



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

***De la pesca al ecoturismo: proyectos turísticos y usos del territorio en
Puerto San Carlos, Baja California Sur.***

Trabajo terminal para acreditar las Unidades de Enseñanza Aprendizaje de
*Trabajo de Investigación Etnográfica y Análisis Explicativo III o Análisis
Interpretativo III* y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Presenta

Irvin Emmanuel Galicia Carrillo

Matrícula No. 2123016297

Comité de Investigación:

Directora: Dra. Alicia Castellanos Guerrero

Asesores: Dr. Hernán Javier Salas Quintanal

Dr. Gilberto López y Rivas

Ciudad de México

Julio 2018



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

***De la pesca al ecoturismo: proyectos turísticos y usos del territorio en
Puerto San Carlos, Baja California Sur.***

Trabajo terminal para acreditar las Unidades de Enseñanza Aprendizaje de
*Trabajo de Investigación Etnográfica y Análisis Explicativo III o Análisis
Interpretativo III* y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Presenta

Irvin Emmanuel Galicia Carrillo

Matrícula No. 2123016297

Comité de Investigación:

Directora: Dra. Alicia Castellanos Guerrero

Asesores: Dr. Hernán Javier Salas Quintanal

Dr. Gilberto López y Rivas

Ciudad de México

Julio 2018

GRACIAS...

Sin duda alguna, esto no hubiera sido posible sin el apoyo y la comprensión de mis padres, Rocío y Jaime, y mis hermanos, Alelí y Miguel. A mi familia que me ayudó a sortear grandes inconvenientes tanto en la Ciudad de México como en Morelos.

A la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa por abrirme sus puertas aquel 10 de Septiembre de 2012.

Siempre estaré en deuda con la Dra. Alicia Castellanos, que amablemente accedió a darme la oportunidad de estar en su grupo de investigación y sobre todo, permitirme explorar nuevos territorios. Su amplia experiencia, apoyo, guía y mirada crítica han sido fundamentales en mi formación antropológica.

Al Dr. Arsenio González Reynoso, por darme la gran oportunidad de acompañarlo en su trabajo dentro del Instituto Mora, por impulsar mi formación profesional y compartir su experiencia. Estos aprendizajes quedaron plasmados en esta investigación y lo harán en las futuras.

Al Dr. Hernán Salas Quintanal, por leer estas páginas y dar críticas constructivas a la investigación, así como por abrirme puertas a nuevos temas y debates.

Al Dr. Gilberto López y Rivas, que amablemente accedió a comentar mi trabajo y también fue un apoyo durante la investigación.

Gracias a mis amigos y amigas, con quienes tuve la oportunidad de explorar la “Vieja Ciudad de Hierro”, compartir aulas y experiencias. Al grupo del seminario, que apoyaron las discusiones y ampliaron mis perspectivas.

A aquellos pobladores de San Carlos que accedieron a platicar conmigo, a darme palabras de aliento y apoyarme en cuanto pudieron. Especialmente a la Familia Sarabia, Murillo y Facio. Muchas gracias al CETMAR #30, institución comprometida con la juventud de San Carlos, y que me recibió de la mejor manera. Sobre todo al Profe Martín, a la Maestra Victoria, a la Capi Rosario y a los chavos de pesca deportiva. Gracias al Instituto de la Juventud del Ayuntamiento de Comondú, en especial a mi estimado amigo Toño Facio.

Un reconocimiento a todos los mexicanos que a través de su trabajo han hecho posible que accediera y concluyera mi formación profesional.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| Los retos del trabajo de campo en Puerto San Carlos..... | 2 |
| Turismo y territorio, una perspectiva antropológica..... | 4 |
| La organización del trabajo..... | 8 |
| CAPÍTULO 1. SAN CARLOS, UN PUERTO DE LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA SUR..... | 9 |
| San Carlos, municipio de Comondú: “la tierra del hoy y el mañana”..... | 13 |
| San Carlos y la Bahía de Magdalena, “la segunda bahía más grande del mundo”..... | 16 |
| De la “Costilla de Ballena” a Puerto San Carlos..... | 19 |
| El poblado..... | 25 |
| Educación..... | 32 |
| Demografía y algunas reflexiones sobre las dinámicas sociales..... | 33 |
| CAPÍTULO 2. LA EXPANSIÓN DEL EDÉN: EL PROYECTO DE CRUCEROS PARA PUERTO SAN CARLOS..... | 39 |
| “Paraíso entre dos mares”: Los proyectos turísticos en Baja California Sur..... | 43 |
| El inicio del turismo y los proyectos federales..... | 44 |
| Las rutas turísticas a nivel de la entidad federativa..... | 46 |
| Diversos proyectos dispersos en BCS..... | 47 |
| La Escalera Náutica del Pacífico Mexicano: El proyecto de cruceros para Puerto San Carlos..... | 50 |
| ¿Por qué elegir... si puedes encontrar todo en Comondú?: La ruta turística para el “futuro” proyecto de Puerto San Carlos..... | 53 |
| El Complejo Lagunar de Bahía Magdalena..... | 58 |
| Los Comondús..... | 60 |
| San Luis Gonzaga Chiriyahui..... | 63 |
| La Carrera Baja 1000 Off Road..... | 64 |
| CAPÍTULO 3. PUERTO DE SAN CARLOS, UN PUNTO DENTRO DEL CIRCUITO DE SANTUARIOS BALLENEROS..... | 67 |
| Avistamiento de ballena, ecoturismo y sustentabilidad..... | 70 |
| El circuito de ¿Santuarios Balleneros?..... | 73 |
| La influencia del turismo en el territorio: paisajes y geosímbolos..... | 83 |

| | |
|--|-----|
| CAPÍTULO 4. LOS DIFERENTES USOS DEL TERRITORIO: ENTRE LA PESCA RIBEREÑA, LA ACUACULTURA Y EL ECOTURISMO..... | 92 |
| El territorio utilitario: notas sobre la pesca ribereña en Puerto San Carlos | 93 |
| Breve historia de la pesca ribereña en San Carlos | 95 |
| El factor riesgo, la inseguridad y la fragilidad de los recursos | 101 |
| El papel de las instituciones | 104 |
| La acuicultura, un nuevo paradigma del territorio utilitario | 107 |
| El territorio simbólico: los usos turísticos del territorio | 111 |
| El avistamiento de la ballena gris..... | 113 |
| La pesca deportiva..... | 116 |
| Al llamado del tiburón..... | 117 |
| La tentativa de Área Natural Protegida | 120 |
| COMENTARIOS FINALES | 124 |

INTRODUCCIÓN

“Ya que yo, no tengo tiempo de cambiar mi vida, la máquina me ha vuelto una sombra borrosa y aunque soy la misma tuerca que han negado tus ojos, sé que aún tengo tiempo para atracar en un puerto.”

Rockdrigo

Esta investigación se inscribe dentro del proyecto *Turismo, identidades y relaciones étnicas y nacionales en la globalización neoliberal en México*, coordinado por la Dra. Alicia Castellanos Guerrero. El objetivo central del proyecto era documentar, desde una perspectiva crítica, el avance del turismo sobre las diferentes sociedades, culturas y territorios de México, conocer sus rearticulaciones e impactos en el contexto de la economía capitalista neoliberal y comprender las nuevas relaciones sociales e identidades que surgen a raíz de este fenómeno. El universo de análisis del grupo de investigación se concentró en el estado de Oaxaca, lo que me lleva a responder la pregunta que reiteradamente me hicieron durante el proyecto y trabajo de campo: ¿Por qué la decisión de ir a San Carlos en la Península de Baja California Sur?

Como toda investigación, hay muchos aspectos que quedan fuera del producto final; afortunadamente, este espacio sirve para esclarecer la metodología, los objetivos y las situaciones que moldearon la escritura y el análisis de la información que prosiguen en las páginas siguientes.

Los retos del trabajo de campo en Puerto San Carlos

La decisión de hacer el trabajo de campo en el Puerto de San Carlos se debió a diversos factores que lo privilegiaban como lugar de estudio. Antes que nada, es importante señalar que siempre he tenido interés por la región del norte de México; puedo decir que quizá me vi atraído por experimentar la aventura y la tan mencionada “alteridad antropológica” (aunque es claro que ésta es relativa y depende de la construcción del investigador), por lo que advertí en el proyecto la oportunidad de cumplir mi anhelo y, al mismo tiempo, contribuir al estudio antropológico en Baja California Sur.

La elección del lugar atravesó varias fases: primero, se expusieron los posibles estados en dónde podría estudiarse el turismo; la determinación de que fuera Baja California Sur se debió a su historia y actual desarrollo en esta rama, aunado al contexto de incremento de la violencia en otros estados como Sonora y Chihuahua. Posteriormente, se plantearon varios lugares de la entidad, a primera vista podría pensarse que Los Cabos, La Paz o Loreto, serían la mejor opción; no obstante, el turismo de esta zona es de élite extranjera y nacional, por lo que el acceso a determinados lugares sería complicado y la estadía aún más costosa. Dada esta situación, se propusieron otras poblaciones: Laguna de San Ignacio, Laguna de Ojo de Liebre, Puerto Adolfo López Mateos y Puerto San Carlos.

En el trimestre de anteproyecto (15-P), tras efectuarse una amplia búsqueda bibliográfica que me introdujera a Baja California Sur, se hallaron noticias sobre un plan de atracamiento de cruceros en Puerto San Carlos como parte de la Escalera Náutica (o proyecto Mar de Cortés), que concluiría a finales de 2015. De esta forma, se abrió el panorama a observar el inicio de proyectos de desarrollo turístico en el contexto de los centros consolidados. Asimismo, San Carlos conjugaba este proyecto con su atractivo principal: el avistamiento de ballenas. Desde un inicio me pareció interesante comprender las diferentes experiencias de los turistas en torno a las actividades de recreo y la mirada local sobre el territorio. De ahí, se privilegió la búsqueda de fuentes sobre la región que sirvieran de base a la formulación de la investigación, como informes gubernamentales y seguimiento hemerográfico.

Es muy sabido que “la realidad” siempre rebasa a la investigación. Como estudiante de antropología, y quizá más de licenciatura, se tienen muchas expectativas respecto al alcance de un proyecto. He ahí la cuestión de delimitar el universo de estudio y no ser tan ambiciosos en los planteamientos. Desafortunadamente, la presente investigación adoleció de esta determinación (probablemente continúa haciéndolo) y al igual que en la mayoría de trabajos de campo, fue éste quien influyó en la especificación de los actores sociales y la problemática de estudio.

El Puerto de San Carlos me recibió por primera vez el 28 de octubre de 2015. El campo duraría los meses de noviembre, enero, y marzo-abril. Al llegar, de inmediato vinieron las consternaciones; estos sobresaltos fueron modelando mi percepción sobre la investigación, sobre los “sujetos” y lugar de estudio. La primera gran sorpresa fue percatarme de que el proyecto de cruceros, planeado para concluir en diciembre de 2015, se hallaba totalmente paralizado y que la infraestructura del poblado representaba un puerto dedicado más a la pesca que al turismo.

En otro sentido, en las primeras aproximaciones sociales se detectaba una suerte de sentimiento antipático por parte de los pobladores, afortunadamente esto fue “superado parcialmente” al final del trabajo de campo. Es importante anotar que las diversas actitudes de los pobladores no son azarosas, las explicaciones superan las respuestas románticas que remiten la falta de solidaridad humana o la individualización del sujeto. Estos comportamientos son fruto del contexto actual de violencia, inseguridad, promesas gubernamentales incumplidas, despojo territorial por agentes privados y estatales así como el saqueo de los saberes locales por universidades y científicos. Estos factores alteraron radicalmente el proyecto, como la recopilación de información; debo confesar que también menguaron considerablemente el ánimo de investigación y su posterior redacción. Todo esto hace reflexionar sobre los nuevos retos que enfrenta el trabajo de campo y la etnografía, métodos que han distinguido a la antropología desde sus orígenes.

Dadas las complicaciones mencionadas, se procedió con diversas estrategias de inserción social que posibilitaran avanzar con la investigación: hubo acercamientos con personal y alumnos del Centro de Estudios del Mar (CETMAR) #30, quienes facilitaron algunas de las entrevistas y resultaron un cobijo para sortear muchos de los inconvenientes. Otro eje fueron los devotos de la fe de los “Testigos de Jehová”, quienes amablemente accedieron a responder mis preguntas y posibilitaron que participara en diversas actividades del puerto. Casi al final de la estadía de campo pude adherirme al Instituto de la Juventud de Comondú, y gracias a su colaboración pude conocer diversas comunidades del municipio, así como participar en las estrategias que se llevaban a cabo dentro del gobierno.

Las técnicas de investigación en las que descansa este trabajo fueron la observación y la participación, ya fuera como alumno del CETMAR, en las pocas veces que se fue “a marea” o en los viajes como parte del Instituto. Es necesario advertir que, debido a las complicaciones mencionadas, las entrevistas semi-estructuradas fueron otro eje central, particularmente con prestadores de servicios turísticos, quienes resultaron ser los más accesibles, también con algunos adultos mayores y, en contadas ocasiones, con pescadores.

Finalmente, tras la reflexión post-trabajo de campo, la redacción trató de rescatar las premisas iniciales del proyecto a partir de la información que se logró recopilar. El tema del territorio continuó presente, pero a partir de ver la influencia del turismo en sus diferentes usos. También se enfatizó en las actividades pesqueras ya que permiten ver el contraste con el ecoturismo. Asimismo, se retomó la línea de los proyectos de desarrollo, con el fin de dar cuenta de su observación en el puerto.

Turismo y territorio, una perspectiva antropológica

El estudio del turismo no es algo nuevo, ha sido abordado desde diferentes disciplinas, acercamientos, teorías y métodos; esto ha favorecido una mayor comprensión del fenómeno desde diversas aristas. El crecimiento brutal del turismo lo hace un estudio obligado e inconmensurable para la antropología. Si bien es un fenómeno mundializado, al mismo tiempo es un factor fundamental para demarcar y dinamizar fronteras locales, regionales y nacionales (Guzmán, 2012).

El enfoque antropológico se ha preocupado por aportar una perspectiva relativa y particular que comprenda los cambios socioculturales en las sociedades de destino, las relaciones entre los agentes sociales involucrados y las transformaciones espaciales y territoriales. Como bien señala Santana (1997), la acepción de antropología del turismo debe entenderse como abreviatura y sinónimo de estudios antropológicos sobre el turismo. En México se ha estudiado desde un enfoque crítico, como fenómeno que puede abrir nuevas formas y espacios para el racismo, la exclusión y la discriminación (Castellanos, 2002); así como parte del proceso de expansión capitalista dentro del cual se mercantiliza la naturaleza y el patrimonio, la cultura y las identidades y que tiende a profundizar las desigualdades sociales (Castellanos y Machuca, 2008; Castellanos y Machuca, 2012).

Hay diferentes posturas sobre el estudio del fenómeno turístico. López y Marín (2012) identifican tres vertientes: ingenuidad, optimismo informado y perspectiva crítica. Este estudio se adscribe a la postura crítica, pero, con ello, no descartamos los beneficios que pueda traer. Creemos necesario entender al turismo como parte del sistema capitalista; como apunta David Harvey (2004), el capitalismo en un sistema económico sustentado en la privatización y la ganancia que necesita estar en constante expansión, lo cual no solamente le permite reproducirse en nuevos territorios y, con ello, su lógica de funcionamiento, sino también, en teoría, evitar la sobreacumulación de capital y eventuales crisis; este proceso ha sido conceptualizado como acumulación por desposesión. El análisis de los proyectos turísticos permite ver como el desarrollo se vincula con la expansión y crecimiento de la economía, a su vez, intrínseca a la globalización neoliberal (Lins Ribeiro, 2006). El turismo es uno de los ejes que incorpora e interconecta territorios, sociedades y culturas al sistema dominante global, lo que se traduce en diversos impactos como el despojo, la exclusión social y la comercialización, así como su influencia en los usos y las representaciones del territorio y la cultura.

Es importante diferenciar los desplazamientos turísticos de aquellos que no lo son; es claro que la movilidad es algo inevitable en la historia humana y ha provocado encuentros entre diferentes (Krotz, 1994). Desde la perspectiva de Agustín Santana (1997), los viajes turísticos son aquellos desplazamientos que impliquen mentalidad colectiva y de consumo. También puede analizarse como la expresión socioeconómica de la mercantilización del tiempo libre (Cammarata, 2006). Esto es, los desplazamientos turísticos involucran el consumo de determinados servicios como el transporte, hospedaje y restaurantería, entretenimiento y territorio.

Entonces, podemos plantear que el estudio del turismo será el análisis de la gente fuera de su hábitat usual, cuyo desplazamiento sea por motivos de ocio e implique consumo; de los establecimientos e instituciones que respondan a las necesidades de los turistas y de los impactos que ellos tienen sobre la economía, cultura, organización social y territorial de sus anfitriones (Santana, 1997). Este acercamiento permite situar a los actores sociales, llámense turistas, anfitriones, prestadores de servicios o agentes gubernamentales, así como las determinadas actividades y prácticas en función de este tipo de desplazamientos, ya sea la implementación de algún proyecto o política, la venta de algún servicio que puede ir desde publicidad y la hotelería, hasta aquellos con fines de entretenimiento; también involucra el funcionamiento particular de cada proyecto, no sólo de espacios y mercancías turísticas sino también de actividades contrapuestas al turismo y su relación con este fenómeno.

Como señala Daniel Hiernaux, el territorio es uno de los elementos fundamentales para las actividades turísticas; de hecho, el turismo es la única actividad humana que aprovecha y valora el espacio por su paisaje y por las condiciones ambientales que le prevalecen, como el clima, la hidrología, la flora y la fauna (Hiernaux, 1989).

El territorio, como coinciden los estudios sociales, no consiste en una visión única sino múltiple. El acercamiento antropológico se ha caracterizado por hacer énfasis en aspectos culturales que las diferentes sociedades dotan a su entorno biológico y geográfico. Este enfoque ha sido una vía de protesta contra la mercantilización territorial, así como frente al despojo por parte de industrias como la minería, el sector privado y el Estado.

Para comprender al territorio desde una perspectiva integral hay que superar definiciones que lo refieran en términos administrativos o de división política. Asimismo, debemos incorporar su dinamismo ecológico (flora, fauna, ciclos), ya que dentro de la visión antropológica muchas veces olvidamos que el territorio es más que una producción humana:

... entendemos por *territorio* la usual referencia geográfica a la superficie terrestre, con todas sus rugosidades y especificidades, incluidos sus elementos minerales, suelo, vida vegetal y animal, clima, topografía, etc. Dado que tal superficie no está internamente indiferenciada sino que está compuesta de las determinaciones específicas mencionadas, la posición relativa de los elementos del conjunto real, cuyas configuración se estudia podrán ser referidos ahora a los diversos puntos o áreas diferenciadas, así como a los demás componentes del conjunto (Coraggio, 1994, pág. 47 en López y Ramírez, 2012, pág. 19).

Esta visión sistémica o ecológica, permite incluir dentro del análisis aquellos componentes del entorno, más allá de la tierra o la propiedad privada, que son de vital importancia no sólo para la reproducción biológica, como la flora y la fauna, sino también para la reproducción de grupos sociales, incluido en ello su cultura. Esto posibilita entender cómo Puerto San Carlos y la Bahía de Magdalena, así como las especies que en ella habitan, forman parte de un ecosistema, en dónde todos los organismos están relacionados con el clima, la temporalidad, la temperatura y la geografía, por ende, con las dinámicas sociales.

Al mismo tiempo, el territorio es un producto social dotado de diferentes valores, símbolos y significados, variable en términos históricos, culturales, económicos y políticos. Gilberto Giménez (1999; 2005) rescata la concepción de la geografía francesa sobre el territorio como “espacio apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicos”, de esta forma, “la historia de la humanidad podría verse como la historia de la apropiación progresiva del espacio por los grupos humanos en función de sus necesidades económicas, sociales y políticas” (Giménez, 2005, pág. 9). Desde esta perspectiva, podemos ver que el territorio se apropia de manera diferencial, según sean los intereses, puede ser de forma racional como la pesca o simbólica, como el ecoturismo. Aunque es indudable que el territorio es utilitario y cultural al mismo tiempo.

Alicia Barabas resalta el componente cultural del territorio; para ella se constituye con “los espacios geográficos culturalmente modelados, pero no sólo los inmediatos a la percepción (paisaje) sino también los de mayor amplitud, reconocidos en términos de límites y fronteras” (Barabas, 2003, pág. 23). Cabe destacar que tampoco se trata de una relación unidireccional, sino más bien recíproca, puesto que la sociedad incorpora al territorio en su dinámica, y al tiempo que lo transforma se transforma a sí misma (Soja, 1993 en Bertonecello, 2002).

El turismo, en tanto desplazamiento de turistas, plan gubernamental y oferta de servicios (Santana, 1997), viene a incidir en los usos y significados del territorio entre los pobladores, no sólo revalorándolo sino también contraponiéndose a la de ellos. Para Bustos (2001) el turismo es un condicionante en la utilización del territorio y en su apropiación; de hecho, el turismo puede generar un sistema de relaciones propias y específicas que se materializan en una sociedad particular. Como veremos, el ecoturismo puede recuperar la tradición o, en su caso negarla, como una forma de legitimar su posición dentro del territorio

La organización del trabajo

A partir de lo anterior, concentramos las siguientes líneas en dos aspectos: primero, conocer los proyectos turísticos y su implementación en el puerto, que permite ver la dinámica del proceso de turistificación del territorio a través de una mirada regional; segundo, mostrar los diferentes usos territoriales: la pesca, acuicultura y el ecoturismo. Esto, con el fin de exponer el incremento de la turistificación y las diferentes lógicas de uso que se le atribuyen al territorio. Con estos objetivos estructuramos el trabajo en cuatro capítulos.

El primer capítulo ofrece un panorama sobre el poblado. Se abordan las razones que llevaron a instalar Puerto San Carlos en la Bahía de Magdalena y su relación con la historia regional. También se describe brevemente las características del complejo lagunar y algunos embates a los que se han enfrentado, así como la conformación del puerto (historia, espacio, servicios, demografía) y la exposición de algunas las dinámicas sociales.

El capítulo dos consta de un breve acercamiento teórico a la política turística nacional vía proyectos turísticos. Ubicamos históricamente el desarrollo del turismo en Baja California Sur, que va desde los grandes Centros Integralmente Planeados en la década de los 70's, a la emergencia de los pequeños proyectos ecoturísticos. Posteriormente, describiremos el proyecto de cruceros como parte de la Escalera Náutica.

El capítulo tres repasa algunas consideraciones en torno al ecoturismo. Se sostiene que el término “Circuito de Santuarios” funciona como slogan más allá de tener el reconocimiento oficial. También es un acercamiento a la historia del avistamiento de ballena en el puerto y algunos de sus detonantes dentro de la comunidad. Se observa la influencia del ecoturismo en torno a la creación de la ballena como referente.

El capítulo cuatro expone tres usos del territorio entre los pobladores de San Carlos: pesca, acuacultura y ecoturismo. Es claro que el turismo, al ser clave en la refuncionalización del espacio, introduce nuevos significados y apropiaciones a los pobladores, lo que, a su vez, puede ocasionar conflictos, al menos en el ámbito simbólico, en torno al uso y representación del territorio.

