorstanje@hotmail.com

La siguiente reseña trata sobre el libro *Historia del Turismo*, escrito por el prestigioso investigador Miguel Khatchikian y publicado en el 2000 por la Universidad San Martín de Porres en Perú. Su obra trata con rigurosidad científica las diferentes etapas del turismo hasta la actualidad.

El autor, elabora su propio marco metodológico estableciendo tres etapas bien distintas para la consolidación del turismo como fenómeno: *la era pre-industrial, la era moderna y el turismo masivo*. El criterio utilizado versa no sobre la movilidad social o el avance de los medios de locomoción, sino en una conjunción de factores económicos, políticos, sociales y tecnológicos.

Según comentarios del propio autor: "*la era pre industrial abarca desde la antigüedad hasta fines del siglo XVIII, cuando dos acontecimientos de trascendencia universal conmocionaron las estructuras políticas, social y económica*" (Khatchikian, 2000: 9). El autor se refiere específicamente a *la Revolución Francesa y la Revolución industrial*.

Asimismo, la era moderna comienza con la derrota de Napoleón en Waterloo, abarcando todo el siglo XIX hasta la primera Gran Guerra en 1914. Por último, el turismo masivo surge por primera vez a media-

dos de 1950, justo años después de finalizada la segunda Guerra hasta la actualidad.

En la primera parte del capítulo primero y nutrido de fuentes bibliográficas modernas, el autor narra y describe las formas de viaje más comunes en la antigüedad clásica para luego abordar en forma sumariada la génesis de los Juegos Olímpicos en la Grecia Antigua y finalizar con el ocio latino en el Imperio Romano. Este precisamente, sobre este último que su tratamiento adquiere ciertas imperfecciones que ameritan una mención.

Kahtchikian sostiene que "*en forma simultánea con la decadencia de la cultura griega se fue consolidando en el mundo antiguo la supremacía de Roma. A diferencia de los micro estados griegos, Roma estableció un verdadero imperio de hecho, aun antes de que Octavio tomara el nombre de Augusto*" (Kahtchikian, 2000: 34). Sin embargo, lo cierto es que para la época en que Grecia comienza a declinar como civilización, Roma todavía seguía siendo un clan de pueblos agro-pastoriles (indo-europeo). Roma se consolida como Imperio recién en el 27 AC pasadas las tres guerras púnicas y la lucha civil entre Marco Antonio y Octaviano. En resumen, el capítulo de referencia carece de fuentes bibliográficas latinas

clásicas para el acopio de información, como Horacio, Suetonio, Tácito o Julio César entre otros. Esto lleva a Khatchikian a generalizaciones universalistas a-temporales que poco tienen que ver con la historia real de la Roma Imperial.

El capítulo segundo, está íntegramente dedicado a la Edad Media; en parte, el mejor armado y sustentado que el anterior. En este sentido, Khatchikian explica que una de las características de esta etapa fue la poca movilidad de la población europea salvo por las actividades peregrinatorias. Los motivos de este sedentarismo se relacionan a una falta de interés por conocer otras regiones, las constantes guerras internas de los diferentes feudos y el uniculturalismo sacro-religioso de la Iglesia Católica. Así, el antiguo ocio griego se traslada a los monasterios donde era practicado por monjes. Cualquier intento por apropiarse de bienes era considerado pecaminoso. En este sentido, el ocio sólo era aplicable para los señores feudales y para el clero. Por otro lado, los caminos estaban infectados de forajidos que asaltaban a los viajeros. Esta inseguridad provocó que muchos decidieran emprender sus travesías por mar. No es coincidencia, que hacia finales de los siglos XIV y XV los europeos se lanzaran hacia los grandes descubrimientos, desde M. Polo hasta C. Colón. El período medieval culmina con el advenimiento de la Revolución Francesa (1789), proceso por el cual se subvierten y modifican todas las estructuras sociales vigentes. Del siglo XXIII al XIX se observa un hito en las condiciones materiales de producción y de vida que superó a la de "cualquier otro momento de transición". En lo político, si bien se reconocían ciertos derechos sobre la Monarquía, en la mayoría de los países Europeos sus poderes se encontraban regulados por un parlamento. En lo demográfico, la población pasa de 700 a 900 millones (1750-1800) y supera los 1.000 millones para mediados de 1850. Desde la perspectiva económica, si bien la agricultura continuaba siendo una de las actividades más practicadas, para finales del S. XVIII muchos campesinos van a abandonar sus campos, dejar sus formas de cultivo y se van a insertar como operarios en las grandes ciudades generando un fuerte proceso de urbanización. Pero las condiciones de vida en las

grandes ciudades eran paupérrimas, hacinamientos, alcoholismo, pobreza, hambre, y explotación laboral eran algunos de los problemas que tenía un ciudadano europeo de ese siglo. Al respecto, Khatchikian advierte "*una de las primeras instituciones debidas a la Revolución Industrial fue la fábrica. Para explicar su rápido desarrollo, debe entenderse que además de ejercer el control sobre el trabajo obrero, la maquinaria tenía una rápida obsolescencia, pues su perfeccionamiento era acelerado*" (*ibid.*: 114).

Esta observación hace expresa referencia a la revolución técnica que acompañó a la industrial cuyos resultados se vieron en dos elementos esenciales para el comienzo del turismo: a) cierta acumulación de capital que asegurara mayor especialización en servicios, y b) un mejoramiento en los medios de locomoción (aplicando el vapor al transporte).

Precisamente, Khatchikian se refiere en su capítulo 5, a las mejoras en los caminos que fueron sucediéndose como producto de los puntos anteriormente mencionados. El desarrollo del ferrocarril, generó una fuerte inversión en el tendido férreo acortando las distancias de traslado entre las ciudades. "*Los efectos del ferrocarril fueron múltiples, pues no solamente hizo posible el desplazamiento rápido y económico de las personas sino que también creó una nueva cultura que incluía el hábito del viaje, a las que se incorporaron adeptos en un ritmo creciente. También constituyó un factor de crecimiento para muchas poblaciones, que evolucionaron como consecuencia de las ventajas que representaba estar vinculados a los circuitos de circulación*" (*ibid.*: 122).

Asimismo, la navegación, con el vapor y un nuevo procedimiento para laminar el acero, también alcanza un evidente mejoramiento en los tiempos y las velocidades empleados. Sin embargo, aún las condiciones de trabajo, los bajos salarios y el tiempo dedicado a la actividad, seguían siendo obstáculos importantes para el surgimiento del turismo moderno.

En este sentido, el autor sostiene "*el turismo moderno nació en las primeras décadas del siglo, por una excepcional combinación de factores sociales y tecnológicos, lo que puede verificarse desde puntos de vista económicos, sociales y aun literarios. Si*

bien en un principio la clientela era de tipo aristocrático, el número de quienes lo practicaban fue ampliándose paulatinamente, como resultado de la actividad de las clases económicas en ascenso. En realidad, el concepto mismo del turismo experimentó un cambio: en reemplazo de los turistas tradicionales que dejaban pasar los días en localidades selectas, comenzó a aparecer una nueva clase de viajeros que realizaban un solo viaje por año, cuando estaban de vacaciones, al que asignaban un significado de descanso o conocimiento, pero no de llenado de un tiempo ocioso” (*ibid.*: 137). El párrafo que antecede condesa el contenido de todo el capítulo 6 y 7, en los cuales Khatchikian desarrolla como se van conformando los primeros actores en el mercado turístico: los hospedajes y la hotelería de lujo (C. Ritz), los organizadores de viajes como T. Cook, las ferias y exposiciones que atraían miles de personas, las primeras visitas guiadas producto del desarrollo en los ferrocarriles, y el surgimiento del Arte de la gastronomía entre otros. En efecto, para una mejor comprensión de la gastronomía, uno debe adentrarse en lo que fue el proceso de urbanización en donde las personas que residían en las zonas alejadas de la ciudad comenzaron a demandar ciertas cuestiones relacionadas con lugares donde poder alimentarse y relacionarse; así, surgen los primeros restaurantes económicos. Su uso se extendió tanto que pronto era visitado también por los foráneos o viajeros que paseaban por el lugar. Por otro lado, las fuertes inversiones en hoteles de gran capacidad y lujo permitían una capacitación del personal para el tratamiento de sus clientes “extranjeros”, una suerte de Management Hotelero cuya máxima expresión se observa en la formación de cuerpos especializados, y asociaciones de trabajadores vinculados a la hotelería. Estas agrupaciones, se conforman a mediados del S. XIX, y su objetivo era velar por los intereses de sus miembros y la actividad que representaban.