CAPÍTULO 1. SAN CARLOS, UN PUERTO DE LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA SUR

“California fue, y es hasta la fecha, rica o pobre, bella o fea, inaccesible o acogedora, según el cristal con que se mire”

Fernando Jordán

Se reconoce a Fernando Jordán como el cronista de las Californias, su magnífico libro *El otro México* es un recorrido pueblo por pueblo a lo largo de toda la península. En su obra podemos deleitarnos con detalles históricos y geográficos de las Bajas Californias, que permiten observar la ambivalencia, que aún continúa, de lo que puede ser Baja California Sur: para un poblador, para un estudiante de antropología o para un turista. Es innegable que el desarrollo del turismo ha sido pieza clave en la revaloración del territorio peninsular, históricamente ha sido apreciado por otros países en detrimento del olvido nacional, esto hasta la década de los setenta con el *boom* turístico.

La península tiene peculiaridades geográficas y biológicas que han jugado un papel fundamental en su conformación histórica y sociocultural (Cariño, y otros, 2008). La península de Baja California emergió hace más de 30 millones de años, con su separación del macizo continental se hizo de más de 3000 km de litoral con una pequeña franja de 200 km de tierra que la une con el resto del continente; está conformada por 14 y medio millones de hectáreas, del cual 89% son desiertos o semidesiertos (Del Río & Altable, 2000). Tan sólo el Mar de Cortés o Golfo de California alberga cerca del 40% de mamíferos marinos y un tercio del total de cetáceos, entre otras muchas especies, razón por la cual el oceanógrafo Jacques Cousteau le llamó el “acuario del mundo”.

La historia de las relaciones humano-naturaleza se remite a los primeros Californios, diversos grupos originarios entre los que destacan: los cochimí, que se ubicaron en el norte; los guaycuras al centro y los pericú hacia el sur (Cariño, y otros, 2012). Se estima que la población hasta antes de la llegada española ascendía a cerca de 40,000 y 50,000 personas (Del Río & Altable, 2000). Estos grupos fueron cazadores-recolectores, razón por la cual no dejaron grandes edificaciones y/o cultura material.

El descubrimiento de la península por los colonizadores españoles tuvo su origen en los mismos motivos que llevaron a Cristóbal Colón a la mar: buscar nuevas rutas marítimas comerciales al continente asiático, además de la expectativa de los informes remitidos por Fortín Jiménez en su expedición de 1534, los cuales creían que era una isla rica en oro y perlas (González, 1964). Sin embargo, pasarían más de 40 años de la llegada europea a América para que un colonizador pisara tierras californianas. Oficialmente se considera al 3 de mayo de 1535, como la fecha del descubrimiento español, ya que fue el día que Hernán Cortés arribó a la Bahía de la Santa Cruz, hoy Ciudad de La Paz.

La razón por la cual se bautizó como California a la península es irónica y tiene su base en el libro de caballerías “Las Sergas de Esplandián¹”; esta obra remite a la isla de California como un lugar lleno de riquezas y gobernado por mujeres. Lo anterior sirvió como referencia para mofarse del fracaso de Cortés en los territorios descubiertos, ya que la empresa de ocupación de las Californias apenas duraría algunos meses debido a las condiciones poco favorables del medio ambiente (Del Río & Altable, 2000; López, 2001; Gobierno de Baja California Sur, 2015). Después de este intento, la península quedaría sin un proyecto fijo de colonización hasta 1697, año en que fray Juan María de Salvatierra logró el permiso de la Corona española para la conquista espiritual por la orden jesuita.

¹ “Las Sergas de Esplandián” fue escrita por Garcí Rodríguez de Montalvo y publicada a principios del siglo XVI (entre 1496 y 1510). Considerada como la cuarta parte de las crónicas Amadis de Gauda al relatar las aventuras del hijo de Amadis (González J. , 2009).

La península de Baja California viviría bajo el dominio colonial de España hasta su independencia en 1822, la cual sería efectuada bajo presiones de la expedición de Thomas Cochrane que había penetrado en San José del Cabo durante el mes de febrero². La etapa independiente de la península se caracteriza por diversas transformaciones en su administración política. La Constitución de 1824 estableció que las Californias se constituirían en un territorio federal regido por un jefe político residente en Loreto. Hacia 1829, se conformaron en dos territorios independientes, la Alta y Baja California. En 1848, al finalizar la “guerra injusta” de Estados Unidos de América contra México y tras la firma del tratado de Guadalupe-Hidalgo, el país perdería a la Alta California, además de otros territorios como los actuales estados de Nuevo México, Utah, Nevada, Colorado, Texas y Arizona. Durante el gobierno del presidente Porfirio Díaz, en 1887, se ordenó la división política de la península bajacaliforniana en dos distritos, el Norte y el Sur, con un gobierno propio para cada uno, designado por el ejecutivo del país. Para 1931, ambos distritos peninsulares adquirieron la categoría de territorios federales³, divididos por el paralelo 28 (INAFED, 2002). Finalmente, se conformaría como entidad federativa el 8 de Octubre de 1974 y los primeros municipios serían La Paz (capital), Comondú y Mulegé, posteriormente se crearían Los Cabos en 1981 y Loreto en 1992 (Gobierno de Baja California Sur, 2015).

Cuando Fernando Jordán visitó la Bahía de Magdalena- su obra se publicó en 1951 por lo que seguramente el viaje lo hizo tiempo atrás- aún no existía Puerto San Carlos, de hecho, sólo menciona la tentativa de crear un puerto con el nombre de Puerto Ulloa, en honor a Francisco de Ulloa, primer navegante español que exploró las costas del Océano Pacífico. Fue hasta 1966, cuando se empezaría los trabajos de construcción del nuevo puerto y con ello, una nueva dinámica peninsular. En esta parte trataremos de hacer un acercamiento a la historia, concentrándonos en tres aspectos: el vínculo de San Carlos con su municipio, las características de la bahía de Magdalena y la descripción de algunos rasgos distintivos del poblado.

² La expedición Libertadora del Perú de 1820 tenía la misión de eliminar el poder realista del Virreinato del Perú, Cochrane persiguió a buques realistas y fue así como llegó a las costas del entonces Imperio Mexicano en 1822.

³“Por Territorio Federal se entiende las circunscripciones territoriales sobre las cuales el gobierno federal ejerce actos de soberanía, se trata de un tipo de entidad federativa que está sujeta inmediatamente a los supremos poderes de la federación” (Orozco, 2014). Cabe destacar que la denominación de Territorio Federal en Baja California Sur la mantuvo más tiempo que otras regiones en la historia de las divisiones territoriales de México (Castorena, 2007).

San Carlos, municipio de Comondú: “la tierra del hoy y el mañana⁴”

El Puerto de San Carlos pertenece a la jurisdicción municipal de Comondú, palabra que en la etnia Cochimí significa “carrizal en cañada” (INAFED, 2016). El municipio se ubica en el centro del estado de Baja California Sur, en la región geográfica de Llanos de Magdalena⁵, colinda al norte con Mulegé, al sur con La Paz, al este con Loreto y el Mar de Cortés y al oeste con el Océano Pacífico (Ver mapa 1). Tiene una extensión de 18,073.67 km² (24.7% del total estatal) y su cabecera municipal es Constitución, ciudad que se encuentra a 212 km de La Paz.

Ciudad Constitución también es conocida como el Valle de Santo Domingo. *El Valle*, como comúnmente se le denomina, fue una colonia agrícola que se creó a partir del decreto de colonización (de 400 mil ha) solicitado por el gobernador del territorio Agustín Olachea Avilés, el cual fue emitido el 9 de diciembre de 1949 por el entonces presidente de la República, Miguel Alemán (INAFED, 2016). Los repartos agrarios tuvieron el objetivo de subsanar la demanda de tierra del interior del país, además de promover la colonización nacional que impidiera el anexionismo estadounidense⁶. Las colonias agrícolas del Valle se crearon a partir de expropiaciones de terrenos que se encontraba en manos de extranjeros y cuyo dominio llegaba casi hasta Ensenada (Urciaga, 2008). Este sería el primer gran movimiento migratorio hacia Sudcalifornia y duraría entre la década de los años 50 hasta principios de los 80 (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2012)

⁴ Frase del Presidente Municipal, Francisco Pelayo Covarrubias (2015-2018) en una reunión de trabajo, en compañía del gobernador, Carlos Mendoza Davis (2015-2021) para entregar camiones recolectores de basura en Puerto San Carlos el 1 de abril de 2016.

⁵ “Los Llanos de Magdalena o Llanos de Hiray es una gran llanura formada por lo que fueron los terrenos bajos del fondo marino, los cuales emergieron y dieron lugar a la forma actual de la península durante las últimas etapas de su formación hace alrededor de 5 millones de años. Los arroyos que bajan de las sierras de Guadalupe y de la Giganta han dado lugar a la formación de lomeríos suaves en los que son comunes los terrenos arenosos que forman dunas, cerros y mesetas” (Cariño, y otros, 2008, pág. 113).

⁶ Como antecedente se encontraba el fallido intento de la comunidad de campesinos en María Auxiliadora (también parte del Valle de Santo Domingo) de 1941 a 1945. Esta empresa estuvo a cargo de Salvador Abascal, líder la de Unión Nacional Sinarquista. Una de la causas de este fracaso fue el poco apoyo gubernamental.

El auge de la agricultura obligaba la creación de un puerto comercial que diera salida a la producción, dado que los de la Paz y Ensenada se encontraban demasiado lejos y el transporte era difícil debido al estado de los caminos. Se eligió instalar un nuevo puerto comercial en la Bahía de Magdalena, fue así como en abril de 1967 se funda Puerto San Carlos.

El modelo agrícola altamente tecnificado tendría su ocaso hacia la década de los 80, derivado de diversos procesos al exterior e interior de la península, como el inicio de las políticas neoliberales y la reducción de subsidios al campo, el agotamiento de agua para riego y la salinización de los pozos, el alza de precio en maquinaria, la deuda con la banca, el vaivén de precios internacionales de productos agrícolas, la pérdida de competitividad frente a otros lugares del país, así como los deficientes canales de comercio (Urciaga, 2008). Como se verá, la caída de la agricultura del Valle repercutiría en la dinámica portuaria.

Mapa 1. División Política de Baja California Sur



Fuente. (SDEMARN-BCS, 2015)

Pese a la crisis de años anteriores, el Valle de Santo Domingo continúa como la región agrícola más importante del estado y muestra una recuperación. La producción del “granero de BCS” aporta a la entidad un 62%, entre los cultivos destacan: maíz, papa, espárrago, garbanzo, trigo, naranja y alfalfa. Es importante mencionar que BCS ocupa el lugar seis entre entidades federativas con superficie agrícola mecanizada y el número uno en superficie por sistema de riego, lo que ya da una idea de la agricultura tecnificada del Valle. Asimismo, es el primer productor de carne, leche y huevo a nivel estado (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2013; Gobierno de Baja California Sur, 2015).

Otro sector muy importante es la pesca. Baja California Sur es de las cuatro principales entidades productoras de recursos pesqueros en el país, tan sólo al 2014 se produjeron 128 951 toneladas; de éstas, aproximadamente 69.9% fueron insumos que aportó Comondú, esto es, cerca de 90 101.2 toneladas (Gobierno de Baja California Sur, 2015). Prácticamente toda la producción pesquera del municipio es obtenida del Complejo Lagunar Bahía Magdalena-Almejas, principalmente por los Puertos de San Carlos y López Mateos. Puede considerarse que la pesca es una actividad redituable, sin embargo, ésta depende del valor de las especies, por ejemplo: el total de pesca estatal fue de 1 044. 3 millones de pesos, de lo cual, el 23.2% es por langosta, pese a que se extrajeron tan sólo 1.353 toneladas frente a las 77 697.3 de sardina y que vendrían a ser el 60% del total de ingresos. Para el caso de Comondú, sus ingresos por pesquerías ascendieron a 527.3 millones de pesos, el 50.2% del total estatal; las especies más importantes en términos de valor son: camarón, sardina, almeja, escama y langosta (Gobierno de Baja California Sur, 2015).

Las cifras anteriores reflejan la importancia del sector primario que tiene Comondú y que básicamente es el soporte de los productos que se consumen en la entidad. No obstante, al igual que Mulegé, ambos municipios tienen un menor índice de desarrollo humano frente a Los Cabos y La Paz, los cuales tienen un mayor sector terciario a través de la industria turística (Ibáñez, 2011). Esto lleva a pensar en una suerte de división económica de la entidad: en zonas para la producción y en zonas para el consumo por el turismo.

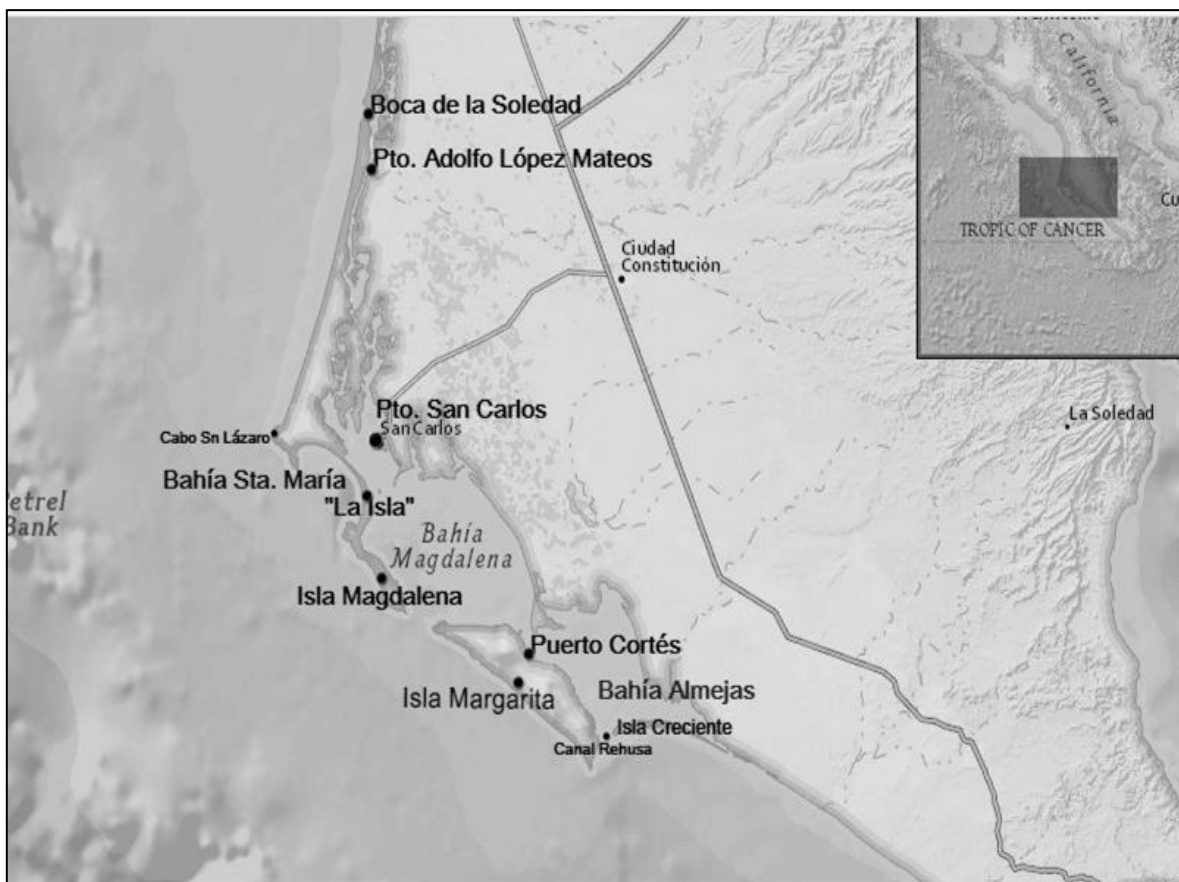
San Carlos y la Bahía de Magdalena, “la segunda bahía más grande del mundo”.

Para entender la dinámica de Puerto San Carlos es necesario esbozar algunas de las características de su Bahía de Magdalena (Complejo Lagunar Bahía Magdalena- Almejas). En las entrevistas y pláticas más de una persona expresó que Magdalena era la segunda bahía más grande del mundo, afirmación excedida pero que expresa el orgullo por este territorio tan próspero, como dicen los pescadores: “y es que en Bahía Magdalena es más fácil decir qué es lo que no se da”, ciertamente la bahía ofrece un ecosistema fastuoso: canales de manglares, dunas que separan el Pacífico de la Bahía y que remata con una vista sobresaliente de la Isla de Magdalena.

El estudio de Marcín (2014) señala las características biológicas del complejo que lo hacen poseer hasta cuatro veces la productividad primaria y secundaria que otras áreas costeras del Pacífico Peninsular. El sistema lagunar comprende alrededor de 187 km², es de los más grandes del Pacífico y el mayor humedal de la costa oeste de la península de Baja California. Las islas rocosas de Margarita y Magdalena, así como la Creciente, son una suerte de protección y separación del océano Pacífico; las Islas de Margarita y Magdalena presentan elevaciones de hasta 566 metros sobre el nivel del mar. Este conjunto se combina con sedimentos y arenas del suelo que han dado lugar a grandes extensiones de manglares, playas y dunas arenosas. El complejo se comunica con mar abierto a través de una red de canales por las diferentes entradas: Boca Flor de Malva, Boca La Soledad, Canal Rehusa, Canal Punta Entrada, Canal San Carlos y San Gil (Cariño, y otros, 2008; González, 2014; Rubio, 2014) (Ver mapa 2).

El Complejo Bahía Magdalena- Almejas es el humedal más importante de Baja California Sur por su alta producción pesquera, además de ser una zona muy significativa de alimentación, refugio y reproducción de especies. La Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO) designó al complejo lagunar como una Región Prioritaria Hidrológica y como Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICA), además de ser uno de los Sitios Piloto de la Iniciativa de Conservación Marina de Baja California al Mar de Bering B2B (Baja to Bering Sea) (PRONATURA NORESTE AC, 2016).

Mapa 2. Complejo Lagunar Magdalena-Almejas



Cabe resaltar que la porción insular y de manglares de las Islas de Magdalena, Margarita y Santo Domingo son Áreas Naturales Protegidas en calidad de Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT) a cargo de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) (Sánchez, y otros, 2013).

Bahía Magdalena fue “descubierta” en 1539 por Francisco de Ulloa, quien la nombró como Santa Catalina. Fue hasta 1602 cuando Sebastián Vizcaíno navegó sus aguas y la bautizó con su actual nombre. Hubo grupos indígenas que habitaron la Isla de Magdalena pero la llegada de población fue hasta los años de 1840-1860, época en que compañías extranjeras extraían orchilla y capturaban ballenas. Durante la segunda mitad del siglo XX, los flujos de personas se desplazarían hacia los puertos de reciente creación: San Carlos y López Mateos (Gutiérrez, 2013).

El Complejo Lagunar Bahía Magdalena- Almejas es punto central para las aves acuáticas, residentes y migratorias de la ruta del Pacífico; se han registrado en su conjunto más de 20,000 aves acuáticas pertenecientes a 80 especies: pelicanos, garzas, águilas, patos, gaviotas, gansos, entre otros. Alberga más de 15 especies de anfibios y reptiles, entre serpientes, lagartijas, sapos, iguanas y camaleones. Si bien, la concentración de fauna responde a la disponibilidad de comida, los humedales y bosques de manglares permiten suficiencia alimentaria. Asimismo, es el entorno de varias especies protegidas por el gobierno mexicano como las tortugas marinas (*Caretta caretta*), lobos marinos (*Zalophus californianus*) y la ballena gris (*Eschrichtius robustus*).

González (2014) considera que Bahía Magdalena era un lugar clave en la rearticulación del sistema naval estadounidense y un área comercial-productiva del Pacífico entre EUA y el Canal de Panamá. Desde 1883 se convirtió en un sitio de ejercicios navales estadounidenses. En 1907 la llamada “flota blanca estadounidense” arribó con 37 barcos y 16 mil soldados por el complejo lagunar. Este último suceso desencadenaría una serie de disputas entre México, que alegaba perjuicio a su soberanía y Estados Unidos, que consideraba el asunto como “seguridad nacional”. Todo ello provocó tensión entre ambos gobiernos y terminaron con las relaciones cordiales entre T. Roosevelt y Porfirio Díaz. Debido a estos sucesos, años más tarde se instalaría una base militar (Puerto Cortés) en la Isla de Margarita.

Aún en años recientes, la bahía ha enfrentado riesgos de ser vendida o cedida a particulares, al igual que muchas partes del territorio nacional. Un reportaje de Andrea Becerril (2010) exponía los peligros que corren las islas mexicanas debido a la falta de un padrón oficial, ya que los estados y municipios han tratado de lucrar con estos terrenos. Un ejemplo es el registro de una parte de Isla Magdalena (de 2 mil 230 hectáreas, 78 metros y 26 centímetros) a nombre de Narciso Agúndez Montaña, gobernador de BCS entre 2005-2011. El predio se ubica en Cabo San Lázaro, del lado del Pacífico. Esto se efectuó mediante un “prestanombres” y testigos que emitieron una carta de posesión en favor del exgobernador. Los terrenos se valoraron en un precio inferior al “real” (200 mil pesos) y se compraron con fondos del gobierno, posteriormente se realizó otro costo de estimación en 47 mil 613 pesos por hectárea (Sin Embargo/ZETA, 2014).

En 2004, el gobernador Leonel Cota (1999-2005) también pretendió vender Punta Belcher en 10 millones de pesos, pese a que el avalúo arrojaba 4 millones de dólares. Otro caso fue la tentativa del ayuntamiento de Comondú para vender Belcher, durante la gestión del alcalde Joel Villegas Ibarra (2008-2011); el terreno se ubica en Isla Magdalena, dentro de la bahía y consta de 135 ha. El edil argumentaba que la venta de Punta Belcher permitiría obtener ingresos económicos para que el municipio “sobreviviera”. No obstante, el precio era de oferta: 2 millones 600 mil pesos. El propósito era convertir esta zona en uno de los 50 proyectos turísticos comprometidos por la entidad. Es importante mencionar que los pobladores de la Isla de Magdalena no cuentan con títulos de propiedad sino sólo con constancias de posesión, ya que los lotes fueron otorgados por concesión del gobierno federal (PROCESO, 2010).

Una docente del CETMAR #30 expuso que en años anteriores habían sucedido una serie de reuniones en las instalaciones del plantel, con el objetivo de analizar la viabilidad de la instalación de casinos en Cabo San Lázaro, situación que finalmente fue desechada. La bahía ha estado en discordia desde hace años, conflictos que actualmente continúan pero con otras características, pues ahora en San Carlos se disputa el uso legítimo del territorio en el marco de la crisis de la pesca ribereña y el cambio climático.

De la “Costilla de Ballena” a Puerto San Carlos

Baja California Sur cuenta con un enorme territorio y con la menor densidad de población a nivel nacional. Sus poblados y centros urbanos están muy separados entre sí. De forma indirecta, esta situación incentiva un turismo de élite, pues los lugares no son de fácil acceso para las personas “comunes”, por lo que el transporte público es muy costoso y un tanto deficiente.

Un ejemplo es la travesía para llegar a San Carlos: los taxis del aeropuerto de La Paz a la terminal más cercana, ubicada en el malecón, cobran 350 pesos; los *autobuses águila* salen cada dos horas de La Paz a Constitución y su costo es de 550 pesos, el recorrido es de 212 km y dura más o menos tres horas.