Ya para el capítulo 8, Khatchikian va a tratar el tema de la imagen turística como forma de promoción de un espacio específico. Como él mismo lo explica, “una de las características del desarrollo del turismo después de 1850 es el lanzamiento de nuevos sitios turísticos, lo que se lograba por la participación de alguna celebridad que im-

pusiera el lugar y en algunas ocasiones por la acción de los ferrocarriles, que intentaban generar demanda para los servicios de pasajeros, los cuales se extendían cada vez más” (*ibid.*: 177). De esta manera, comienza a aflorar destinos (hoy bastante conocidos) como la Costa del Mediterráneo y los puntos de Europa central y Alpina, los balnearios como Baden-Baden, o Deauville, el montañismo entre otros.

Los capítulos posteriores (9 y 10) el autor los denomina “de transición”. Su marco cronológico parece ir desde la gran primera guerra hasta el fin de la segunda con el triunfo de automóvil y el avión como nuevos modelos y medios de transporte. En este período además, se observan ciertas concesiones en materia laboral y producto (además) de la presión de los trabajadores organizados, entre ellas tenemos: el tiempo libre como derecho de los trabajadores, la reducción de las horas de trabajo, el descanso dominical, y las vacaciones pagas. Para 1920, sin ir más lejos, el Bureau Int. Du Travail organiza su primer congreso internacional dedicado de lleno al tiempo libre de los trabajadores. En el mismo, se advierte de la necesidad de organizar el ocio acorde a los nuevos beneficios ganados por el trabajador. Por otro lado, desde una perspectiva estratégica muchos inversores pusieron en marcha un plan por reactivar las infraestructuras vigentes que habían sobrevivido a las guerras como ser ferrocarriles, hoteles, hospedajes, y otro tipo de instalaciones. Todas ellas, fueron modificándose acorde a los nuevos tiempos.

La ascensión de los fascismos europeos, ya desde 1925-1933 aproximadamente, marcó el inicio del turismo popular o social en donde todos los habitantes (bajo pautas clínicas de fraternidad) tenían el derecho de conocer y visitar los sitios de su propia nación. A su vez, el extranjero no era visto con buenos ojos, hecho que provocó una merma en el turismo receptivo tanto de Italia como de Alemania. No obstante, el ocio comienza (durante este proceso) a ser utilizado como una forma de propaganda política. Finalizada la segunda gran guerra, el automotor y el avión se posicionan como los dos medios de locomoción más usados desplazando a los ya tradicionales ferrocarriles y buques. En este sentido, escribe Khatchikian “en forma coetánea con esta