En Ciudad Constitución, el transporte público hacia las comunidades y al interior de la ciudad es costoso y con itinerarios muy dispersos a lo largo del día, es por ello que la adquisición y posesión de transporte privado (automóvil, camionetas, etc.) es de vital importancia para pobladores y turistas. De hecho, se observó una cultura del automóvil muy arraigada: amplios conocimientos, adecuada instrucción, infraestructura vial más apropiada que la del centro del país, etc. Para ir de Constitución a San Carlos sólo existen vagonetas de la compañía privada *ecobajatours*, de las cuales sólo hay seis corridas; 7:00, 10:00, 11:15, 16:00, 18:00 y 20:15. El costo es de 130 pesos por un recorrido de 57 km. Debido a este precio y la poca disponibilidad de horarios, muchas personas deciden pedir “raite” en las salidas y entradas de los poblados, en algunas ocasiones con una pequeña aportación para la gasolina del conductor.

San Carlos se une a Ciudad Constitución por la carretera federal número 22 (que consta de 57 km); esta carretera atraviesa parte del semidesierto sudcaliforniano de la región geográfica de Llanos de Magdalena, el asfalto está en buenas condiciones y el camino es serpenteado debido a los lomeríos del terreno. Al inicio del recorrido se vislumbran algunos campos agrícolas y la comunidad de Josefa Ortiz de Domínguez. Este camino también articula las vías que conducen a las comunidades de Benito Juárez y Ramaditas. Conforme se va avanzando, es posible ver pequeños salitrales que emergen de las filtraciones oceánicas.

Ya desde lejos se alcanza a distinguir la silueta de la Isla de Magdalena. Antes de llegar a Puerto se pasa por Tlaquepaque o Ejido de San Carlos, una pequeña comunidad de personas desplazadas de la zona costera de San Carlos a raíz del Huracán Jimena en 2009, como distintivo, las aproximadamente 50 casas están hechas de láminas de cartón y tienen una antena roja de una compañía de cable. Más adelante se encuentra la famosa termoeléctrica Agustín Olachea que suministra energía a la región. Al seguir avanzando, pasaremos un puente que une el puerto con tierra firme, aquí hay barco encallado que marca las diferentes alturas del oleaje durante el día; la carretera continúa hasta observar un letrero “Bienvenidos a Pto. San Carlos”.

Fotografía 2. Carretera No. 22 Cd. Constitución-San Carlos



Galicia, Irvin., Abril de 2016.

Fotografía 3. Bienvenidos a Puerto San Carlos



Galicia, Irvin, Abril de 2016.

Entrando en la historia del puerto, las fundaciones de Puerto San Carlos y Puerto Adolfo López Mateos obedecieron al boom agrícola; esto implicó que cambiara el flujo migratorio de la entidad, pues de ir a las zonas agrícolas como el Valle, ahora también se dirigía hacia los puertos. Es el caso del señor Ángel, un ex pescador de 80 años originario de “la Isla⁷” que nos contó cómo fue que se estableció el puerto: dadas sus circunstancias familiares, Don Ángel, al igual que sus hermanos, se vio obligado a buscar oportunidades laborales fuera de la Isla. De acuerdo a su memoria, primero surgió la comunidad de López Mateos y se fundó en lo que era un campo pesquero que se conocía como “el Galerón” o “la Freidera”, él trabajó y vivió en este lugar pero echaron fuera a todos los pescadores cuando iniciaron los trabajos urbanos.

Posteriormente, don Ángel se trasladaría junto a su campamento a la “Costilla de Ballena”, paraje nombrado así porque durante muchos años prevaleció enterrada una costilla de ballena y que previamente estaba ocupado por pescadores de tiburón y de tortuga caguama. Años más tarde, aquí se ubicaría la zona urbana de San Carlos. Llama la atención cómo los primeros nombres de los lugares estaban asociados a sus características naturales o históricas y pasaron a ser nombrados de forma diferente a la local.

Con el inicio de la construcción del puerto en 1966, también se desalojaría a los residentes; como señala don Ángel, el puerto fue pensado para el comercio y no para pobladores. Dada esta situación, don Ángel se iría a trabajar a Mazatlán y regresaría años más tarde cuando ya estaba en servicio el Puerto de Altura y Cabotaje de San Carlos⁸. Las condiciones favorables de la Bahía Magdalena, como la protección natural por las islas Margarita y Magdalena, así como el canal de navegación natural de aproximadamente 11 metros, propiciaron que se optara por instalar el puerto en la zona conocida como Moscú (por la abundancia de mosquitos). De manera oficial, el Puerto de San Carlos se habilitó el 10 de enero de 1968 (Rubio, 2014) y fue llamado así en honor a San Carlos Borromeo, nombre que también adoptaría el futuro poblado.

⁷ Los pobladores se refieren a Isla Magdalena simplemente como la Isla por lo que retomaremos este nombre.

⁸Un puerto de altura se le asigna a aquel que está en condiciones de recibir embarcaciones comerciales internacionales de gran calado, es decir, de grandes cantidades de carga. En términos navales, el cabotaje es el transporte de carga y pasajeros entre puertos de un mismo país, navegando relativamente cerca de la costa; etimológicamente significa navegar de cabo en cabo y proviene del vocablo francés «caboter»(méxicoport, 2016).

En un primer momento, el Puerto de San Carlos sería el punto de salida para la producción de granos del Valle, o bien, el lugar de llegada de los fertilizantes y semillas. La población que se desarrolló en esos años fue compuesta por los cargadores del puerto que estibaban la mercancía, por familias que vendían algunos servicios a los trabajadores como la preparación de alimentos, y por pescadores que se instalaron de forma definitiva en otra zona del paraje. De acuerdo a Baca (1982), para 1970 había una población de 302 habitantes.

En estos años también se instaló la Conservera de San Carlos, planta que procesa sardina y que influyó en la dinámica socioeconómica del puerto, ya que fungió como atractivo para personas de otras regiones agrícolas del estado. Esa fue la situación de don Juan:

Yo llegué en 1941, yo estaba en María Auxiliadora, allá para el lado de Santo Domingo, y aquí llegué (a San Carlos) en enero del 73. No había nada aquí... llegué aquí porque estábamos enfadados de trabajar y no ganar, allá en María Auxiliadora me dedicaba a la agricultura, a ser trabajador del campo, primero de regadores, luego ya nos hicimos de un rancho... estábamos muy presionados ahí. Y entonces se hizo la Conservera y ya viendo la familia que no había nada, ya llevábamos más de 30 años ahí, vámonos para San Carlos a trabajar en la Conservera... Y ya después de ahí, nosotros como éramos de trabajo y no estar encerrados, nos metimos a pescar, sin conocer... pero con el interés de aprender, de ganar dinero, de hacer algo... (Ex pescador, 78 años).

El realce del comercio portuario y de la pesca de altura implicó que la pesca ribereña no fuera notable. No obstante, esta situación cambiaría a partir de la década de los ochenta, debido a la crisis en la producción agrícola del Valle de Santo Domingo. De la época comercial sólo quedan algunos recuerdos de personas mayores, quienes lo evocan con nostalgia, como si se tratara de un pasado mítico perdido, especialmente cuando narran la enorme fila de pick ups o camionetas que iban desde el puerto hasta el puente⁹.

⁹ “Quien no recuerda con orgullo la gran fila de camiones cargados con trigo a granel desde la entrada al recinto portuario hasta casi llegar al puente, estamos hablando de aproximadamente 3.5 kilómetros de camiones en línea, uno tras otro, siendo eso cada año o zafra como común mente se le llamaba. Enorme satisfacción en ese tiempo caminar en el Recinto Portuario hasta el Muelle Fiscal, admirando por un lado las grandes pilas de trigo, sorgo, cártamo, pacas de algodón...lleno a su capacidad de maíz a granel, el cobertizo igualmente de garbanzo encostado (...)Eso no es todo, en los espacios libres del muelle una cantidad considerable de barcos camaroneros atracados y acoderados en espera de ser avituallados y frente al muelle en el área de fondeo algún buque mercante en espera de atracar y poder cargar producto de exportación (garbanzo para España o pacas de algodón para Japón). (...) Puerto San Carlos, B. C. S. pequeño comparado con otros puertos, pero con un gran movimiento portuario.” (Chávez, 2012)

Cabe destacar que hay riesgo de que la icónica Conservera de San Carlos, ligada a la fundación del puerto, se mude a otro lugar, ya que la captura de sardina ha menguado considerablemente (Corona, 2015). Este tipo de remembranzas tienen lugar en un contexto de disminución de la actividad portuaria, sin dejar de mencionar la crisis de la pesca y de oportunidades laborales.

Otro factor importante en la pérdida de prominencia de Puerto San Carlos fue la apertura en 1974 del Puerto de Pichilingue en La Paz, el cual fue patrocinado por el gobierno federal a petición del estado y estuvo encaminado a dar realce a la capital. Esta estrategia formó parte de otras iniciativas, como la renovación en 1971 del decreto de zona libre que gozaba desde 1939, el aumento del 100% de la inversión federal durante ese periodo que dio pauta para la construcción del aeropuerto internacional “Manuel Marqués de León” en 1965 y la conclusión de la carretera transpeninsular Benito Juárez o carretera Federal Número 1 en 1973¹⁰. Estas acciones no sólo permitieron coadyuvar al desarrollo social de la capital sudpeninsular sino también, fortalecerían la actividad turística, principalmente de connacionales que viajaban a La Paz por actividades comerciales. En esta década se marcaría el segundo boom migratorio, pero ahora hacia la capital de la entidad (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2012)¹¹.

Actualmente el Puerto de San Carlos es manejado por Administración Portuaria Integral BCS. Las actividades más sobresalientes son: 70% recepción de combustóleo para la Termoeléctrica Agustín Olachea Avilés¹² y 30% sobre descarga de sardina, atún y mariscos para las diferentes procesadoras, como la Conservera San Carlos, Sardinera Bahía Magdalena y Pesquera México S.A. de C.V., que lo convierten en el tercer puerto en manejo de carga general suelta, detrás de Pichilingue y La Paz.

¹⁰ La carretera se construyó durante varios periodos, sin embargo oficialmente se inauguró en 1973. Para mayor referencia consultar (Arredondo, 2012). Su extensión es de 1711 km, desde Tijuana hasta Los Cabos, es decir, atraviesa toda la península Californiana.

¹¹ La inmigración hacia La Paz se detendría drásticamente en la década de los 80 debido a los cambios en política económica: la devaluación del peso en 1982 provocó un menor flujo de personas que acudían por actividades comerciales; las nuevas políticas de importación de mercancías en todo el territorio nacional (que marcaban el inicio del neoliberalismo) con la adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986; la reducción de las inversiones federales a partir de 1982; la crisis agrícola del Valle de Santo Domingo y la baja en la actividad minera en Santa Rosalía, El Triunfo y San Antonio.

¹² Se encuentra en las afueras del pueblo. Esta estación abastece a Ciudad Constitución y forma parte del sistema interconectado del estado. En labores desde principios de los 90 y actualmente tiene un personal de 90 personas, principalmente de Constitución, ya que los pobladores de San Carlos prefirieron laborar en la pesca, ya que era una actividad más redituable.

Uno de los proyectos emprendido por API-BCS es el de atracamiento de cruceros, que busca modernizar y ampliar el muelle y recinto portuario con el fin de diversificar la economía y ampliar la zona de influencia, así como crear una suerte de “pueblo ballenero”. Sin embargo, pese a que el atracamiento de pequeños cruceros es una actividad presente, observa un comportamiento irregular (APIBCS, 2007; APIBCS, 2012). Esta discusión se retomará más adelante.

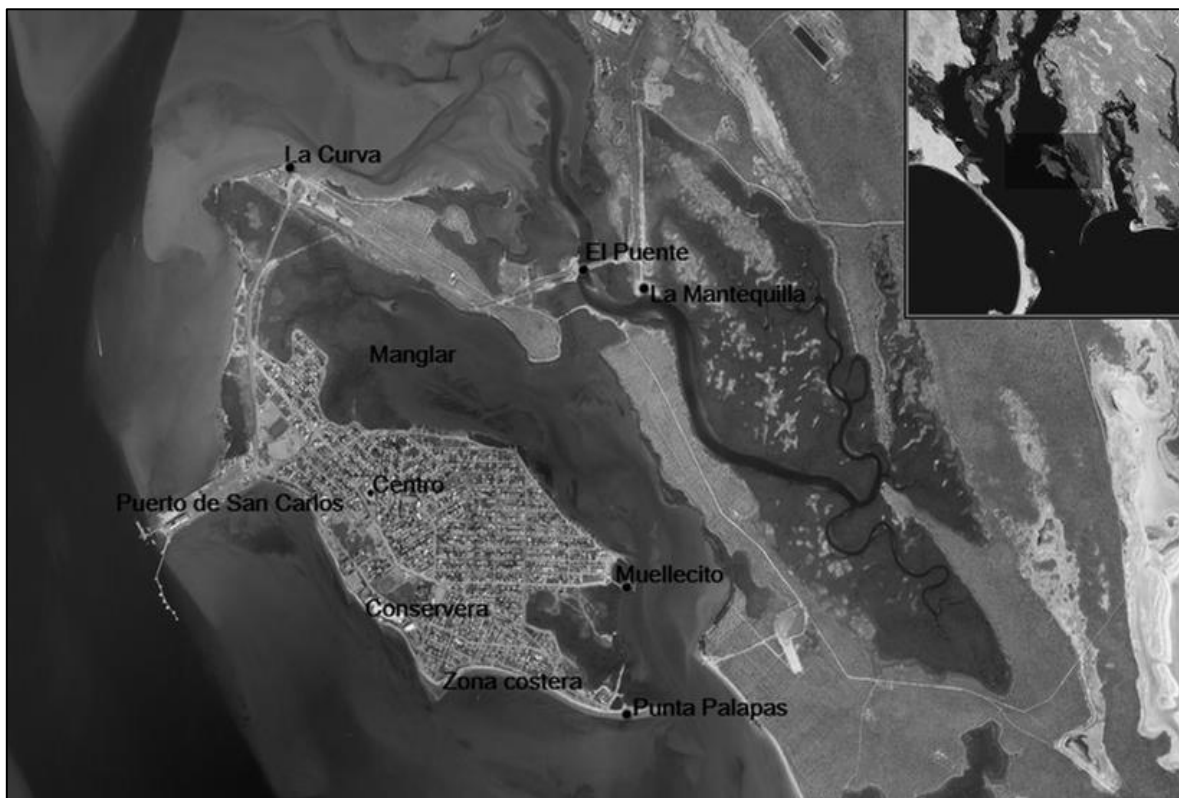
El poblado

Puerto San Carlos forma parte del municipio de Comondú en calidad de delegación, estatus que tiene desde 1978¹³. El delegado es el encargado de coordinar los trabajos al interior del puerto: trabajo temporal, festivales, limpieza, etc.; y también de gestionar recursos para la población ante el orden municipal: servicios médicos, apoyos económicos, entre otras cosas. El periodo de servicio es de tres años y la elección es por voto directo. Durante el trabajo de campo se presencié el cambio de mandato de José Mendivil Infante (2011-2015) a Jesús Martínez Corona (2015-2018).

San Carlos es prácticamente una isla unida “artificialmente” por un puente ubicado en su parte noreste (mapa 3). El vaivén de las mareas deja al descubierto el fondo marino, que viene a ser la unión natural con tierra firme. El poblado se encuentra rodeado de un bordo de contención que impide las inundaciones, tanto por incremento del nivel del mar, como huracanes y tormentas tropicales. San Carlos tiene cuatro zonas de ocupación de suelo: área portuaria, del muelle y atracadero; área urbana para el asentamiento de población y que ha ido incrementando con el tiempo al desmontar zonas de manglar; área militar correspondiente el regimiento y área industrial-pesquera en donde se ubica la Conservera.

¹³ Existen dos categorías de localidades: delegación, la cual elige mediante voto a su representante (o delegado) y que en términos demográficos es mayor a la subdelegación, en ésta última el presidente municipal designa al responsable (o subdelegado).

Mapa 3. Ocupación de suelo de Puerto de San Carlos



La parte norte y este de la isla se encuentran, en su mayoría, rodeados por manglares. El litoral sur es playa, la extensión de las costas varía de acuerdo al oleaje, pueden ir desde 30 hasta 10 metros. El estado de las playas es descuidado, principalmente por contaminantes sólidos que se convierten en malos olores y en un paisaje no muy atractivo para el turismo.

La contaminación ha sido un problemática social muy acentuada en Comondú y particularmente en San Carlos. El ayuntamiento (2012-2015) ha emprendido una campaña de recolección y concientización ciudadana llamada “mano dura contra la basura”, que desprende estrategias como la dotación de 5 camiones recolectores a nivel municipal (1 para San Carlos) y policías ecológicos que realizan rondas para detectar desechos en vía pública, con su consecuente multa.

Otras campañas congregan a los grupos organizadores de los festivales de la Ballena Gris (febrero) y la Tortuga (julio), cuando invitan a la población general a recolectar desechos para proteger el medio ambiente, especialmente al manglar. Esto sirve de incentivo para premiar a las diferentes candidatas a reina de los festivales. Entre algunos pobladores existe la idea de que los pescadores contaminan el territorio para que no lo aprovechen los prestadores de servicios turísticos, quienes se favorecen por un paisaje limpio. Al parecer, no ha habido una preocupación de los pescadores por el ambiente, ya que a veces suelen dejar restos de la pesca, como conchas, en la playa y las calles. Este hecho, reconocen López y Marín (2012), marca los procesos de exclusión, ya no sólo son luchas por el recurso sino también la decisión de no asumir preceptos hegemónicos de conservación, no cuidan por estar excluidos de los beneficios del ecoturismo.

En años anteriores, la playa de “La Curva” era visitada dominicalmente por personas del Valle; se cuenta que las familias se iban “a bañar”, a comer y disfrutar del paisaje después de arduas semanas de trabajo en el campo. Con el paso del tiempo, esta costa se fue erosionando por el oleaje marino y hoy no queda más que la memoria de aquellos tiempos. Uno de los proyectos de estudiantes de secundaria era rescatar esta playa para evitar que se continuara desgastando, sin embargo, no tuvo el eco necesario dentro de la población. Por parte del gobierno se han colocado palapas con el fin de facilitar la estancia.

Al oeste del poblado, en el área portuaria e industrial, se ubica la Conservera San Carlos. Mientras que en el extremo sur, en la parte conocida como Punta Palapas, están las cabañas de lo que fue uno de los primeros hoteles y que era atendido por el señor Pepe Arana, posteriormente sería la *Escuela de Campo* (School of Field Studies). En esta parte también se halla la rampa del pueblo. Al sureste se encuentra el área turística, conformada por cuatro oficinas, locales cerrados y un corredor en medio del manglar que lleva al “muellecito”, el cual sirve para embarcar a los turistas a las lanchas o para entretenimiento local (principalmente jóvenes) que suelen ir a pescar o a citas románticas.

Fotografía 4. Playa La Mantequilla



Galicia, Irvin, Marzo de 2016

El área urbana habitacional ocupa prácticamente todo el territorio de la isla, como se observa en el mapa tres. Hay 1,445 viviendas ocupadas (INEGI, 2013), las cuales están construidas de diversos materiales, entre cemento y láminas de asbesto. Destaca que en la línea costera los domicilios son de materiales vulnerables como madera y láminas de cartón. Algunos habitantes señalaron que en años anteriores, las edificaciones de la mayoría de la población eran hechas con materiales sensibles, situación que empezó a cambiar a raíz del impacto del huracán Jimena en la bahía, en septiembre de 2009.

Curiosamente, un pescador recuerda que en aquella ocasión, cuando estaba por impactar Jimena, trató de anticiparse y colocó madera en las ventanas de su casa, la gente que pasaba se burlaba de él y le gritaban “no te preocupes, no se va a llevar la casa”. Esta actitud desentendida sobre el impacto del fenómeno meteorológico tenía sustento en que hasta esa fecha ningún huracán había llegado a San Carlos.

En pláticas con la Capitana de Puerto, explicaba que un huracán se impulsa por bajas presiones atmosféricas y la zona de San Carlos era un centro de alta presión; los cambios climáticos modificaron la situación atmosférica y de ahí el impacto de Jimena y su resonancia en la historia local.

Espacio y servicios públicos

La vocación comercial del puerto de San Carlos incidió en su poca planeación urbana, de manera particular se observa en el espacio público y en la insuficiencia de algunos servicios. El poblado se abastece de agua potable de dos pozos ubicados en el km 20.5 de la carretera a Ciudad Constitución, los cuales bombean 37 litros por segundo a través de un acueducto de 37 km hasta llegar a San Carlos; 6.12% de la población carece de agua entubada (INEGI, 2013); pese al crecimiento poblacional se mantiene el mismo flujo de recursos hídricos lo que provoca que haya pocas horas de agua durante el día.

Fotografía 5. Casa sobre la línea costera



Galicia, Irvin, Abril de 2016

En relación al sistema de drenaje, en años anteriores la comunidad no tenía sistema de desagüe y sólo se contaba con fosas sépticas, esto ocasionaba un grave problema ambiental, afortunadamente han habido proyectos que buscan dotar al poblado de esta infraestructura (CEA-BCS, 2011), pese a ello, 11.35% carece de drenaje y 3.18% de sanitario (INEGI, 2013). Los pobladores llegaron a señalar que en gran parte del terreno es difícil colocar este sistema debido a la poca profundidad de los suelos, lo que provoca emersión de aguas negras. El servicio con mayor cobertura es la luz eléctrica, del cual sólo 1.95% carece de ella.

Respecto al espacio, hasta años recientes se ha ido deforestando el manglar para dar paso a asentamientos urbanos (casas y calles), particularmente en la zona suroeste de la isla. Aunque de acuerdo a la CONABIO, la pérdida de manglar no sobrepasó el 1% entre 1978 y 2010, del total en Bahía Magdalena. Las calles del poblado obedecen a un trazado irregular y carecen de pavimento por lo que están hechas por arena suelta. Las únicas vías que tienen cemento son la calle principal que dirige al área turística y la que lleva a la primaria pública, aun así, sobre las orillas del asfalto se acumula mucha arena. Curiosamente, la mayoría de vialidades llevan por nombre el de los puertos de México: Acapulco, La Paz, San Juanico, Cancún, Escondido, etc.

El pequeño centro (de aprox. 100 metros.) cuenta con un área de juegos metálicos, un quiosco y una cancha de fútbol rápido (de concreto de aprox. 15 por 30 m) con gradas a los lados y cuyos respaldos están decorados con especies distintivas de la región: garzas, tortugas y ballenas. El teatro del pueblo se ubica al fondo de la cancha y está pintado con alegorías al festival de la ballena. Los edificios de la delegación, el centro cívico (salón de eventos) y la capitanía de puerto también forman parte del centro. Es en este espacio donde los adultos mayores se reúnen a platicar, mientras que los jóvenes ocasionalmente salen a jugar fútbol por la tarde. Otra área de reunión es la unidad deportiva, en la cual entrenan equipos de diferentes prácticas.

Fotografía 6. Centro de Puerto San Carlos



Galicia, Irvin, Noviembre de 2015

Esta “escasez” de espacios limita la convivencia social y también incide en las actividades de los turistas, los cuales prácticamente se reducen al hotel-bahía. Pareciera que las calles son espacio de flujo y no de convivencia, los automóviles vienen a ser relevantes en los desplazamientos dentro de poblado, aún en distancias muy cortas (de hasta dos calles), esto podría deberse al estado de las mismas y a las inclemencias del sol pero también posiblemente es un símbolo de prestigio (aunado al tema del modelo). Se observó que desde una edad muy temprana los niños comienzan a conducir, sobre todo para participar en los “mandados”, más adelante, esta habilidad se potencializa con los recorridos nocturnos sabatinos con los amigos, por lo que también podría decirse que los autos son una forma de crear lazos sociales.

Educación

En la localidad hay cinco escuelas de educación básica y una de nivel medio superior: El CENDI de educación inicial; el preescolar “Benito Juárez”; dos primarias en turno matutino y vespertino “Gral. Lázaro Cárdenas”; una secundaria técnica No. 4 y la preparatoria Centro de Estudios Técnicas del Mar No. 30. Las pocas oportunidades laborales, más allá de la pesca, hacen que la educación no sea un eje importante o una aspiración entre los jóvenes, por tanto, no ponen mucho interés en ello. Tan sólo en términos de escolarización, el 47.9% de la población tiene educación básica incompleta, 4.62% entre 6 y 14 años no asisten a la escuela y 3.36% mayores de 15 años son analfabetas (INEGI, 2013).

Dentro del CETMAR, se tuvo particular contacto con la carrera de Pesca Deportiva y Buceo, la cual es una especialidad relativamente nueva y responde a la estrategia a implementar en el puerto. Esto es, se está preparando a la futura mano de obra turística. El grupo se componía por 13 alumnos: cinco hombres y ocho mujeres; entre algunas dinámicas del proceso de enseñanza-aprendizaje se notó que la clase se desarrollaba entre la exposición de la profesora y posteriormente determinadas actividades.

Se observó que es común la repetición de trabajos entre los alumnos, dado que no se comprendían las indicaciones, también empleaban un excesivo tiempo para realizarlas. Existe poco aprovechamiento escolar pese a las exigencias del profesorado, domina un estilo desentendido sobre la escuela, un alumno llegó a expresar con un tono de resignación y orgullo: “estás viendo los futuros pescadores de San Carlos”. Al cuestionar sobre los intereses de preparación, un 50% afirmaba “no querer” seguir estudiando, otro tanto se pronunciaba sobre carreras de biología marina, turismo y psicología.

Muchos de estos conocimientos ya los poseen los alumnos, pues sus papás se dedican a la pesca; un caso es la climatología, como la importancia de las nubes para determinar el estado del tiempo del mar. Se deduce que esta clase se dirige a especializar en términos de estándares turísticos como uso de un lenguaje y conceptos clave (por ejemplo: partes de la embarcación, tipos de pescas, lectura de cartas náuticas) o generación de estrategias y tours (elementos para realizar un torneo deportivo, premios, reglamentos).

Contrario a lo educativo, es usual que los jóvenes se encuentren expuestos al consumo de drogas y alcohol, de hecho, algunos casos han estado presentes al interior de la escuela. También hay que mencionar la narcocultura, como el gusto por un estilo de vida basado en la violencia y la exacerbación de la figura del narcotraficante, siendo referidos como parientes de los jóvenes.

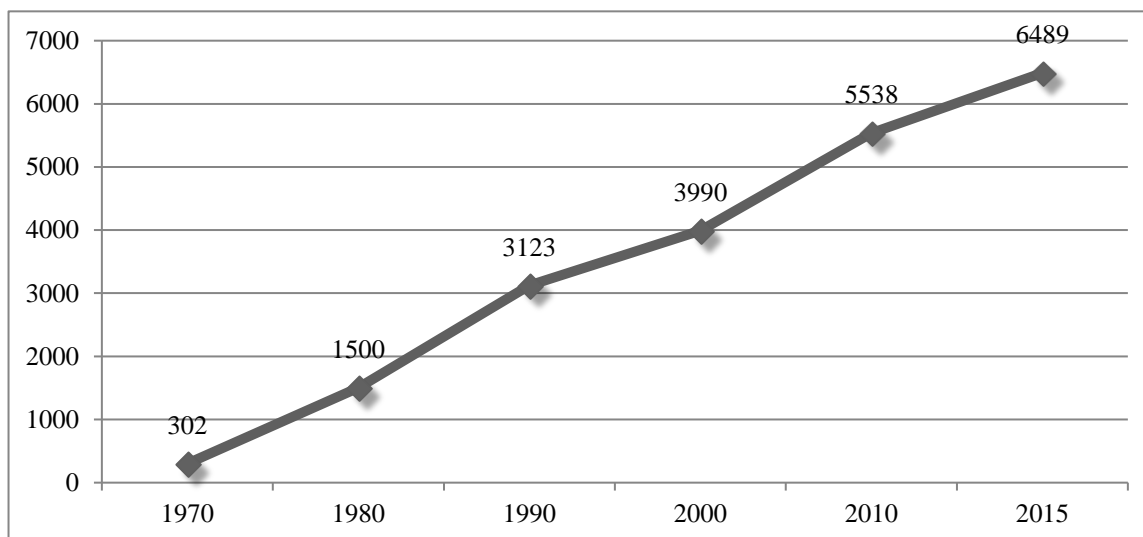
Algunos padres de familia que cuentan con los recursos económicos optan por enviar a sus hijos a escuelas en Ciudad Constitución debido a que existe la percepción de bajo nivel pedagógico en las instituciones del poblado. Para continuar con la formación profesional, los jóvenes tienen que trasladarse a la cabecera municipal, a La Paz o Loreto, en otros casos, se van los estados del interior de la república, esto viene a generar un enorme gasto e inversión de las familias. Logramos advertir que aquellos que estaban estudiando el nivel superior correspondían a familias que se dedicaban al turismo, al profesorado o al ámbito gubernamental. Podemos considerar esto como una desventaja de oportunidades frente a los hijos de pescadores natos. Los jóvenes que estudian el nivel profesional regresan en pocas ocasiones debido a la falta de oportunidades laborales acordes a su carrera.

Demografía¹⁴ y algunas reflexiones sobre las dinámicas sociales

Con la fundación de San Carlos, empezaron a llegar personas de muchas partes; entre las historias que se escucharon resalta que algunos ya estaban en los primeros campamentos, otros llegaron como estibadores o comerciantes del puerto de altura o eran pescadores en Sonora y Sinaloa y se vieron sugestionados por riqueza de la pesca en Magdalena, otros más eran de zonas agrícolas y se emplearon en la pesca. Por otra parte, los centros turísticos consolidados habían atraído gente de todo el interior de la república, por lo que no es de extrañar que encontremos personas que en un inicio trabajaron en Los Cabos, Loreto o La Paz, en la industria de la construcción y, posteriormente, se mudaron a otras partes.

¹⁴ La dinámica poblacional del municipio mostró un estancamiento durante el periodo 1995-2005 ya que en 1995 la población era de 66 mil habitantes y para el año 2000 disminuyó a 64 mil, entre algunos factores está la crisis económica posterior a la década de los 80 que se tradujo en falta de empleo, así como también la escisión de Loreto en 1992; esto convierte a Comondú en el municipio de menor crecimiento poblacional en el estado (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2013).

Gráfico 1. Crecimiento poblacional de Puerto San Carlos, BCS, 1970-2015.



Fuente: Elaboración propia con base en (Baca, 1982; Gobierno de BCS, 2015).

De acuerdo al Gobierno de Baja California Sur (2015), la población total de San Carlos es de 6,489 habitantes. Contrario a la idea romántica de una población homogénea, los pobladores destacan su diversa composición social. De acuerdo con el censo de 2010, el 63% había nacido en el poblado, mientras que 18.7% son de Sinaloa, 17.0% de Baja California, 12.6% de Veracruz, 7.5% de Sonora, 5.9% de Michoacán y 5% de Jalisco (Rubio, 2014).

El crecimiento poblacional del puerto fue alto en los primeros 20 años de su fundación, al pasar de 302 en 1970 a 3123 habitantes en 1990. De acuerdo a un boletín del gobierno de la entidad de 1985, el incremento previsto para el año 2000 era de 7,226 pobladores, sin embargo, éste no se cumplió y de hecho fue el periodo más lento de aumento demográfico, principalmente derivado de la caída de la producción agrícola del Valle de Santo Domingo, mientras el mayor aumento se da a partir del año 2000 (ver gráfico 1).

El origen heterogéneo de la población de San Carlos ha provocado diversas relaciones sociales. Anteriormente había mucha “población flotante”, pescadores que sólo vivían en el puerto mientras duraran las temporadas de pesca y retornaban a sus lugares de

origen al terminar ésta, ello significaba una mayor extracción de producto marino, como el camarón (septiembre-marzo).

Hoy día, la mayoría de pescadores flotantes se fueron a sus lugares de origen o terminaron asentándose de forma definitiva en el puerto; de ahí que las primeras viviendas fueran hechas de láminas, madera y cartón, pues obedecían a la estacionalidad de los pescadores.

Esta forma de re-producción sustentada en la extracción pesquera de Bahía Magdalena desencadenó poca interacción social entre pescadores. Esta situación es reconocida como un grave problema de organización: “yo estoy aquí pero toda mi familia está en otra parte, si me gusta pero quizá un día me tengo que regresar, le pierdo amor a la tierra, al lugar de pertenencia, y es otra cultura de ver y accionar” (pescador, 52 años). Esto ha dificultado la acción colectiva y la generación de acuerdos, ya que “son diferentes culturas, estados de ánimo, criterios y visiones”.

En este contexto, se construyen diversos imaginarios sobre los diferentes pobladores, por ejemplo: los que son originarios del puerto o llevan asentados mucho tiempo, expresan que las personas que llegaron recientemente vienen huyendo de delitos que cometieron en otros lugares, como Sinaloa. Otra idea arraigada entre los locales es que los foráneos han traído la inseguridad, la drogadicción y la sobreexplotación de la bahía, contribuyendo a la escasez y competencia de los recursos naturales.

Contrario a los estereotipos mencionados, algunas charlas informales dejaron ver los motivos por los cuales las personas han llegado a San Carlos; ya sea por la invitación de familiares, por padecer enfermedades y ser San Carlos un lugar con un clima propicio para la recuperación, mujeres huyendo de la violencia de sus parejas y sólo, en una ocasión, por haber cometido un delito en Sonora. Como ya dijimos, gran parte de población fue atraída por las oportunidades laborales que ofrecía el puerto, esto es, fueron personas que habían llegado en el primer boom migratorio de la agricultura del Valle y se irían incorporando poco a poco en la dinámica pesquera, ya fuera como obreros en la Conservera o siendo ayudantes de pescadores.

Es factible pensar que este aparente recelo hacia *el otro* provoque la falta de acuerdos, más allá de que existan verdaderas incompatibilidades. Claramente, también hay ideas positivas sobre los foráneos, se llegó a escuchar que los de otras partes “si son trabajadores”, pues suelen ir a marea hasta dos veces al día. Lamentablemente, existen muchas opiniones preconcebidas que se escucharon tanto en instituciones educativas como del gobierno municipal, al ser catalogado como un pueblo conflictivo. Como es de suponerse, hay muchas explicaciones en torno a esto, particularmente se pudieron observar dos: la ardua competencia laboral y la mala experiencia de trabajo con asociaciones civiles. Me referiré brevemente a la segunda.

Debido a su riqueza biológica, Bahía de Magdalena ha sido foco de atención para muchas instituciones nacionales y extranjeras. Resalta el papel de la llamada “School of Field Studies” o “escuela de campo”, la cual fue una academia estadounidense de estudios costeros, recursos naturales, ecología y desarrollo sostenible, que recibía estudiantes de diversas disciplinas (principalmente estadounidenses) para realizar prácticas de campo. La escuela estuvo asentada inicialmente en La Paz, pero se trasladó a San Carlos y se mantuvo entre 1996 y 2011. Sin embargo, a finales de 2008 el Departamento de Estado de EUA emitió una alarma de viaje a todo México por lo que las escuelas estadounidenses prohibieron a los estudiantes viajar al país, además de no otorgar becas e incompatibilizar los historiales académicos. Esta situación llevo a que la escuela ya no fuera funcional y por ende, a su cierre.

Algunos lamentan que la escuela de campo ya no esté, ya que se desarrollaban varias actividades con los pobladores, como la enseñanza del idioma inglés, campañas de recolección de basura, organización de eventos deportivos, culturales y del festival de la tortuga. Otros arguyen características desfavorables sobre la escuela, por ejemplo: como un lugar donde los jóvenes iban a ingerir alcohol y estupefacientes, lo cual contrastaba con su calidad de estudiantes; o expresiones sobre que la escuela de campo se aprovechaba de las prácticas gratuitas de los estudiantes y del apoyo voluntario de los pescadores para realizar estudios marinos a solicitud del gobierno, a cambio de una remuneración económica exclusiva para el centro.

Si algo es claro, es la huella que dejó esta institución en San Carlos, relación que en los últimos años se volvería tensa. Al respecto, una situación que me fue descrita refería sobre un señor prestador de ecotours que recién llegaba de marea con los turistas, éstos fueron interceptados por estudiantes de la escuela e hicieron preguntas “no apropiadas” tales como ¿A qué distancia se encontraba la lancha de las ballenas? ¿a qué velocidad iba la lancha?, esto causó el enojo del prestador turístico, quien contestó que evitaran acercarse a sus clientes para la siguiente ocasión, ya que los turistas no pueden responder objetivamente sobre distancias y/o velocidad en mar; y si hubiera alguna respuesta “alterada” y una consecuente denuncia, podría significar la cancelación del permiso de avistamiento.

Otra controversia tuvo que ver con la rampa del pueblo ubicada a un costado de la escuela. Esta bajada no es muy utilizada debido a que los pescadores prefieren deslizar las pangas al agua directamente de las camionetas. El problema fue cuando en una reconstrucción de esta rampa, la escuela acusó a algunos pobladores de dañar al manglar, como respuesta, los habitantes implicados en el pleito culparon a la escuela de campo de querer apropiarse de una parte de la playa pública. Como resultado, la institución replegó su valla.

En la mayoría de casos, la relación entre pobladores de San Carlos y organizaciones civiles y/o ecologistas ha sido conflictiva, situación con no eximió a la presente investigación. Existe una percepción negativa sobre estos grupos de investigación, ya que se piensa que están al servicio del gobierno y que sólo buscan afectar o reducir las pesquerías. En la mayoría de casos, el motivo para adherirse a una asociación ambiental es para obtener alguna ganancia a futuro y no por conciencia ecologista. Otra idea común es que las investigaciones no han servido a los pescadores, aunque ellos hayan colaborado en éstas. En cierta charla un pescador me indicó que preguntara dónde están los estudios que había hecho la escuela de campo en todo el tiempo que estuvo ya que ellos nunca los vieron.

Una situación más es que muchos investigadores, generalmente extranjeros estadounidenses, recurren a pagar por información o bien, donar algunos productos o recursos económicos a los pobladores; en otras circunstancias, también han llegado a prometer e incumplir proyectos a cambio de la colaboración de los pescadores. En este contexto, se inscribe el aparentemente “trato apático” con los foráneos y de los cuales no hay beneficio a corto plazo, especialmente con los investigadores. Durante la estadía de campo se pudo coincidir con el trabajo de una investigadora estadounidense; de manera indirecta, pudimos conocer que la estudiosa contrató informantes locales para que encuestaran a los pobladores, a su vez, con una módica cooperación. Esto dificultó la recolección de datos de esta investigación, ya que no se ofrecía algo material a cambio de la información.

Lo anterior nos lleva a reflexionar sobre la situación de los pescadores. Fue relevante escuchar el alto costo personal para sobrevivir, tanto como pescador como parte del poblado; por experiencia propia, pude percatarme de una suerte de “amistad instrumental”, esto es, muchas de las relaciones sociales pareciera que se sostienen de los beneficios que pueden obtener. Esto no es azaroso, ya que los productos y servicios del puerto son muy caros, fruto de la lejanía y la dinámica turística. Estas relaciones sociales provechosas pueden ayudar a sortear los altos costos de la región: un raite, una compostura de motor, etcétera.

Con las descripciones anteriores se diseña un contexto un tanto adverso para realizar trabajo de campo. No obstante, esta situación no es inmutable, se desdibuja después de que las personas se han acostumbrado a notarte dentro de su círculo, o cuando están muy habituados a relaciones sociales. La convivencia con los alumnos- que curiosamente no reproducen la desintegración social al interior de la escuela- y profesores de la preparatoria del pueblo, así como con organizaciones religiosas, permitió conocer acerca de la dinámica del puerto.

CAPÍTULO 2. LA EXPANSIÓN DEL EDÉN: EL PROYECTO DE CRUCEROS PARA PUERTO SAN CARLOS.

“El mundo existe todavía en su diversidad. Pero esa diversidad tiene poco que ver con el calidoscopio ilusorio del turismo. Tal vez una de nuestras tareas más urgentes sea volver a aprender a viajar, en todo caso, a las regiones más cercanas a nosotros, a fin de aprender nuevamente a ver”

Marc Augé

En México, el turismo se ha convertido en la cuarta fuente captadora de divisas a nivel nacional y tiene un crecimiento promedio del 2.7% pese a las constantes crisis económicas (SCT, 2013; SECTUR, 2016). Tan sólo en 2014, el gobierno invirtió 180 000 millones de pesos en infraestructura, contemplando 667 proyectos dentro de la agenda (Rubí, 2014); cabe destacar que la última campaña emprendida, titulada “Vívelo para creerlo”, ha sido la más cara de su historia, costando en promoción 295 millones de pesos (Sipse.com, 2015), estas iniciativas han consolidado a México como noveno destino preferencial en el ámbito internacional (DATATUR, 2016).

La enorme dependencia económica del sector turístico se traduce en constantes inversiones y en una expansión vertiginosa sobre nuevos territorios que resulten atractivos para esta industria. El Programa Nacional de Infraestructura (2014-2018) contempla al turismo dentro de sus seis ejes principales. Su enfoque “integral” busca crear infraestructura acorde a las necesidades del turista, que incluyen los atractivos, la estancia, los servicios urbanos y de transporte. Este plan identifica al turismo de naturaleza como el nicho con mayor potencial, pues México es el tercer país con mayor biodiversidad, por lo que se buscará la potencialización sustentable de estos recursos para lograr que las ventajas “comparativas” se transformen en “competitivas”.

Todos estos proyectos de desarrollo turístico, desde la “perspectiva gubernamental” estarían encaminados a contribuir al bienestar social de la población local. Desde el punto de vista económico, se plantearon combatir la pobreza y desigualdad económica pero se observa lo contrario puesto que: 1) subordinan al capital foráneo, 2) dependen de las fluctuaciones del mercado internacional-nacional, 3) poseen gran fragilidad ante azotes de desastres naturales y crisis económico- políticas y 4) dependen de la oferta turística, por lo que se tiende a una turistificación agresiva y meramente comercial.

Esta constante expansión sobre nuevos lugares no sólo permite al estado un mayor control sino también la privatización del territorio y los recursos naturales, sin dejar de mencionar los ingresos por el pago de impuestos, permisos y concesiones. Esto es, los territorios que no son productivos en términos extractivistas, como minería, tala o agricultura, lo son en términos de rentabilidad turística (Hiernaux, 1989).

Por la derrama económica que el turismo “genera” se le ha llamado “industria sin chimeneas”, aunque en términos estrictos la actividad turística está concentrada en el sector terciario (Santana, 1997). No obstante, se puede ver en el modelo estandarizado de turismo una actividad económica implantada sin contemplar las peculiaridades locales, un modelo industrial (López, 2001). En este trabajo consideramos que el turismo puede entenderse como una industria que conjuga la producción, distribución y el consumo: transforma y crea lugares y productos, los articula en rutas y oferta los servicios que permitan consumirlos.

La importancia del turismo dentro de la economía nacional ha significado un proceso de institucionalización a la par de su expansión global (López & Marín, 2012), prueba de ello es incremento de las dependencias de turismo a nivel de las entidades federativas y municipales.

A nivel nacional el primer departamento fue la Comisión Pro-Turismo, creada en 1928. Esta primera fase de inversión estatal subsistió hasta antes de la emersión de la Secretaría de Turismo en 1974¹⁵. Castillo y Vargas (2007) argumentan que la poca atención al desarrollo del turismo durante este tiempo se debió a que el gobierno posrevolucionario se concentró en afianzar la reforma agraria, la construcción de infraestructura, comunicaciones y transporte. De ahí, por ejemplo, el énfasis en el desarrollo agrícola de Baja California Sur que ya hemos referido y que duró desde los cuarenta hasta los setentas.

A partir de 1974, con la creación de la SECTUR y del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR)¹⁶, se inicia una política turística más agresiva, la cual tuvo su origen en el desajuste monetario internacional de la década de los setenta (Castillo & Vargas, 2007). Estos proyectos tendrían el objetivo de contribuir a la estabilidad y economía nacional a través de la derrama económica externa; el turismo se sustentó como “motor de desarrollo de los países tercermundistas” (Duterme, 2012). Las primeras grandes inversiones del gobierno mexicano fueron mediante la creación de los Centros Integralmente Planeados (CIP) bajo el FONATUR; estos modernos complejos infraestructurales estarían ubicados en lugares estratégicos de las costas mexicanas para captación del turismo con estándares internacionales. Es así que surgieron los Centros de Loreto y Los Cabos (Baja California Sur), Ixtapa (Guerrero), Cancún (Quintana Roo) y Huatulco (Oaxaca)¹⁷. Los CIP serían una suerte de enclaves económicos que propiciarían el desarrollo en los lugares donde se asentaran mediante la creación de infraestructura y empleo.

¹⁵ La Secretaría de Turismo tiene sus orígenes hacia 1928 con la creación de la Comisión Mixta Pro-Turismo, dependiente de la Secretaría de Gobernación. Entre los principales cambios destacan la constitución de la Secretaría Nacional de Turismo en 1930 y el Departamento de Turismo en 1933, ambas delegaciones irían en un vaivén de conformaciones y desapariciones de acuerdo a la política sexenal. Asimismo, se decretarían varias leyes de turismo, destacando las de 1961, 1980, 1984 y 1992. Finalmente, en 1974 el Departamento de Turismo se elevaría a Secretaría de Estado y se determinaría la Ley Federal de Fomento al Turismo (SECTUR, 2015)

¹⁶ El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) fue creado el 28 de enero de 1974, adscribiéndose al sector paraestatal federal y que hacia 2001 quedó sujeto a la Secretaría de Turismo, considerando como ejes de acción al Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Nacional de Turismo. Cabe destacar que como antecedentes estaban el Fondo de Garantía y Fomento de Turismo (FOGATUR) creado en 1956 y el Fondo de Promoción e Infraestructura Turística (INFRATUR) decretado en 1969, ambos organismos se encargaron durante esos años de incentivar la inversión e infraestructura turística (FONATUR, 2016). El FONATUR tendría prominencia sobre los proyectos turísticos, los CIP, posteriormente los proyectos serían promovidos desde la SECTUR; en este sentido, el Fondo de Fomento se ha limitado a la administración de los CIP existentes.

¹⁷ Los últimos en anexarse fueron Nayarit y las marinas turísticas de Cozumel (Quintana Roo) en 2006 (Sectur, 2016).

Retomando a Meethan (2001), podemos afirmar que la oferta de los CIP consistió en un turismo de sol y playa, lo que se ha denominado como turismo fordista de consumos masivos y homogéneos asociado a periodos de grandes vacaciones, catalogado como un turismo pasivo. Los CIP también significaron la creación de espacios específicamente para el turismo, los cuales se han ido adaptando a la demanda, incorporando nuevos lugares para satisfacer el consumo.

La fragmentación del mercado masivo (sol y playa) a fines del siglo XX dio paso a una oferta diversa entre la que destaca la cultural, de naturaleza, religioso, de salud, entre muchos otros. Este otro tipo de turismo ha sido caracterizado como postfordista o toyotista (Meethan, 2001; López, 2001), el cual se especializa en el consumo de lugares y propicia que el turista sea participativo, ya sea por medio de actividades físicas, aprendizaje y/o convivencia social. En México se observa con el impulso al turismo cultural, iniciado con la declaratoria de Bienes Patrimonio de la Humanidad en 1987, tiempo desde el cual se han registrado 31 bienes, (27 culturales y 4 naturales) ubicando al país sólo detrás de Italia y España (UNESCO, 2016). Por otro lado, la puesta en marcha de la *Agenda 21 del Turismo Sostenible* en 1992 (hoy *Programa de Turismo Sustentable en México*) significó el giro hacia el turismo de naturaleza.