*diversificación del transporte terrestre, los hoteles comenzaron a apartarse de las vecindades de las estaciones ferroviarias, para distribuirse según criterios de localización acordes con los cambios que se manifestaban en materia de transporte. A medida que se desarrollaba el sistema de carreteras y se difundía el uso del automotor como medio de transporte de medias y largas distancias, se acentuó el proceso de cambio en la ubicación de los hoteles, aunque en este caso no significó, como en el siglo anterior con la aparición del ferrocarril, la desaparición de los del tipo anterior” (ibid: 241).* Todos estos factores combinados dieron origen (según el autor) al turismo masivo o moderno como se conoce actualmente. Más específicamente, en sus últimos capítulos (11, 12 y 13) Khatchikian analiza la expansión económica y del consumo acorde a variables vinculadas al trabajo, al transporte y al tiempo libre. Entre ellas, se destacan, la complejización de la vida urbana y el surgimiento del viaje como forma de evasión de la misma, incapacidad del individuo para desprenderse de la rutina, estimulación a través de los *mass media*, deseo de evadir el control social impuesto por el mismo grupo de pertenencia, inquietud por conocer nuevos lugares, y la creación de necesidades específicas (simbólicas) para una demanda turística. Manejando cifras de movimientos mundiales de turistas, el autor intenta demostrar que el turismo comienza a crecer a pasos agigantados desde mitad de siglo XX hasta hoy día. Siguiendo ese razonamiento, en 1950 se estimaba (a nivel mundial) unos 25.3 millones de dólares representados en arribos con un gasto promedio per cápita de 2.100 dólares, para 1995 se va a registrar unos 567.0 millones en arribos y un gasto de 371.682 millones de dólares. Asimismo, el autor presenta de diversas fuentes material estadístico en apoyo a su tesis central de que el turismo se consolida como actividad comercial en el siglo XX. Entonces, podríamos afirmar que *“el turismo se convirtió así en una actividad con entidad propia, que excede la pretensión de realizar actividades recreativas en sitios diferentes y posee una motivación particular así como una forma específica de satisfacción. El turismo en cuanto a forma diferente de recreación fue incorporado por los hombres como una ne-*

*cesidad cuya satisfacción raramente se renuncia una vez descubiertos los placeres del viaje. Por ello se puede pronosticar el crecimiento de la actividad, aun cuando los inconvenientes económicos produzcan un reacomodamiento de destinos y una reducción de gastos previstos” (ibid: 327).*

Hasta aquí hemos intentado reseñar, describir y explicar el tratamiento que Miguel Khatchikian hace sobre la historia del turismo (de la forma más objetiva que nos es posible hacerlo). En este sentido, consideramos al trabajo de referencia como uno de los abordajes científicos más serios y desarrollados en la materia. La estructuración de la obra se encuentra escrita de una manera simple y profunda, lo cual facilita su lectura e interpretación. Además, Khatchikian maneja una diversidad fuentes tanto bibliográficas como estadísticas acorde a las hipótesis que traza a lo largo de su investigación. Con un eje causa-efecto definido, *Historia del turismo* se transforma así en una obra de extensión en donde se analizan los diferentes procesos históricos que influyeron en la conformación del turismo desde la antigüedad clásica hasta la era moderna. Este intento (titánico) en parte le quita también profundidad explicativa al trabajo. Si bien Khatchikian no pierde el hilo conductor en ningún momento, la extensión hace que no se pueda focalizar en un tema específico. En este sentido, surgen algunas incongruencias u omisiones que ya han sido resaltadas sobre el primer capítulo. Metodológicamente, Khatchikian sólo maneja fuentes de segunda mano, sin suministrar datos censales o fuentes históricas cualitativas -de alguna otra naturaleza- que permitan darle más fuerza a su tesis como por ejemplo: cartas de la época, periódicos, entrevistas orales tampoco hace trabajo de archivos en la recopilación documentos específicos como decretos, resoluciones, leyes etc. Es decir, no existe evidencia empírica (fuentes) sólida más que ciertas citas bibliográficas y datos estadísticos a nivel mundial. En el caso de Roma antigua, su tratamiento carece de fuentes históricas, epigráficas o arqueológicas de peso. Sin embargo, considerando los puntos críticos señalados y habiendo leído (en más de una ocasión) en forma general y exhaustiva la obra reseñada podemos afirmar que estamos frente a una obra de calidad científica

y académica, útil y sugerida para todos aquellos que hagan de la historia del ocio y el turismo sus objetos de estudio.

*Recibido:* 07 de julio de 2008

*Reenviado:* 14 de julio de 2008

*Aceptado:* 19 de julio de 2008

*Sometido a evaluación por pares anónimos*