La diversificación turística requirió el desarrollo de proyectos a menor escala para conservar su carácter sustentable y, en teoría, evitar su masificación. Los destinos turísticos pasaron de ser enclaves aislados a proyectos articulados en diferentes escalas e itinerarios. La organización de estas rutas varía de acuerdo a las administraciones estatales y federales, o del tipo de atractivo en boga, se recordará que en 2010 todos los itinerarios turísticos se establecieron en referencia a próceres y hechos históricos del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución.

Con base en lo anterior, el siguiente apartado tratará de delinear los programas turísticos en Baja California Sur. Esto nos servirá como telón de fondo para comprender el caso de Puerto San Carlos, ya que tanto el proyecto de cruceros como el circuito ballenero se incrustan dentro del proceso de fragmentación y diversificación turística.

“Paraiso entre dos mares”: Los proyectos turísticos en Baja California Sur

Es innegable el papel del turismo en la península, el sector económico más importante en la entidad es el terciario, el cual aporta 73.7% del PIB estatal, a su vez, el 44% de este porcentaje es a través del turismo mediante el sector hotelero, restaurantero y actividades turístico-recreativas. En términos de ocupación laboral, el turismo representa 70% de la población económicamente activa. De acuerdo a las estadísticas de INEGI, en 2014 llegaron un millón 690 mil 107 visitantes a la entidad, del cual 61.1% fueron turistas internacionales, esto significó una derrama de 725.6 millones de dólares; en este mismo año se contabilizaron 329 hoteles y un total de 16,886 habitaciones. Destaca que la mayor parte del turismo que se ha desarrollado en la península es de carácter elitista; muestra de ello es que del total de turistas registrados, un millón 195 404 se hospedaron en los únicos 58 hoteles de categoría 5 estrellas (INEGI, 2015).

Las cifras anteriores dejan ver la enorme dependencia económica del turismo en Baja California Sur, tendencia que lejos de revertirse tiende a aumentar con las continuas inversiones en el sector, en centros consolidados y en nuevos proyectos. Como consecuencia, son constantes los despojos territoriales por privados en concomitancia con el gobierno, la restricción de los servicios urbanos a las áreas turísticas y la intensa sobreexplotación y estrés que someten al entorno ecológico en pro del turismo y del disfrute del turista y en perjuicio de los pobladores, tal como expone el documental *Baja All Exclusive* de 2015 (Valiente, 2015).

Sudcalifornia ha estado presente en todas las modalidades de inversión gubernamental en el sector, por lo que prácticamente todas sus comunidades, poblados y ciudades se encuentran, en mayor o menor medida, relacionados con el turismo, ya sea aportando insumos, como lugar de paso o destino. Un eje físico que permite esta articulación es la carretera transpeninsular. El desarrollo urbano responde a requerimientos del crecimiento turístico, las regiones que no tienen tanta relación con este fenómeno presentan menos cobertura de servicios públicos, esto pese a que tengan una gran productividad en otros sectores como la agricultura o la pesca, tal es el caso del municipio de Comondú.

Debido a la anterior, las comunidades compiten por atraer inversiones gubernamentales hacia este sector privilegiado mediante diversos atractivos e iniciativas. Estas actividades encaminadas a crear, promocionar y posicionar los destinos turísticos vienen a crear una jerarquía entre lugares, formando una geopolítica del desarrollo turístico, o lo que Harvey plantearía como desarrollo geográfico desigual. Para fines de análisis, hemos distinguidos tres escalas de los proyectos turísticos: los emanados de la administración federal, los de la entidad y proyectos locales.

El inicio del turismo y los proyectos federales

Los viajes con fines de ocio datan de finales del siglo XIX. Para el siglo XX, estos traslados cobrarían mayor importancia y pasarían de ser un privilegio de las élites a una práctica de la clase trabajadora como resultado del incremento salarial y el derecho a vacaciones. En este transitar se ubica el inicio del turismo en Baja California Sur, con orígenes en la primera mitad del siglo XX y en estrecha relación con el desarrollo de Estados Unidos. De acuerdo a De Sicilia (1982), el turismo en el territorio del norte obedeció a factores externos, destacando entre ellos la Ley Seca de 1920 y la Gran Depresión de los años 30 en el vecino país del norte; esto provocó desplazamientos de norteamericanos hacia nuevas formas baratas de ocio: casinos, licor y centros nocturnos. El turismo en el territorio sur tuvo un impulso más tardío, en la década de los 40, y se constituyó de carácter elitista derivado de la lejanía sudpeninsular, ya que solo se podía arribar por medio de avionetas o yates y éstos se dirigían hacia Los Cabos y La Paz.

Los primeros proyectos gubernamentales fueron los dos CIP desarrollados por FONATUR para el turismo masivo de sol y playa: el Corredor Turístico de Los Cabos en 1976 y el Corredor Turístico de Loreto-Nopoló- Puerto Escondido a principios de los 80, ubicados en la parte austral y en el centro de la costa del Golfo de California, respectivamente.

Otro de los planes que ya se vislumbraba desde la década de los setenta es la conocida “Escalera Náutica”, la cual contemplaba puntos de atracamiento de cruceros a lo largo de la costa del Pacífico Peninsular y en el Golfo de California. Este proyecto saldría a la luz en 2001, con el nombre “Mar de Cortés” e involucra a los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Jalisco y Nayarit. Pretende conformarse por 22 escalas náuticas (cinco ya construidas), siete puertos de abrigo y 10 paradores turísticos, además de un puente terrestre para el traslado de embarcaciones entre el Pacífico y el Mar de Cortés, cuatro rutas de internación para embarcaciones remolcables, 20 aeropuertos y aeródromos de apoyo y un sistema de distribución de combustible a todos los puertos (FONATUR, 2001; FONATUR, 2006).

Otro programa federal es el de Pueblos Mágicos, cuya creación fue en 2001. El pueblo de Todos Santos (La Paz) obtuvo esta denominación en 2006 y Loreto en 2012. Loreto es conocida como “Primera Capital de las Californias” y entre sus atractivos están recorridos por las misiones de Nuestra Señora de Loreto y San Francisco Javier. Todos Santos es, por ponerlo en los mismos términos, “Capital de la vida cultural en Baja California Sur”, ya que sus atractivos, además de la misión de Nuestra Señora del Pilar, son las galerías de arte (que sumaban 12 al 2012) y el teatro-cine Manuel Márquez de León (Murillo, 2012), algunas celebraciones son el Festival de Arte (en el mes de febrero) y el Festival del Cine Latino (en marzo); sin duda, el principal icono de este pueblo es el Hotel California, lugar dónde cuenta la leyenda, se inspiró la canción del mismo nombre del grupo The Eagles (1976)¹⁸. Asimismo, en ambos pueblos se práctica el buceo, el surf y la pesca deportiva.

¹⁸ En mayo de 2017 la banda The Eagles demandó a los propietarios del hotel por usar sin permiso el nombre de la famosa canción.

Las rutas turísticas de la entidad federativa

Las dos rutas estatales son las Misiones Jesuitas y el circuito de Santuarios Balleneros. La primera surge para “conocer el legado histórico de las misiones” de la entidad, para contribuir al desarrollo turístico de las localidades en donde están ubicadas (VisitBajaSur, 2016; SECTUR Baja California Sur, 2016). Este proyecto pretende dar a conocer las 10 misiones que están en pie y que fueron fundadas durante el periodo colonial por los Jesuitas (1697-1767)¹⁹. Como parte complementaria al programa, cada poblado explota sus atractivos particulares, por ejemplo: en San Ignacio se promueven las pinturas rupestres de la Sierra San Francisco²⁰, en San José se ofertan los vinos y quesos artesanales, Loreto y Todos Santos, la categoría de Pueblos Mágicos.

La aplicación de este programa es desigual, mientras algunas misiones están restauradas (Comondú, Loreto, Todos Santos, San José del Cabo) otras están prácticamente olvidadas (San Luis Gonzaga), pareciera que su conservación está relacionada con su posición dentro de la ruta y con la “potencialidad” de su explotación turística.

Por otro lado, debido a la posición geográfica de la península de Baja California, es la zona de llegada de diferentes especies de cetáceos, como la ballena gris, azul y jorobada. Podría decirse que la especie más representativa es la ballena gris, que viaja desde Alaska durante temporadas invernales para su reproducción en aguas peninsulares más cálidas. La observación de la ballena gris, o conocido como avistamiento en la jerga turística, se ha vuelto el principal atractivo de Baja California Sur de diciembre a marzo, tiempo que dura su estadía. Lo que busca el circuito de Santuarios Balleneros es crear lugares clave a lo largo de las costas de la entidad que exploten la actividad, acompañados de festivales que den realce, como La Laguna Ojo de San Ignacio, Laguna Ojo de Liebre, Puerto Adolfo López Mateos y Puerto San Carlos.

¹⁹ San Ignacio Kadda Kaman (Mulegé), Santa Rosalía de Mulegé (Mulegé), Nuestra Señora de Loreto Conchó (Loreto), San Francisco Javier de Viggé Biaundó (Loreto), San José de Comondú (Comondú), San Luis Gonzaga Chiriyahui (Comondú), Nuestra Señora del Pilar de la Paz Airapi (La Paz), Nuestra Señora de Santa Rosa de Todos Santos (La Paz), Santiago de los Coras Aiñiní (Los Cabos) y San José del Cabo Anuití (Los Cabos).

²⁰ La Sierra está situada en la Reserva de la Biósfera del Desierto del Vizcaíno al norte de Baja California Sur; las pinturas fueron realizadas entre el siglo I a.C. y el siglo XIV d.C.; fueron declaradas Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1993.

Diversos proyectos dispersos en BCS

En la escala local, diversas poblaciones aprovechan sus características históricas y ambientales, las cuales han sido detonadas más desde una escala local que desde un proyecto gubernamental. La diversificación de sus atractivos no los constituye propiamente en rutas, sino que se articulan a otros proyectos más grandes. Consideramos relevante algunos ejemplos para ilustrar este planteamiento.

- La salinera de Guerrero Negro (Mulegé), considerada la segunda más grande del mundo y que ofrece recorridos por sus instalaciones.
- El pasado minero de Santa Rosalía (Mulegé), El Triunfo (La Paz) y San Antonio (Los Cabos), en donde destacan recorridos, cafeterías y/o museos.
- El poblado de San Juanico (Comondú), cuyos litorales guardan a las olas de las más largas del mundo.
- El poblado de Cabo Pulmo (Los Cabos), que guarda la categoría de Parque Nacional, entre su oferta está el buceo y la pesca deportiva.

La Paz merece una mención especial; esta ciudad es la capital de la entidad desde 1830²¹, que concentra la mayoría de las actividades administrativas, educativas y de servicios, razón de su exponencial crecimiento²². Pese a que actualmente no está inscrita dentro de un proyecto turístico cuenta con diversos atractivos que la hacen ser el segundo enclave de Baja California Sur, por mencionar playas como Balandra o el Mogote, ambas desde 2012 dentro de las Áreas de protección de flora y fauna, el Archipiélago de Espíritu Santo es Parque Nacional desde 2007 y una oferta más tiene que ver con su vida nocturna, con sus diversos bares, antros y restaurantes.

Es factible pensar en una escala mundial, refiriendo la organización de festivales alrededor de torneos de pesca deportiva, golf y surf. Estos no son proyectos como tales, sino eventos temporales que se realizan en los lugares de destino y coadyuvan a su publicidad y afluencia.

²¹ Desde 1830, el Puerto de La Paz empezaría a ser tratado como capital de la Baja California debido a que un huracán destruyó Loreto en 1829, poblado que hasta ese entonces había fungido como tal (Cariño & Leal, 2007).

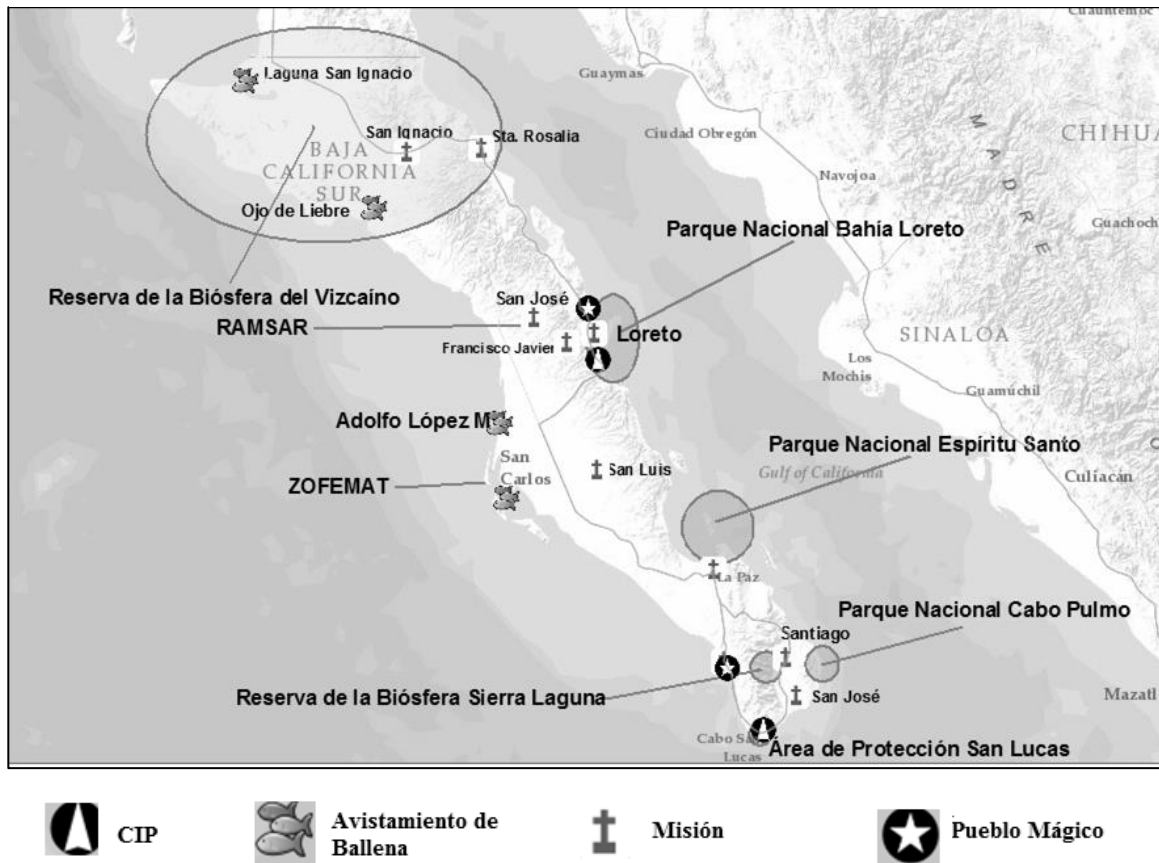
²² El municipio de La Paz es el más poblado de Baja California Sur, con 251 871 habitantes al Censo de 2010 (Gobierno de Baja California Sur, 2015).

La distribución espacial del turismo en Baja California Sur es un tema que ha preocupado a los geógrafos. De acuerdo a su enfoque, los nodos turísticos principales se concentran en el CIP de Los Cabos, La Paz y el CIP de Loreto, respectivamente. El predominio del turismo foráneo en Los Cabos tendría que ver con su funcionamiento reticular, esto es, una mayor articulación espacial (aérea y marítima) con el extranjero, particularmente con la costa de California en EEUU²³. En el lado opuesto, La Paz tiene más conectividad con el macizo nacional y a ello debe un mayor turismo de mexicanos (López Á. , 2001; López Á. , 2001; López & Sánchez, 2002). Otro aspecto que han trabajado son las causas de un mayor éxito del CIP de Los Cabos frente al de Loreto, éste último no se ha consolidado como centro turístico por una serie de factores, específicamente las estrategias de planeación tanto en su ubicación como en la distribución de los recursos económicos, que han privilegiado a Los Cabos (De Sicilia, 2000).

Como se observa, el sector turístico se concentra en la parte sur del territorio sudpeninsular, entre los municipios de La Paz y Los Cabos, oferta que se articula mediante un circuito conocido como vía corta y vía larga, que recorren el Pacífico y el Golfo, respectivamente. Saliendo de la Ciudad de La Paz y tomando la ruta corta, encontraremos el Pueblo Mágico de Todos Santos hasta llegar a Cabo San Lucas y San José del Cabo, a partir de ahí y recorriendo la ruta larga están Santiago, Los Barriles, San Antonio y El Triunfo, entre otras localidades. En el mapa cuatro se recoge la ubicación de los proyectos tratados en este apartado.

²³ En 1974, bajo presiones de los lugareños y debido al dinamismo económico que iniciaba Los Cabos, se creó la ruta marítima entre Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, la cual vería su conclusión en 1986 por presiones de FONATUR, ya que la llegada del turismo nacional de masas contrastaba con la exclusividad que se trataba de brindar; la cancelación de esta ruta sería suplida por el Puerto de Pichilingüe en La Paz, que unía a la capital con Topolobampo y Mazatlán, en el estado de Sinaloa (López, 2001).

Mapa 4. Proyectos turísticos en BCS



Este proceso vertiginoso de diversificación turística se expande por toda la península, buscando nuevos territorios explotables. De aquella oferta centrada en tres grandes polos (Los Cabos, Loreto y La Paz) se han sobrevenido una ruta nacional y dos estatales, así como incontables atractivos que captan a los turistas. Centraremos nuestra atención en el caso de San Carlos, puerto en el cual se implementaron dos proyectos de desarrollo: el punto de atracado de la llamada Escalera Náutica y también como parte del Circuito Ballenero.

La Escalera Náutica del Pacífico Mexicano: El proyecto de cruceros para Puerto San Carlos

El proyecto de cruceros, presentado en mayo de 2014, incentivó la investigación en Puerto San Carlos. De acuerdo al seguimiento de notas periodísticas hasta antes del inicio del trabajo de campo, en noviembre de 2015, éstas contemplaban la abertura del punto de atracado en diciembre del mismo año. Esto es, coincidían ambos momentos, el inicio del campo y la inauguración del proyecto.

Como investigador, mantenía mucha expectativa frente a esta situación, ya que mediante la lectura de otras fuentes, como periódicos, informes gubernamentales y tesis, se construyó un escenario muy alentador sobre la evolución del proyecto y de la investigación misma. Por ejemplo, se había registrado la importancia económica de la pesca en el puerto y en general para península, o la riqueza biológica de la bahía de Magdalena, sin dejar de mencionar el ecoturismo en la región mediante la observación de la ballena. Si bien, en situaciones anteriores al campo había visitado otros lugares de la entidad como La Paz y Los Cabos, ignoraba sobre el caso particular de San Carlos.

Con el inicio del campo, se contrastó la información preliminar con la “realidad”: el proyecto de cruceros estaba prácticamente parado y no se observaban aquellos “beneficios” que traería el turismo como transporte o adecuado espacio público y de recreación. La única información oficial que se obtuvo sobre atracado de cruceros fue a través de charlas con la gerente de API Delegación San Carlos, Isabel Chavarín y con el Director de Turismo de Comundú, Miguel Cota. Si bien, la comunidad tenía conocimiento del proyecto de cruceros, no estaban del todo informados, parecían ajenos a él o no tenían muchas expectativas sobre el mismo.

La plática con la gerente de API, consistió básicamente en la presentación del video propagandístico del proyecto. En este material se presentaban la ruta de los atractivos, los puntos que favorecían a San Carlos y los beneficios esperados. La gerente mencionó que había existido un proyecto para dragar la bahía y crear un canal alternativo de navegación para cruceros de gran calado, puesto que la forma peculiar del canal natural (en forma de “Z”) dificulta el tránsito, sin embargo, este proyecto fue desechado ya que generó controversia.

Al respecto, la encargada señaló que esto no interfería con el proyecto original, ya que el canal natural tiene en promedio 11 metros de profundidad, lo cual es suficiente para los cruceros. Una de las dificultades que el proyecto había tenido era la “mal-información” de los pescadores, pues éstos argumentaban que los cruceros significarían la cancelación de los permisos de pesca; la gerente explicó que la situación era la contraria, puesto que se buscaba complementar el turismo con esta actividad.

Cabe destacar que en la Manifestación de Impacto Ambiental del canal alternativo de navegación se exponía que el dragado tendría 3,550 metros de longitud, 10 metros de profundidad por 150 de ancho y un total de 1 371 448 m³ de remoción marina (APIBCS, 2012). Como señala Marcín (2014), este dragado afectaría el comportamiento de los cetáceos que habitan la bahía, como la ballena y los diferentes tipos de delfines, sin dejar de mencionar la reproducción biológica de otras especies como moluscos (almeja catarina, generosa y chocolate) que dependen de la calidad del agua y concentración de partículas inorgánicas, esto implica no sólo la pérdida de diversidad sino también el perjuicio a los pescadores. Entre las causas por las que este proyecto no prosperó ante SEMARNAT se encuentra la declaratoria de caducidad del procedimiento debido a información incompleta e insuficiente, además de recibir 16 observaciones de miembros de la comunidad (SEMARNAT, 2013).

En la charla con el Director de Turismo (2015-2018) quedó claro que no había proyectos para el municipio, más allá de los cruceros. En esta reunión también me presentaron el mismo video propagandístico, y no pude obtener una copia para efectuar un mayor análisis, ya que según el Lic. Cota, este video era particular. A nivel del municipio, el actual presidente Francisco Pelayo (2015-2018), considera que Comondú es un “monstruo dormido y que hay que despertarlo”. En términos de infraestructura se tienen registrados 29 hoteles, sumando 531 habitaciones en todo el municipio. Entre los lugares/atractivos que se intenta promocionar destaca: las misiones jesuitas del siglo XVII y el ecoturismo en Bahía Magdalena.

Entre las acciones que se han llevado a cabo para detonar esta actividad destacan los festivales de la ballena en López Mateos y San Carlos durante los meses de febrero-marzo, el torneo de surf de San Juanico “scorpion bay” o la expo-Comondú en el mes de Julio. De acuerdo con el director de turismo, se busca desarrollar un capital social que sustente las posteriores inversiones en el sector, por este motivo, se empezó a conformar un padrón de prestadores de servicios turísticos.

En algunas pláticas informales se detectó que se contó con una campaña promocional para la población; no obstante, los habitantes tenían algunas reservas, de entrada se pensaba que al ser un proyecto gubernamental se tardaría mucho tiempo en echarlo a andar y ellos “no podían estar esperando a que llegue el turismo”. Como ya se mencionó, también suponían la veda de la pesca en pro del turismo y de las actividades ecológicas; otro de los idearios era que con el turismo se transformaría a San Carlos “y el turista busca lo tradicional, como las calles con arena y las casas con palma, no con cemento” (poblador, 63 años). También llegaron a dudar de los recursos económicos con los cuales se construiría, otro de los rumores era que estaba financiado con el fondo previsto para los desastres naturales. Al indagarse entre la comunidad preparatoriana el conocimiento acerca del proyecto se denotaba la sorpresa por todo lo que se pretendía desarrollar, un alumno llegó a expresar “¡tan sólo el estacionamiento es todo San Carlos!”.

El caso de algunos prestadores servicios turísticos era diferente, si bien no sustentaban sus planes en el turismo náutico, si se mostraban a favor. En una entrevista con un restaurantero me informaba que, según sus fuentes, los cruceros ya no atracarían en San Carlos sino en Punta Belcher, en la Isla Magdalena. Según él, esto traería más beneficios ya que los turistas tendrían que requerir embarcaciones de transporte para llegar a San Carlos, lo que implicaba un servicio extra, más fuentes de trabajo y claro, el pago por los permisos de transporte.

En los discursos de los servidores públicos preponderó que el atracamiento de cruceros es la panacea para resolver todos los problemas que aquejan a la comunidad: inversión en servicios de salud, seguridad pública, escuelas, reactivación del transporte público, capacitación en turismo, idiomas y gastronomía; no sólo se generarían empleos, sino también el cuidado ambiental, la cultura y la reducción de las actividades pesqueras.

Algo que complementa estas ideas es el enfoque económico de la administración municipal, que busca el impulso al turismo para diversificar la economía. Esto contrasta con la situación actual del proyecto náutico, que ya presentaba complicaciones desde el inicio, pocos avances y la incertidumbre de su localización, por no mencionar las pocas expectativas de los pobladores.

Creemos pertinente señalar algunas particularidades de la Escalera Náutica y los planes para el caso de San Carlos, que ayuda a comprender cómo puede conformarse en un futuro y los posibles impactos. Afortunadamente, se logró visitar la mayoría de lo que sería la ruta turística, de acuerdo al video observado en las charlas con los servidores públicos.

¿Por qué elegir... si puedes encontrar todo en Comondú?²⁴: La ruta turística para el “futuro” proyecto de Puerto San Carlos.

El turismo de cruceros es uno de los nichos del mercado turístico más dinámico, tan sólo en 1970 apenas viajaban medio millón de personas y hoy día hay 21.7 millones de pasajeros a nivel mundial. México es el segundo país de América Latina en este mercado, sólo detrás de Brasil (Aristegui Noticias, 2016). El Proyecto Mar de Cortés, o mejor conocido como Escalera Náutica, es una serie de puntos de atracamiento de cruceros a lo largo de la costa del Pacífico Mexicano. En Baja California Sur se tienen proyectados puntos de atracamiento en Bahía Tortugas (Mulegé), Punta Abreojos (Mulegé), San Juanico (Comondú), Puerto San Carlos (Comondú), Cabo San Lucas, La Paz, Puerto Escondido (Loreto) y Santa Rosalía (FONATUR, 2006).

Este tipo de turismo es sumamente planeado; cada itinerario en los puntos de atracamiento cuenta con lugares y atractivos específicos, lo que contribuye a una relación superficial entre locales y turistas, además de reproducir una imagen esencializada e idílica de los lugares de destino (Cunin, 2006). Por otro lado, su infraestructura obedece a satisfacer las necesidades del turista, como centros comerciales, lugares de entretenimiento y sector inmobiliario, esto es, la derrama económica recae en los inversionistas detentores del capital económico.

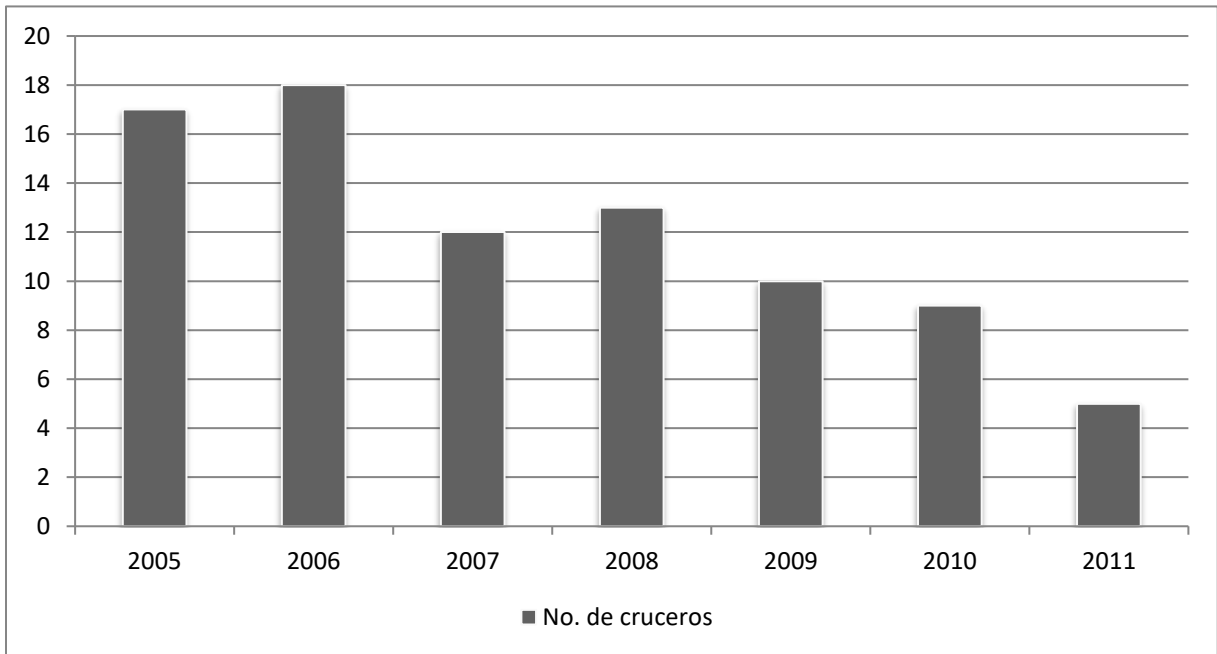
²⁴ Slogan de un tríptico de publicidad turística

Algunos impactos de esta modalidad son el daño al medio ambiente, específicamente al entorno marino, ya que la navegación de embarcaciones de gran calado atropella a la flora y fauna. El dragado de canales es otro peligro latente, como ya se vio para el caso de Bahía Magdalena. Otro problema es la contaminación de sólidos en los lugares de destino, ya que el atracar no sólo significa ser un atractivo dentro de la ruta, sino también servicio a la embarcación, entre ello, recibir la basura de los cruceristas.

La razón por la cual se privilegió la escala náutica en San Carlos es debido a su posición estratégica, ya que el trayecto entre Ensenada y Cabo San Lucas es de dos días y hace menos atractivo el viaje, además de provocar problemas en las navieras. Con este proyecto se busca “dar una mayor experiencia a los clientes” a través de la diversificación de los atractivos (Pedrero, 2015). Por otro lado, la existencia de infraestructura portuaria fue otro de los motivos y que preponderó frente a otros lugares como Santa Rosalita en Baja California.

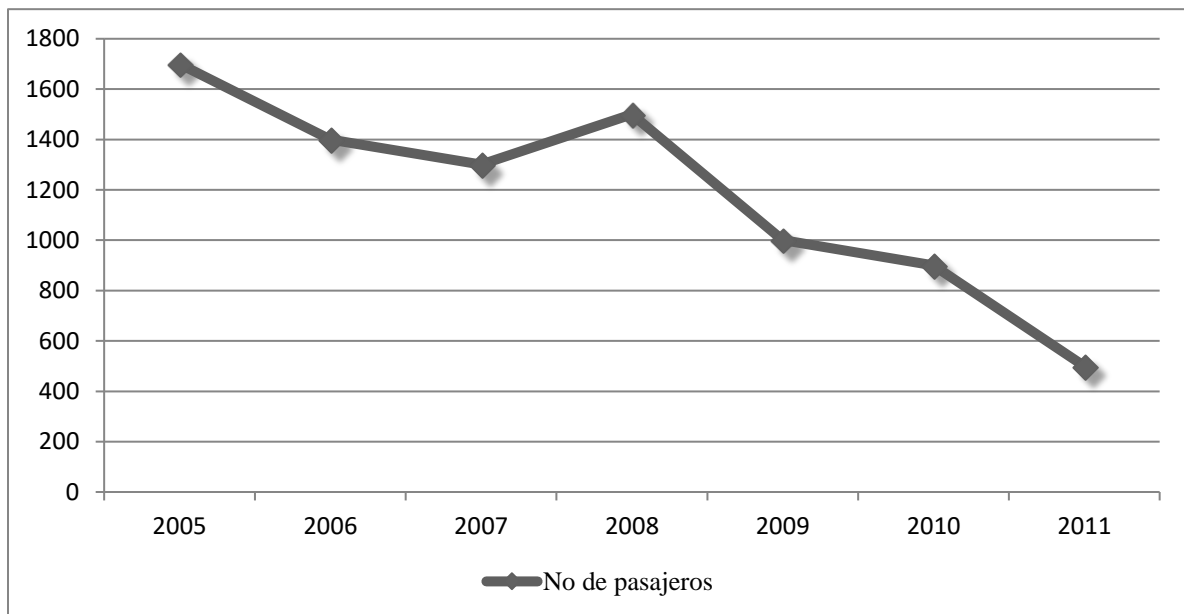
Las estadísticas sobre el turismo de cruceros en San Carlos son difusas, por ejemplo, mientras APIBCS (2007) marca que en 2006 no hubo cruceros, por otro lado, el documento de APIBCS (2012) da una cifra de 18 embarcaciones turísticas para este mismo año. El gráfico 2 muestra cómo ha descendido el número de cruceros durante el periodo 2005-2011, consecuentemente, la cantidad de turistas también se ha visto mermada, tal como ejemplifica el gráfico 3. Pese a que el nicho del turismo náutico está en crecimiento a nivel mundial y global, en San Carlos se observa un notable descenso. Es paradójico que se invierta en un proyecto que no se sustenta ni en las estadísticas, de ahí el interés en formar rutas atractivas que den realce a este puerto.

Gráfico 2. Número de arribos de cruceros a Puerto San Carlos, 2005-2011



Fuente. Elaboración propia a partir de (APIBCS, 2012)

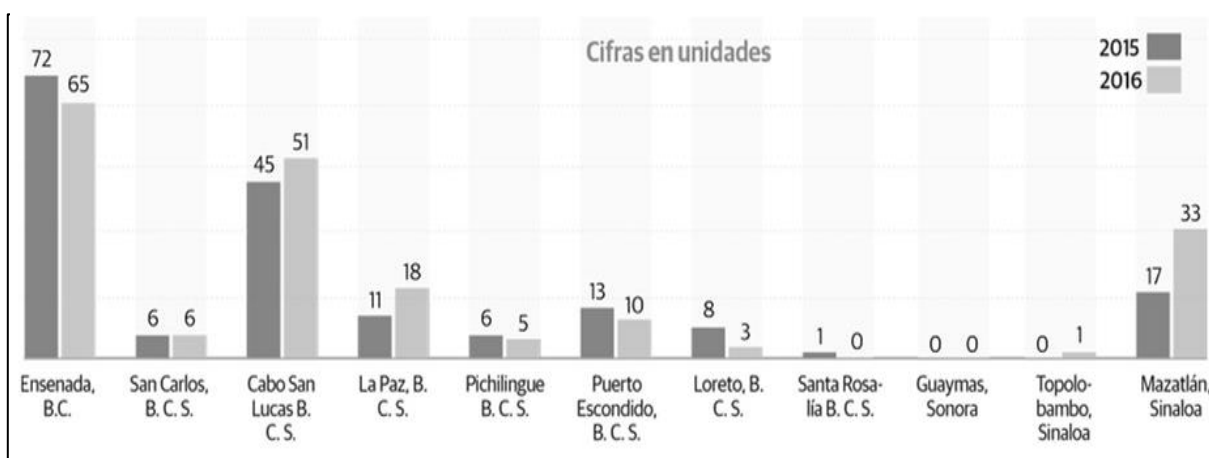
Gráfico 3. Número de turistas por arribos de cruceros en Puerto San Carlos, 2005-2011.



Fuente. Elaboración propia a partir de (APIBCS, 2012)

En otro aspecto, el gráfico 4 compara la situación de los puertos del Pacífico Mexicano entre los años 2015 y 2016. Puerto San Carlos se recupera levemente, al haber atracado seis cruceros en cada año respecto a los cinco del año 2011.

Gráfico 4. Afluencia de cruceros en Puertos del Pacífico en México, 2015-2016.



Fuente. La Razón (2016)

La inversión requerida es otro dato ofuscado. De acuerdo con el seguimiento de notas periodísticas, en un inicio se contemplaban 30 millones de pesos para la primera etapa y, en una segunda, 50 millones de pesos más, gestionados por el entonces diputado federal y hoy presidente municipal, Francisco Pelayo Covarrubias (@BCSNOTICIAS, 2014); para el siguiente año, la cantidad ya era de 19 millones de pesos (@BCSNOTICIAS, 2015). Las expectativas gubernamentales también se han visto modificadas, por ejemplo:

De acuerdo al Plan Maestro, se pretende tener un arribo de crucero por semana, y que en promedio cada turista gasta 70 dólares, beneficiando a todos los habitantes por la venta de alimentación, artesanías y otros servicios como transporte y paseos a diversos atractivos turísticos que tiene esta región; así como a sus diversas comunidades con sus oasis, misiones, historias, monumentos, plazas y otros aspectos que para el crucerista son de gran interés (@BCSNOTICIAS, 2014).

Arribarán cerca de 15 cruceros al año, con 4,500 turistas en cada uno, aproximadamente. Más de 67,000 cruceristas a Puerto San Carlos (@BCSNOTICIAS, 2015).

Los reportes pasaron de pronosticar 48 cruceros en un año, a tan sólo 15, esto es un salto abismal en términos de lo rentable económicamente que puede resultar la inversión gubernamental y de sus impactos en el entorno y la población.

Como ya adelanta la nota de 2014, se prevé articular una ruta turística con la escala náutica. Para entender cómo se articularía la ruta de San Carlos es importante mencionar que el plan de acción del proyecto Mar de Cortés es a través de tres ejes:

1) Las escalas náuticas:

Contemplan la construcción, complementación, mejoramiento y modernización de la infraestructura náutica, puertos de abrigo ya existentes, aeroportuario y carretera (...) que tenga un uniforme estándar de instalaciones y operación de la más alta calidad (...) así como la integración de diversos aeropuertos y aeródromos existentes, lo que impulsará el desarrollo turístico de los Estados participantes (FONATUR, 2006, pág. 6).

2) Las regiones turísticas integrales:

Tienen como fin estratégico brindar nuevas oportunidades de trabajo y desarrollo para la población. Su función es poner en valor e integrar en circuitos ecoturísticos de mar y tierra la oferta de atractivos naturales y culturales, nuevos productos y una amplia gama de servicios, transformando la región en un recurso competitivo al alcance del turismo nacional e internacional (FONATUR, 2006, pág. 3).

3) El mejoramiento integral de las localidades de la costa:

Cuyo objetivo es el reordenamiento y la puesta en valor de los poblados y consiste en la ejecución de proyectos integrales basados en un modelo de desarrollo urbano sustentable. Este programa incluye el reordenamiento urbano turístico, la creación de agencias locales de desarrollo, infraestructura básica para el saneamiento ambiental e imagen urbana. (...) La prioridad del programa se centra en las localidades rurales (con menos de 15 mil habitantes) seleccionadas para las escalas náuticas (FONATUR, 2006, pág. 9).

En síntesis, en cada escala náutica, ubicadas aproximadamente a un día de distancia entre ellas (o singular, en términos náuticos), sería objeto de un programa de mejoramiento integral (infraestructura como recinto portuario, embellecimiento, urbanización, comunicaciones, etc.), salvo aquellas que ya estén en funcionamiento como Ensenada, Cabo San Lucas, La Paz o Mazatlán.

A partir de estas obras, se prevé articular rutas turísticas que permitan maximizar la influencia portuaria al interior de los territorios. Si lo analizamos desde cierta perspectiva, las rutas y los circuitos son “una forma espacial en la que se integra, divide, organiza y diversifica la mercancía turística, prevista asimismo en una perspectiva de organización del tiempo (Machuca, 2012, pág. 82). El proyecto de cruceros para San Carlos es de enfoque cultural-ecoturístico, entre los atractivos a detonar se encuentran:

- El complejo Lagunar de Bahía Magdalena: Puerto San Carlos
- Los cultivos de Ciudad Constitución
- Las Misiones de San Miguel y San José de Comondú
- Misión de San Luis Gonzaga
- La carrera Off-road Baja mil

Esta ruta vendría a internarse en el centro de la entidad, específicamente en el municipio de Comondú, por el lado del Pacífico y complementaría las ya existentes de Loreto (centro) y La Paz (sureste) en el Golfo de California y de Los Cabos en la parte austral. Consideramos importante repasar algunas de las peculiaridades de la ruta de San Carlos con el objetivo de resaltar sus características.

El Complejo Lagunar de Bahía Magdalena

En San Carlos se pretende impulsar el avistamiento de ballena y de aves, así como la pesca deportiva. De acuerdo a los informes de Administración Portuaria Integral, se contempla la remodelación del muelle, la construcción de un malecón a la orilla de la playa y la creación de un recinto portuario en lo que fue el área de bodegas comerciales y en el cual se ubicarían restaurantes, tiendas de suvenires y espacio público-turístico. El único avance que presentaba hasta 2016 era la ampliación del muelle²⁵.

²⁵ Cabe mencionar que durante una visita al área portuaria se me impidió sacar fotos del puerto, salvo por la placa de inauguración, es por ello que retomo la del periódico Radar Político.

Fotografía 7. Muelle del Puerto de San Carlos



(Radar Político, 2016)

Por otro lado, la belleza y apreciación de la Bahía e Isla de Magdalena son otros más de los atractivos que se ofertan dentro de esta ruta. Una excursión efectuada en marzo de 2016 con los alumnos de pesca deportiva del CETMAR, me permitió conocer algunas partes del complejo lagunar. El motivo del viaje fue para celebrar a una de las compañeras del grupo.

Partimos del muellecito, cerca de las 10 de la mañana y el rumbo fue hacia Punta Arenas o Belcher, durante el trayecto de aproximadamente una hora no logramos ver ballenas pero si algunas “toninas” que son una especie de delfines y varios lobos marinos que se acercaban a la panga y a los cuales los alumnos alimentaron con sus desayunos. En Punta Arenas están los restos oxidados de lo que fuera un muelle para la extracción de fosforita en la región (proyecto que no prosperó), a partir de llegar a esta zona, el trayecto consistió en rodear la Isla Magdalena por el interior de la bahía, pasar frente al pueblo de la Isla hasta llegar a las dunas.

La parte de las dunas es la más delgada de toda la isla, quizá de entre medio y un km de ancho; esta franja separa las aguas tranquilas de la bahía de las agitadas del Pacífico, espectáculo que puede observarse al estar en medio de la faja de arena. Las playas de ambos lados de la isla están limpias y son de arena fina, por decirlo de alguna forma “son playas vírgenes” a las cuales sólo pocos turistas acceden, principalmente durante los viajes de avistamiento. En la caminata para pasar del lado de la bahía a la del océano, se escucharon diversos comentarios sobre lo “bonitas” que están las dunas y que de abrirlas al turismo éstas se perderían. Cabe destacar que durante el recorrido siempre se observó una actitud de cuidado ambiental y en el único caso de que alguien lanzó una bolsa de plástico al mar, fue reprendido por el grupo. El resto de la excursión y hasta antes de regresar a puerto cerca de las cinco de la tarde, se pasó el tiempo entre caminatas por las playas, recolección de “galletas de mar” y vueltas por el agua en un salvavidas gigante tirado por la panga.

Otros lugares que no se lograron visitar pero que son muy conocidos son: la Isla de los Patos, la lobera y los bosques de manglares del canal de San Carlos que va hasta la boca de la Soledad (donde se encuentra Puerto López Mateos). También es visitado el pueblo de la Isla, en el cual hay un restaurante muy famoso en el cual te cocinan aquello que pescaste, o bien, prácticamente te pescan al momento lo que gustes.

Los Comondús

Uno de los comentarios de Fernando Jordán refería a que uno no sabe dónde está Comondú hasta que estás en Comondú, y es que los poblados de San Miguel y San José de Comondú o simplemente Los Comondús, están enclavados en el Sierra de la Giganta en una cañada de aproximadamente 16 km, repleta de palmas datileras y con un riachuelo al fondo. El trayecto desde San Carlos es por la carretera número 22 que va a Ciudad Constitución, continúa al norte por la transpeninsular número 1 hacia Ciudad Insurgentes y partir de ésta, sigue al norte por la estatal número 53.

El estado del camino a partir de Insurgentes está en constantes reparaciones debido a que las lluvias destruyen tramos carreteros; también tiene demasiados baches que dificultan un tránsito fluido, el cual dura unas tres horas, sin dejar de mencionar que el ganado vacuno se atraviesa intempestivamente, comúnmente se dice que hay más probabilidad de morir “envacado” que morir en accidente. Estos poblados son el punto más alejado de San Carlos, y están ubicados aproximadamente a 200 kilómetros de distancia al noroeste del puerto.

El primer poblado es San Miguel y aproximadamente a tres kilómetros al noroeste se encuentra San José. Anteriormente fueron pueblos prósperos y autosuficientes que abastecían de lácteos, frutas y ganado a los pueblos vecinos, ambos llegaron albergar más de 2,000 habitantes. Hoy día la población no rebasa los 200 y 100 habitantes, respectivamente, y las actividades económicas van en decadencia (Gámez, Ángeles, & Juárez, 2013; Santos & Olvera, 2014). En ambos poblados es visible el deterioro de las casas antiguas y la vulnerabilidad infraestructural de los hogares más recientes, no obstante, el espacio público de los Comondús ha sido adaptado para parecer “tradicional”: calles empedradas, pintura homogénea y cierto modelo de lámparas para el alumbrado público.

El turismo que se ha intentado detonar en San Miguel y San José es de tipo cultural, gastronómico y naturaleza. El atractivo máximo son las misiones jesuitas, particularmente la de San José, fundada en el siglo XVII y de la cual persiste sólo una de las tres naves originales, mientras que la de San Miguel es de tiempos de la revolución.

La visita a Los Comondús fue por motivo del “Quinto Festival de Cata del Vino Misional 2015”. Puesto que me enteré el último día, apenas logré llegar al final del evento, el día 15 de noviembre y tuve que regresar pronto por la poca disponibilidad del transporte. El principal objetivo del festival del vino es ofrecer la comida típica como queso de cabra y las conservas frutales, así como el tejido en palma. El festival se realizó en San Miguel y sólo pude ver algunos rastros de lo que fue una cabalgata: señores vestidos con sus trajes tradicionales: cueras, sombreros, botines de gamuza y fajas, etc., así como algunos puestos de vinos.

Fotografía 8. Pueblo de San Miguel de Comondú, BCS



Galicia, I. Noviembre de 2015

El paisaje natural es otro de los atractivos, el senderismo por la cañada es una las prácticas promocionadas, pues el humedal de los Comondús fue declarado Sitio RAMSAR en 2008 por hospedar distintos tipos de aves y reptiles (Díaz , Gutiérrez , Wurl, & Martínez, 2008).

Los Comondús, como bien señalan Gámez y Sauvage (2013), son el paradigma de la identidad cultural regional que se basa en la idea del rancho y la huerta, la cual tiene trascendencia desde tiempos prehispánicos con los primeros californios pero con mayor fuerza durante el periodo colonial. Estas ideas son mercantilizadas por el turismo, por ejemplo: los productos se ofertan como “tradicionales y enseñados por los jesuitas”. Asimismo, por el lado ambiental se les promociona como un oasis en medio del desierto.

San Luis Gonzaga Chiriyahui

San Luis Gonzaga es, como reza la publicidad, “una esmeralda en el desierto”, o en palabras de Jordán “donde la soledad es tan inmensa que parece sin límites”. Este pueblo de apenas un puñado de casas y no más de 100 habitantes, se ubica al lado de un riachuelo que abastece a su población, la cual se dedica a la ganadería en pequeña escala. Durante el trayecto se vislumbran pequeños ranchos, los cuales según pláticas, son los que aportan carne a Ciudad Constitución. La continuidad de San Luis Gonzaga puede verse como la supervivencia del estilo de vida “ranchero” que ha permeado el desarrollo de Baja California Sur, un estilo sustentado en el aislamiento, la austeridad y el aprovechamiento máximo de todos los recursos a la mano: extracción de agua, energía solar para electricidad, mientras que otros insumos como alimentos y ropa se compran en la ciudad.

El poblado se ubica aproximadamente a 110 kilómetros de Puerto San Carlos, por la carretera 22 hacia Constitución y al sur por la transpeninsular 1, un pequeño anuncio a 15 km de la ciudad es el inicio de una brecha que conduce a San Luis. El tránsito por la brecha es dificultoso pues la tierra suelta forma hoyos, valles y crestas. Esta particularidad es aprovechada por las carreras off road (todo terreno) locales y estatales. De hecho, la salida a San Luis consistió en acompañar a un grupo de corredores como preparación para las carreras, ya que se hacen recorridos una semana antes para conocer el estado del camino.

El turismo busca explotar la misión del siglo XVII, una misión austera, la cual permanece cerrada al público en general. El edificio así como sus anexos se encuentran muy desgastados. Lo anterior contrasta con la imagen que se intenta promover dentro del programa Ruta de las Misiones. Es difícil concebir que un turista, ávido de experiencias y grandes descubrimientos, tenga satisfacción con la realidad ofrecida.

Fotografía 9. Misión de San Luis Gonzaga, BCS



Galicia Irvin, Marzo de 2016

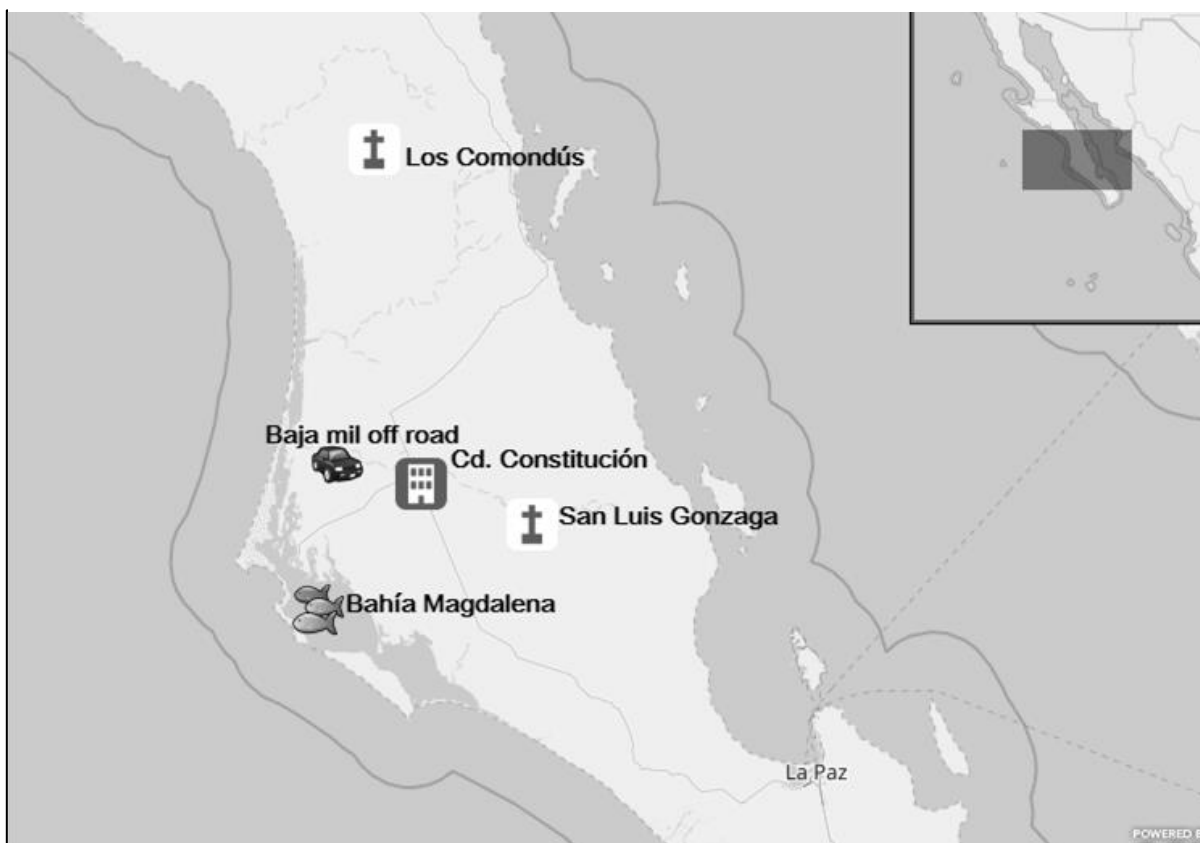
La Carrera Baja 1000 Off Road

La “Baja Mil” o conocida anteriormente como “Mexican 1000” es una carrera de autos todo terreno (off road) que se lleva a cabo en una sola etapa y puede tener dos trayectos, según sea la organización de cada año, puede ser Ensenada-La Paz o el circuito Ensenada. Sus orígenes extraoficiales datan de 1962 y formalmente en 1967, debe se nombre a las 1000 millas que tiene el recorrido en cualquiera de sus modalidades y se lleva a cabo durante los primeros días del mes de noviembre.

Este tipo de carreras fueron muy famosas en la década de los setenta en EUA, pero fueron restringidas debido a los daños ecológicos que ocasionaban. Debido a esto, se empezaron a realizar en territorios mexicanos, los cuales contaban con terrenos desérticos accidentados y por supuesto, cercanía con EUA (Bringas & Ojeda, 2000).

Esta carrera es muy importante para el turismo en la península, ya que significa la llegada de corredores internacionales, así como de seguidores, sin dejar de mencionar el interés de los pobladores por este tipo de eventos. No obstante, como señalan Bringas y Ojeda (2000), los beneficios económicos quedan en patrocinadores y organizadores, casi siempre extranjeros, sin dejar de mencionar los daños al ecosistema desértico como erosión, destrucción de flora y contaminación sonora; las autoras señalan lo irónico que resulta el uso indiscriminado del territorio en pro de la derrama económica en el área natural protegida más grande del país: la Reserva del Desierto del Vizcaíno. Pese a la eventualidad de la baja 1000, el proyecto de atracamiento para San Carlos contempla promocionarla como un atractivo, ya que su trayecto hacia La Paz, pasa por el semidesierto entre Insurgentes-Puerto López Mateos y Constitución-Puerto San Carlos.

Mapa 5. Ruta turística prevista para el proyecto de cruceros en Puerto San Carlos



Uno de los efectos de la Baja1000 son las carreras que se realizan a nivel estatal, regional y local²⁶, las cuales pretenden emularla pero con trayectos más cortos y equipos menos sofisticados. También son una forma de diversión entre los pobladores y una estrategia para reactivar la economía local mediante la compra de autos, refacciones, servicios mecánicos, cerveza, alimentos, botanas, etc. Las carreras locales se llaman DOMIRUN y su recorrido es de entre 80 y 150 km, se llevan a cabo en las diferentes conmemoraciones y ferias regionales, como los Festivales de la Ballena Gris (febrero-marzo), la Expo Comondú (julio) y ferias patronales (Santo Domingo en agosto, María Auxiliadora en mayo, Insurgentes en octubre).

A manera de recapitulación, podemos observar que las enormes distancias entre los destinos y el mal estado de los caminos son los retos más importantes para el proyecto de San Carlos (Mapa 5). El turismo capitalista global se basa en la segmentación del mercado a fin de producir nuevos productos, intensifica la competencia y reorganiza los espacios de consumo a través de rutas, circuitos y bloques comerciales. Si bien, cada lugar tiene su valor en el conjunto, existe jerarquía de lugares que los condiciona a competir por el capital destinados a la infraestructura y promoción (López & Marín, 2012). Las estrategias económicas de Comondú perciben en el turismo la panacea del desarrollo en detrimento del sector primario. En aras de llamar la inversión gubernamental, la publicidad ensalza excesivamente los diferentes atractivos y muchas veces contrastan con su estado actual o con las experiencias buscadas por el turista. La observación de campo permitió ver que, pese a todas las promesas de inversión, aún falta mucho por materializar: infraestructura, publicidad adecuada y gestión social comunitaria.

²⁶ Cabo del Este 250 (Circuito San José del Cabo-San José del Cabo), Dos Mares 500 (Circuito La Paz-Constitución-La Paz), Cabo 250 (Circuito Cabo San Lucas-Cabo San Lucas), Loreto 400 (Circuito Loreto-Loreto), entre otras.

CAPÍTULO 3. PUERTO DE SAN CARLOS, UN PUNTO DENTRO DEL CIRCUITO DE SANTUARIOS BALLENEROS

“Con razón en cada época se cree asistir a la desaparición de los últimos rastros del paraíso terrestre.”

E.M. Cioran

Viajando del aeropuerto al centro de la Ciudad de La Paz, se ubica un monumento que conjuga la forma de una paloma, con la cola de una ballena al sumergirse dentro del agua. Esta estatua hace alegoría a dos cosas: por un lado, al famoso simbolismo del ave como emisora de la armonía y, por otro, la representación de la que, innegablemente, es la especie más característica de Baja California Sur: la ballena gris (*eschrictius robustus*). Esta especie es el atractivo central de la entidad, pese a que en la península convergen alrededor de 30 diferentes tipos de cetáceos. La promoción turística se sustenta en la enorme ruta migratoria de la ballena gris efectuada como parte de su ciclo biológico, de hecho, pareciera que se insinúa una suerte de viaje a propósito del turista. El discurso del ecoturismo expresa que el avistamiento promueve el cuidado de la especie, pues no hace mucho llegó a ser considerada como “en peligro de extinción” y hoy se encuentra sujeta a protección especial (D.O.F., 2002).

La ballena gris es un marino que llega a medir hasta 14 metros y pesa entre 30 y 40 toneladas en edad adulta. Como ya señalábamos, tienen una migración anual que va desde el noreste de Alaska, en los mares de Bering, hasta la península de Baja California y de regreso, su estadía dura en promedio de dos a tres meses. Antes de la travesía, la ballena gris devora una gran cantidad de alimento con el fin de permanecer sin comer durante el viaje. El motivo de la migración es con fines reproductivos, para refugiarse de las frías aguas del norte y dar a luz en zonas protegidas con aguas templadas (Chávez, 2008; Valle & Cariño, 2010).

Esta especie fue cazada desde el siglo XVIII hasta principios del XIX para explotar su piel y extraer aceites corporales. Tan sólo en Bahía Magdalena, las mayores cacerías ocurrieron entre 1845-1847 y entre 1851-1865, periodos durante los cuales se capturaron por lo menos 2,000 organismos (Guerrero, Urbán, & Rojas, 2006). Debido a la matanza desmedida se llegó a pensar en su extinción, sin embargo, después de varios estatutos, leyes y demás ordenamientos jurídicos para su protección, la población se ha recuperado y actualmente oscila entre 15,000 y 22,000 ejemplares, similar a la población original (Chávez, 2008).

México se adhirió a la Convención de Ginebra para la protección de las ballenas desde 1933. En 1972 fue el primer país que decretó a la Laguna Ojo de Liebre como un refugio natural, en la década de los ochenta este decreto se ampliaría a la Laguna de San Ignacio, Guerrero Negro y toda la Reserva Protegida del Vizcaíno (SRE, 2016). En 2002 abarcaría a todas las aguas de los mares patrimoniales mexicanos (D.O.F., 2002).

En este apartado abordaremos algunas reflexiones que nos permitan ver cómo la ballena gris pasó de ser una especie fútil a la más representativa del puerto, lo cual tiene estrecha relación con el ecoturismo. Irónicamente, en la entrada San Carlos se ubican dos elementos contrastantes que representan el cambio de percepciones en torno a esta especie: a la derecha, los restos de una freidera que recuerdan que anteriormente en esta bahía se capturaban ballenas- según algunos comentarios había diversos restos de las calderas en donde se freían y con ellos se planeaba hacer un museo, no obstante, un delegado vendió todo como fierro viejo y sólo sobrevivió la pieza ubicada en la entrada-, en la esquina contrapuesta se encuentra el esqueleto de una ballena; esto podría considerarse como parte de la conservación llevada a otros extremos, la salvaguarda después de la muerte.

Fotografía 11. Esqueleto de ballena gris a la entrada de San Carlos



Galicia, Irvin, abril de 2016.

Transitando por el boulevard que va al centro del pueblo, podemos ver algunos murales en la pared de un hotel, así como propaganda de recorridos ecoturísticos, que juegan con la imagen del cetáceo. En el centro hay diversos murales desplegados en el teatro y en las escaleras de la cancha de fútbol rápido. Estas imágenes reproducen las especies “más representativas” de la región: la ballena gris, la tortuga caguama, los delfines y las garzas. La reiterada aparición de la ballena nos lleva a pensarla como una suerte de geosímbolo, una extensión y representación del territorio peninsular para pobladores y para los turistas. Esta propuesta la retomaremos más adelante.

Fotografía 12. Murales en la explanada de San Carlos



Galicia, Irvin, Noviembre de 2015

Avistamiento de ballena, ecoturismo y sustentabilidad

Antes de entender al avistamiento de ballena gris como una práctica ecoturística, es necesario efectuar un sucinto repaso al turismo ecológico. El ecoturismo, al igual que otros tipos de turismo alternativo, como el de aventura y el rural, está asociado al medio ambiente. Héctor Ceballos Lascuráin es reconocido como el primero que formuló una definición sobre el mismo, su conceptualización también es utilizada por la Unión Mundial para la Naturaleza:

Aquella modalidad turística ambientalmente responsable consistente en viajar o visitar áreas naturales relativamente sin disturbar con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora y fauna silvestres) de dichas áreas, así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que puedan encontrarse ahí, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural y propicia un involucramiento activo y socioeconómicamente benéfico de las poblaciones locales (Ceballos-Lascuráin en Rhodes, 2016, pág. 1).

La modalidad ecológica de turismo surgió en los años ochenta, a raíz de la emersión del concepto de desarrollo sustentable, difundido en convenciones como la Declaración de Estocolmo de 1972, el Informe Brundtland de 1987 y la Declaración de Río de 1992²⁷ (López C. , 2013). En sintonía con la sustentabilidad, el ecoturismo aparece como una crítica al turismo de masas. Pese a que las conceptualizaciones son diversas, la mayoría coincide en la idea del conocimiento y cuidado ambiental. Es factible pensar al ecoturismo como la modalidad que tiene una conexión aún más profunda con el territorio, ya que en su dinámica promueve el contacto con la naturaleza basado en tres aspectos centrales: no perturbar, preferencia por lugares prístinos o en peligro de extinción y búsqueda de la conservación; por decirlo de alguna forma, es más acorde a la idea de sustentabilidad.

No ahondaremos en las controversias sobre el enfoque sustentable, nos limitaremos a señalar que transformó la manera de concebir la relación entre sociedad y naturaleza, al pasar de la idea de amenaza que hay que dominar a la del cuidado ambiental, como aquel bien prístino del cual se abusó hasta el deterioro (Perló & González, 2006). De esta forma, es posible observar que la construcción del medio ambiente es histórica, social e institucional (Melé, 2014). Por ejemplo: en siglos anteriores hubo actividades de caza indiscriminada de ballenas, hoy día la redención humana favorece acciones que coadyuven a la conservación.

²⁷ En términos generales, el desarrollo sustentable se entiende como “el desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades” (ONU, 2016), es decir, busca el equilibrio entre el ambiente y desarrollo humano.

La protección contra la extinción (que sin duda correrán otras muchas especies biológicas como la vaquita marina), atraviesa muchos factores que han favorecido a la ballena gris, como su ruta migratoria que incluye tres países o su atractivo turístico (como el marino más grande del mundo), es decir, se cruzan diversos intereses y relaciones de poder²⁸.

Se puede admitir que el ecoturismo surge de la crisis ecológica mundial, esto es, no es ajeno al conjunto de intereses ideológicos y económicos, sino que existe una estrecha relación entre estructuras y fines de poder con el deterioro y consumo del medio ambiente, que se traduce en una conservación desde la lógica del poder y la economía, de hecho, los asentamientos turísticos se realizan sobre zonas productivas y frágiles, ya que resultan ser las más atractivas (Molina, 1989). La industria eco-turística y el turista buscan lugares prístinos, no alterados por el hombre o por el contrario, en peligro de extinción, esto vuelve al medio ambiente un bien escaso que adquiere mayor valor comercial según sea más exiguo o exótico, una suerte de fetichismo ambiental.

Para ilustrar lo anterior, basta regresar al Mapa 2, donde se observa que prácticamente todos los destinos turísticos de Baja California Sur están sobre o cerca de Áreas Naturales Protegidas²⁹, pese a que éstas tienen el objetivo de preservar el “entorno original”. El desarrollo del ecoturismo pareciera una nueva modalidad del turismo de masas (Bringas & Ojeda, 2000) ya que las acciones encaminadas a su promoción se basan en la homogeneización de los diferentes destinos a partir de la implantación de infraestructura inadecuada (tanto para la conservación ambiental como para las necesidades locales), cuyo único fin es reproducir las comodidades habituales del turista. Por otro lado, la planificación obedece a intereses rectores de organismos internacionales y se encamina a incorporar territorios y culturas al mercado global (López y Marín, 2012).

²⁸ Un ejemplo de ello es el encabezado de un reportaje de UNOTV. En el contexto actual de incertidumbre en las relaciones México-EUA respecto a la migración, “la ballena gris es una mexicana que cruza fronteras”.

²⁹ El objetivo de las Áreas Naturales Protegidas es preservar aquellos ambientes originales que no han sido significativamente alterados por la actividad del ser humano o que requieren ser preservadas y restauradas (CONANP.GOB.MX). Sin embargo, también pueden verse en términos de una “marca” que certifica la calidad u originalidad del ambiente y que funciona como un incentivo para conocer determinado destino turístico.

El circuito de ¿Santuarios Balleneros?

Los primeros avistamientos de ballena datan de la década de los cuarenta del siglo pasado pero adquirieron mayor fuerza a partir de la primera expedición de San Diego en 1972 y alcanzaron mayor popularidad durante la década de los ochenta con el discurso ecoturístico (Hoyt, 2007). Esto nos permite pensar cómo una práctica considerada como ecoturística puede no serlo en otros contextos y de hecho, tener otros fines y/o motivaciones, pues la observación de cetáceos es anterior al surgimiento formal del ecoturismo. Hoyt (2007) define al avistamiento de ballena como aquellas “excursiones en embarcaciones por aire o por tierra (o por agua), con algún aspecto comercial, para ver o escuchar a alguna de las 84 especies de ballenas, delfines o marsopas” (Hoyt, 2007, pág. 1) que puede tener distintos fines, ya sean de recreo, científicos o educativos.

Actualmente, esta actividad se lleva a cabo en aproximadamente 86 países; los que cuentan con mayor cantidad de observadores de cetáceos son Argentina, Brasil, México, Costa Rica y Ecuador y cerca de 500 comunidades son las que detonan esta actividad (Hoyt, 2007; Hoyt & Iñíguez, 2008). El avistamiento de ballenas es de las prácticas turísticas que más han crecido mundialmente en términos de afluencia, durante el periodo 1998-2006, la tasa promedio de incremento fue de 11.3% anual, lo que representa tres veces la tasa de crecimiento mundial y 4.7 veces la tasa de crecimiento en América Latina (Hoyt & Iñíguez, 2008). Una de las comunidades participantes es Puerto San Carlos, recordemos que el complejo lagunar de Bahía Magdalena-Almejas tiene características favorables: diferentes niveles de profundidad, riqueza biológica y la protección por las Islas de Magdalena y Margarita. Si bien, era uno de los entornos preferidos por las ballenas, esta situación ha cambiado por diversos factores humanos, como veremos más adelante.

Es importante hacer algunas aclaraciones sobre el uso del término santuario ballenero. Como se señaló, las ballenas y particularmente la gris, son especies protegidas en todos los mares donde el estado-nación ejerce su soberanía; las aguas mexicanas son el mayor refugio ballenero mundial (Greenpeace, 2016).

No obstante, en la denominación como santuario que otorga la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas³⁰ no hay referencia alguna a zonas especiales para la ballena, ni en la península de Baja California Sur ni en el resto del país (CONANP, 2016). Las zonas de refugio que cuentan con una categoría oficial son: el Área Natural Protegida de la Reserva de la Biósfera del Desierto del Vizcaíno, que incluye a Laguna de San Ignacio y Guerrero Negro y la Reserva de la Biósfera Complejo Lagunar Ojo de Liebre (ambas declaradas en 1972) y que en 1993 también fueron denominadas Patrimonio de la Humanidad por UNESCO. El apelativo de Santuarios Balleneros no tiene que ver con una denominación de la CONANP, podemos suponer que el distintivo es más bien un slogan de promoción ecoturística motivado por otros organismos, como las administraciones municipales o de la entidad federativa.

En San Carlos fue el señor Crispín Mendoza quien inició el negocio del turismo hace cerca de 40 años. En una charla, él narraba que fue gracias a su dominio del inglés lo que facilitó que todos los turistas que llegaban fueran a pedirle un viaje a ver las ballenas. Don Crispín resaltó que en San Carlos fue donde empezó lo del avistamiento y que de aquí se extendió a los demás poblados como Puerto Adolfo López Mateos, San Ignacio y Ojo de Liebre. Otro de los fundadores fue el señor Enrique Soto, quien nos contó que en 1993 se conformó la primera cooperativa dedicada a los servicios turísticos llamada “Unión de lancheros y prestadores de servicios turísticos” conformada por 12 miembros pioneros, que iniciaron solamente con dos permisos y que se elevaron a seis para 1995. Posteriormente, surgieron diversos conflictos de tipo administrativo, que dieron paso al surgimiento de nuevas cooperativas en la comunidad, como Mar y Arena, Soto Tours, Bag Bay Tours, Hotel Brennan, entre otros.

La regulación oficial es mediante las normas NOM-EM-074-ECOL-1996 y NOM-131-ECOL-1998. Las principales características de estas normas tienen que ver con: velocidad de 5 a 10 km por hora o 4 nudos, evitando cambios bruscos que alarmen a las ballenas; una distancia de 30 metros entre la embarcación y el cetáceo, en caso de un comportamiento amistoso se puede tener una distancia y velocidad neutral; no debe de

³⁰ “Aquellas áreas que se establecen en zonas caracterizadas por una considerable riqueza de flora o fauna, o por la presencia de especies, subespecies o hábitat de distribución restringida. Dichas áreas abarcarán cañadas, vegas, relictos, grutas, cavernas, cenotes, caletas, u otras unidades topográficas o geográficas que requieran ser preservadas o protegidas (Art. 55 LGGPEA)” (CONANP, 2016)

haber más de dos embarcaciones por ballena y el avistamiento debe durar 30 minutos (90 de acuerdo a la primer norma), también se determinaron áreas para efectuar la actividad.

Para San Carlos se establece el área central de la Bahía de Magdalena y un calendario de avistamiento entre el 1 de enero y el 15 de abril (aunque ésta suele variar cada año), así como 12 embarcaciones menores y dos mayores³¹ por día y la probabilidad de aumentar 10 embarcaciones menores los sábados y domingos (D.O.F., 1996). La observancia a la norma se lleva a cabo de manera parcial, pues como mencionaron muchos entrevistados, hoy en día se acosa a la ballena al grado de que no se les respetan las áreas delimitadas para su reproducción o superan el número de embarcaciones posibles para un avistamiento. Asimismo, la lógica económica se hace presente, pues se incrementa el avistamiento en los días que mayor tiempo tienen las personas para viajar, como si la disponibilidad y conducta de las ballenas tuviera ese orden.

El tour a las ballenas empieza desde las siete de la mañana para evitar el viento del mediodía. El viaje dura alrededor de unas tres, cuatro y hasta seis horas, dependiendo del tiempo que se tarde en encontrar las ballenas o del tiempo que decidan rentar la panga. La embarcación puede llevar hasta 10 pasajeros y el precio por hora es de 850 pesos. El recorrido empieza en el muellecito turístico, de ahí se parte a buscar las ballenas por la bahía y el avistamiento dura aproximadamente una hora. Ahora, en caso de no encontrar ballenas dentro de la bahía y tener riesgo de salir a mar abierto por el viento, puede aplicar el plan B (así lo llama un prestador de turismo), el cual consiste en conocer la bahía como la isla de los patos, la lobera, las dunas y el pueblo de la Isla.

³¹ Embarcaciones menores son aquellas de hasta 10 metros y 2 toneladas de peso, las mayores son de más de 10 metros y más de 2 toneladas de peso

Fotografía 13. Ballena gris en Bahía Magdalena, al fondo la Isla de Magdalena



(Magbay Sport, enero de 2014)

La afluencia turística es mermada, pues no llegan tantos turistas como en años anteriores. De acuerdo al reporte de Pelagic Life (2014), el aproximado de turistas para ese año fue de 3,000, mientras que el trabajo de Rubio (2014) señala números mucho menores, entre 1,000 y 1,800 turistas en promedio. De acuerdo al testimonio del dueño de un hotel, durante la temporada de tres meses, realiza cerca de 200 viajes a ver las ballenas y tiene una ocupación de unos 1,000 turistas.

Los pescadores dicen que los del turismo se andan peleando hasta por un turista. La poca afluencia detona una competencia ardua, que puede llegar hasta descalificaciones del servicio del otro, se dice que “tal ballenero no hace bien el recorrido” “que va muy rápido” o “no le importa la hora, aunque sepa que no hay ballenas, aun así va y con eso nos quema a todos”. Una considerable afluencia o mayores recursos para promoción, como folletos o mapas, se suele atribuir a las amistades políticas de los prestadores de servicios turísticos.

Una anécdota que refleja lo anterior me fue transmitida por José, un muchacho del puerto. Él contó que en cierta ocasión uno de sus amigos visitó San Carlos, éste amigo tenía “apariencia gringa” (relacionada en el imaginario social con la tez clara, cabello castaño, alto) y al ir a dar la vuelta en carro por el pueblo fueron interceptados por un prestador de servicios turísticos que fue siguiéndoles por todas las calles hasta que finalmente les alcanzó, al final, se limitó a ofrecer disculpas y a decir que su intención era ofrecer un tour. Con este comentario podemos ver la competencia por captar los turistas, sobre todo a partir de clasificarlos por su apariencia física. Destaca que la mayoría de servicios son de contratación anticipada: reserva por internet o frecuentan a la misma cooperativa desde hace años, esto es, son clientes y esos atraen a más clientes.

Los prestadores reconocen que antes llegaban turistas de todos lados, desde EUA hasta Europa, mientras que en los últimos años han llegado un porcentaje similar de mexicanos, sobre todo de la Ciudad de México. La reducción del turismo extranjero tiene relación con la situación nacional de violencia e inseguridad. Así lo exponía un prestador de turismo:

Pues fíjate que todavía hace unos 10 años llegaban muchos extranjeros: americanos, alemanes, italianos, franceses pero de hace unos cinco años para acá, son casi mexicanos. El extranjero internacional teme mucho a la inseguridad que México ha logrado la fama tener, incluso algunos clientes que han venido desde hace 10 años me dicen “yo quisiera ir pero está muy feo, las noticias se oyen, es peligroso”, y no vienen...

La preponderancia de los extranjeros provocó que se demeritara a los nacionales. En el imaginario de los pobladores está que el turista extranjero viene más preparado, con más conocimientos sobre la ballena o sobre los lugares que visitarán. No menos importante es el aspecto económico, ya que los nacionales “regatean” el servicio mientras que los otros pagan sin más. Probablemente esta actitud detonada por el turismo contribuya a los estereotipos y recelos hacia los mexicanos del resto del país.

Por otro lado, es irónico que en este momento de impulso al turismo la llegada de ballenas grises sea cada vez menor. Ya mencionábamos que entre más escaso es el producto a ofertar, mayor es el valor comercial. Cundo antes no había turismo, había muchas ballenas, así lo recuerdan don Ángel y don Juan:

Por ejemplo, yo te platico de cuando había ballenas (en los setentas), nosotros estábamos trabajando langosta, ¡por Dios! ¡Teníamos que ir con unos fierros volteándole para pasar por la bocana de tantas ballenas que había! y ahorita de casualidad encuentran unas 4 o 5, estaba un hervidero de ballenas que teníamos que esperar a que bajara la marea, le dicen la marea uno cuando el agua sale, y ya le volteábamos tantito para poder pasar (Señor Ángel, 80 años).

No'mbre, aquí había ballena que no te dejaba pasar en la panga para el otro lado, de tanto animalero. Nomás que empezó a entrar lo de la sardina y como van por el canal... había como ocho barcos sardineros. Eran muchos barcos, entonces comenzaron a dejar de entrar. Y luego hicieron el muelle, lo alargaron, y como está toda la noche "ps, ps, ps" ¿cuál ballena?, y luego hicieron el muelle de petróleos, de la termo, y también varios meses pasaron golpeando (Señor Juan, 78 años).

Hoy día ya no llegan tantos cetáceos, dicen que apenas entran unas 10 durante toda la temporada, por lo que no sólo se pelean por un turista, sino también por las ballenas:

El año pasado, lo más que tuvimos en la bahía fueron siete ballenas en la boca, que no desarrollaron su ciclo de vida como era usual en años anteriores. Primero aparecen en la boca, en medio de las dos Islas, Margarita y Magdalena, y ahí permanecen unos días. Siempre, como a la primera luna llena de enero, que viene siendo como del 9 al 12 o 15 de enero, siempre aparecían y mirabas una o dos, las encontrabas en varias áreas de la bahía. Pero después de esa luna llena me he estado fijando en los últimos años, o es la experiencia que tengo yo desde el 93 para acá con el avistamiento de ballena, que después aparecían muchas, 40, 50, 60 ballenas, que no las podías contar, en la pura entrada; entonces, para la otra luna llena, en febrero, es cuando las empezábamos a encontrar adentro, en el bajo de Magdalena, que es un bajo en el centro de la bahía (prestador de servicios turísticos, 56 años)

Entre algunos motivos que inducen esta situación, como ya adelantaba el comentario de don Juan, son los golpazos y los ruidos que se provocan con la construcción de los muelles, primero con el muelle comercial y en estos últimos meses con la ampliación como parte del programa de cruceros. Cabe mencionar que las ballenas se orientan por medio de secuencias tonales, esto es, por medio sonoro a través del mar, por lo que cualquier alteración afecta su comunicación y ubicación.

Otra actividad que amenaza a las ballenas es la minería submarina promovida a través del proyecto “Don Diego”, impulsado por Odyssey Marine Explorations (filial de Exploraciones Oceánicas). Este proyecto fue presentado en 2014, pretende dragar grava fosfática del fondo marino de la Bahía de Ulloa. Hasta 2016, tal iniciativa había sido rechazada en tres ocasiones por los impactos negativos que podría generar en el ambiente. Algunos de éstos tienen que ver con el ruido submarino, lo cual ahuyentaría peces y la remoción de grandes cantidades de micro-algas, deviniendo en marea roja. El Dr. Jorge Urbán, especialista en estudios balleneros, considera que el ruido no va a matar a los cetáceos pero los va a alejar de su ruta, “y eso significa un gasto mayor de energía, y una afectación a las zonas donde hay una actividad turística ya desarrollada desde hace varios años” (Excélsior, 2014). Debido a su ubicación, la zona más afectada sería la Bahía de Magdalena.

Los prestadores de servicios turísticos conocían el proyecto y se mostraban en contra, no obstante, el conocimiento era escaso porque las reuniones para ofrecer información habían sido limitadas y se realizaban en Ciudad Constitución. La mayor intervención ha sido por las asociaciones civiles y por las escuelas de nivel superior, en especial de Sociedad de Historia Natural Niparajá y la UABCS.

La poca planeación del calendario pesquero también afecta la temporada turística. Hay que recordar que alrededor del 70% del sector pesquero de Baja California Sur está concentrado en Bahía Magdalena. El ruido de las pangas que van a pescar el camarón, durante los meses de septiembre a marzo, “incómoda” la presencia de la ballena dentro de la bahía, decía un pescador: “son muchas horas, muchos días los he vivido con las ballenas y yo pienso que no es otra cosa que les invadimos su terreno, no tienen dónde llevar a cabo lo que tienen que hacer”:

Por ejemplo, la temporada de la ballena se tiene que cuidar. La zafra del camarón son siete meses, septiembre a marzo ¿por qué del 20 de enero al 15 de febrero no se suspende? que es cuando la ballena realiza su ciclo de reproducción de vida, nunca se ha hecho eso. Al contrario, aquí la Bahía Magdalena es una bahía muy generosa y el gobierno también, sigue dando impulso a la pesca comercial, cargando y cargando más embarcaciones (prestador de servicios turísticos, 56 años).

La afluencia de ballenas se concentra en bahías más al norte de la entidad, como Ojo de Liebre y San Ignacio, así como en la Boca de la Soledad (López Mateos), donde se encuentran comunidades más pequeñas, lo que permite detener la pesca durante el periodo ballenero y, por ende, una mayor llegada de cetáceos. El trabajo de Rubio (2014) señala el éxito diferencial de las actividades ecoturísticas en relación con la dependencia de la pesca en San Carlos y López Mateos, en donde el primero tiene un menor crecimiento turístico en relación a la preponderancia de la pesca y el segundo posee mayor afluencia turística pero un sector pesquero menos significativo.

Eric Rubio (2014) rescata la importancia de la ballena gris para la regeneración de los anfípodos, oxigenación de la arena marina y liberación de nutrientes que favorecen el crecimiento de las diferentes especies marinas. El arribo de ballenas tiene mucho que ver con la reproducción de los ciclos biológicos, de ahí la importancia de referirnos al territorio en términos ecológicos y la importancia de la ballena más allá de un bien turístico.

Pareciera que casi todo juega en contra del turismo de avistamiento de ballenas en Puerto San Carlos, sobre todo por su competencia con la pesca ribereña. Asimismo, la dificultad para encontrarlas hace que el turista se vaya desencantado. Como decía un prestador de servicios “cuando los turistas vienen a ver ballenas, ellos se imaginan un espectáculo bonito y uno anda batallando para encontrar una ballena”.

Es importante decir que en Puerto Adolfo López Mateos hay más afluencia turística y eso no sólo tiene que ver con su sector pesquero más reducido, sino también con el papel de las agencias turísticas. Debido a que hay una mayor llegada de ballenas, el recorrido para encontrarlas es más breve e implica menor gasto de combustible. Las agencias de viajes mueven el flujo turístico hacia López Mateos debido al menor costo del tour y una mayor rentabilidad económica. En cambio, en San Carlos hay un número mayor de atractivos pero el costo por recorrido es mayor. Es común escuchar las descalificaciones hacia los prestadores de servicios de López Mateos, se dice que ellos no respetan las normas de avistamiento y que en muchas ocasiones no cuentan con los permisos o exceden la capacidad de carga de las pangas.

El llamado “Circuito de Santuarios Balleneros” puede verse reducido a pequeñas inversiones a través de infraestructura mínima como el muelle y oficinas turísticas a través de APIBCS, así como el apoyo al Festival de la Ballena Gris efectuado cada año. Los festivales, el de la ballena y el de la tortuga, son los que ejemplifican de manera más visible algunos cambios en sintonía con el desarrollo ecoturístico, no a nivel material sino cultural, aunque con resultados diversos.

El Festival Internacional de la ballena gris de San Carlos y de López Mateos, surgió en 1993. Esta estrategia del gobierno de Comondú fue para orientar el desarrollo turístico hacia los puertos del Pacífico tras la escisión de Loreto en 1992, ya que era el poblado que concentraba el sector turístico municipal³². Este festival se celebra en el mes de febrero o marzo (edición XXI 2016) y como su nombre lo dice, conmemora la llegada de la ballena gris.

La organización del festival de la ballena está a cargo de un comité del pueblo en colaboración con el ayuntamiento municipal y el delegado. Con un mes de anticipación, se organiza el certamen “reina del festival”, que conlleva diferentes actividades como concursos de mejor vestido y campañas de recolección y reciclaje. También se llevan a cabo torneos de pesca deportiva en diferentes modalidades, competencia de pangas adornadas, concursos de gastronomía, programas ambientales y culturales como bailes regionales y carreras *off road* en los límites del poblado.

El otro festival es el de la “Tortuga Marina en su hábitat natural el agua”, a cargo de la asociación civil Vigilantes de Bahía Magdalena, celebrado en el mes de julio (actual edición XIV 2016). Este festival nació como iniciativa de la escuela de campo y de los fundadores del Grupo Tortuguero de las Californias para apoyar la conservación de la tortuga y el acercamiento a las nuevas las generaciones. Como señala el Dr. Gustavo Hinojosa, la parte cultural iba en contra, dado que el consumo de la tortuga era algo tradicional en la región³³.

³² Entrevista con el exdiputado local, Adolfo González. Marzo de 2016.

³³ Este apartado se basa en una entrevista escrita con el Dr. Gustavo Hinojosa Arango, ex director de la Escuela de Campo, realizada en Octubre de 2016.

Este festejo trata de concientizar sobre la importancia de la tortuga caguama, señalar los riesgos en los que se encuentra y desvincularlo del consumo tradicional. Actualmente tiene diversas actividades similares al festival de la ballena, como la presentación de reina del festival, campañas de limpieza del manglar y de la playa, noches bohemias, entre otras. Pese a estas estrategias, aún persiste la captura ilegal de la tortuga, sobre todo en los campamentos pesqueros como San Buto.

En ambos festivales pueden verse contrastes y no es azaroso que el de la ballena sea más exitoso y que cuente con mayores recursos gubernamentales, pues es el más rentable en términos turísticos. También refleja la “representatividad” de esta especie como intrínseco a la entidad. Ambas iniciativas pretendieron fortalecer la identidad san carlense puesto que no había festividades en común. No obstante, existe división entre los pobladores por ver que carnaval resulta más exitoso; comúnmente se comparan los logros y actividades de cada uno, llegando hasta la descalificación; hay que personas que participan en uno y no lo hacen en el otro. Es aquí donde se “quiebra” esta supuesta unidad que se pretende promover.

Algunos comentarios referían que en los últimos años la desorganización del festival de la ballena provocó que perdiera “categoría internacional”. Los prestadores de servicios turísticos acusan que se ha convertido en “fiesta de pueblo, se popularizó” dejando de lado el objetivo central como el deporte, la cultura y el arte. Asimismo, argumentan que estos festivales no inciden en la afluencia, pues como ya dijimos, sus dinámicas de captación de turistas no son espontáneas o derivadas del turismo atraído por la festividad, sino bajo el esquema de reservación. Es importante mencionar el papel de gobierno municipal en el festival de la ballena a través del Instituto de la Juventud y la Secretaría de Turismo, los cuales fungen como los intermediarios entre el nivel local y estatal. Ellos son los que dirigen las campañas publicitarias: vídeos, fotografías e impresos que se transmitirán en el estado.

De manera general pudimos identificar tres posturas respecto a los festivales, en especial el de la ballena. El gobierno y las asociaciones civiles buscan incentivar el turismo en la región e introducir el discurso de la valoración ambiental en las diferentes actividades, esto responde a la diversificación económica. Los prestadores de servicios turísticos tienen una suerte de apropiación turística, aunque desdeñando algunas de sus prácticas que no les beneficien en términos económicos o simbólicos. Lo anterior contrasta con la apropiación que hacen los pobladores en general, que lo ven como una oportunidad de diversión pero desvinculada de la conciencia ecológica, donde es habitual el consumo de alcohol y los bailes populares, aunque no significa que no participen de forma activa en actividades de otra naturaleza.

Llama la atención cómo el festival de la ballena, pese a ser inducido por ideologías externas, como el ecoturismo, al momento de ser apropiado por los pobladores adquiere connotaciones negativas y, de hecho, se intenta redirigir para aquellos a los que fue destinada: los turistas. Podríamos coincidir con lo planteado por Mijail Bajtin (1987) al proponer al carnaval como la otra vida, salir de la rutina, donde el pueblo se apropia “tácticamente” de una festividad oficial para reafirmarse a sí mismo. Además de ello, también sellan las nuevas y cambiantes relaciones con el territorio.

La influencia del turismo en el territorio: paisajes y geosímbolos.

Como señala Gilberto Giménez (2005), el paisaje es construido socialmente y su “percepción” es fruto de acciones sobre el entorno y de las proyecciones culturales de determinados grupos sociales. Este autor considera que el paisaje es “un punto de vista de un conjunto sobre la porción de un territorio, a escala predominantemente local, y algunas veces, regional” (pág. 14). La función primordial del paisaje vendría a ser símbolo metonímico del territorio no visible en su totalidad, que puede ser la parte más representativa, más usada o hasta la más estética de éste. Otra función es servir de diferenciador del territorio, esto es, resaltar su peculiaridad frente a otros espacios, de ahí la selección de paisajes particulares en la industria turística.

López y Ramírez (2012) señalan que no hay paisajes naturales sino culturales, consecuencia de cierta apropiación del espacio, por lo que sus expresiones de pensamientos, ideas y emociones son muy diversas. Al formar ciertas imágenes y patrones de significados, se permite ejercer control sobre el comportamiento de las personas, ya que éstas asumen los paisajes culturalizados de forma natural (por no decir manufacturados por la industria turística). Se incorporan al imaginario social, son consumidos, defendidos y por ende, legitimizados, con ello se contribuye a su turistificación.

El paisaje de San Carlos y de la Bahía de Magdalena se convirtió en un recurso publicitado turísticamente, resaltando aspectos como las islas, las dunas, la bahía y la diversidad biológica, en detrimento de los grandes problemas que sufre el ecosistema: contaminación de sólidos y sobreexplotación ambiental. El turismo es un factor en la construcción territorial: puede contribuir a visión más completa del territorio con potencialidades y debilidades o una visión imaginaria, sustentada en la fantasía (Cammarata, 2006).

Ilustración 1. Folleto turístico sobre Bahía Magdalena



El siguiente extracto de un folleto ejemplifica la “descripción turística” del paisaje de Bahía Magdalena:

La bahía está protegida de las grandes olas del Océano Pacífico por las Islas de Magdalena y Margarita, formadas en su mayor parte por dunas de arena blanca, caprichosamente esculpidas por el viento. Su bella costa llena de playas, estuarios, pantanos y manglares constituye un hermoso hábitat, tanto para las aves marinas, como para peces y otros seres subacuáticos.

Pero la gran Bahía Magdalena tiene reservado para el visitante muchas sorpresas más: en sus lagunas, canales e increíbles islas, con sus limpias aguas, dunas, esteros y manglares, se forman fantásticos escenarios donde la vida marina se desborda y manifiesta ante tus ojos, en una de las más bellas biodiversidades

Después de visitar este santuario de la vida marina... ¡volverás a creer en los milagros!

Este paisaje turístico se intrinca con el paisaje cotidiano e identitario (Giménez & Héau, 2007); es vivido y resignificado por pobladores de forma directa o indirecta. En las entrevistas con los prestadores de servicios turísticos siempre resaltaron la importancia biológica, la belleza y las peculiaridades de la bahía, una suerte de interiorización de la mirada turística. También se encuentra reproducida en las pinturas del pueblo, como muestra el siguiente collage de imágenes.

Fotografía 14. Pinturas sobre el paisaje de Magdalena



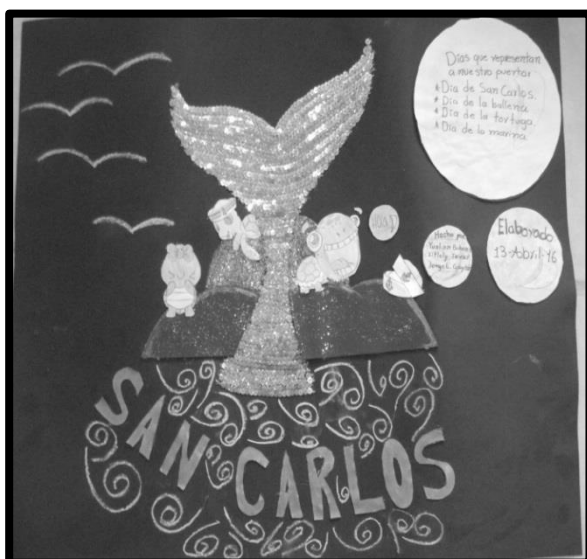
Galicia, Irvin (2016). En la parte superior izquierda está un mural ubicado en la fachada de un hotel. En la superior derecha un mural en el centro del pueblo. En la parte inferior está un mural en una barda del centro.

Dado que es una región biodiversa, es evidente que la flora y la fauna forman parte de estos paisajes. Esto lleva al tema de los geosímbolos. La geografía, en su sentido más amplio, incluye todos los elementos del espacio: accidentes geográficos, cuerpos de agua, etcétera; la flora y fauna forman parte dinámica del territorio, por tanto, contribuyen a su creación, así como los paisajes.

“Un “geosímbolo” se define como “un lugar, un itinerario, un extensión o un accidente geográfico que por razones políticas, religiosas o culturales revisten a los ojos de ciertos pueblos o grupos sociales una dimensión simbólica que alimenta y conforma su identidad” (Bonnemaison, 1981, pág. 256 en Giménez, 2005, pág. 11)

Algunos trabajos sobre las representaciones sociales en el norte de México identifican la importancia del desierto (Giménez & Héau, 2007). Los cerros y cuerpos de agua también se han constituido como geosímbolos en Baja California (Tapia, 2009). Durante la estancia de campo pudimos percatarnos de varios geosímbolos en los poblados de la entidad, como el Cerro Pilón en la comunidad de la Purísima (Comondú), los aljibes y las cañadas en las comunidades de San Miguel y San José, o la Sierra de la Giganta, en Loreto. En una propuesta un tanto arriesgada, podemos afirmar que la ballena gris se ha convertido en una suerte de geosímbolo (¿o representación social?), pues su imagen se vincula directamente con el territorio peninsular. Como ya mostramos, en los murales los pobladores la reconocen como aquello que les es representativo³⁴. Esto tiene detrás un contexto y cuenta con elementos simbólicos: apreciar su grandeza y la importancia ecológica e histórica o protegerla contra la extinción.

Una actividad que vincula lo anterior, son los dibujos fruto de una tarea con los alumnos de pesca deportiva del CETMAR. El trabajo consistió en plasmar aquellos elementos que ellos consideraban como representativos de San Carlos. A continuación el producto de los cuatro equipos conformados.



Equipo 1: Yunlinn, Xitlaly y Jorge.

Se distingue la cola de la una ballena, las tortugas y algunas gaviotas. Al fondo la Isla Magdalena con la puesta de Sol.

³⁴ En una dinámica con los pobladores que accedieron a responder las preguntas, al final de la entrevista mencionaban las 3 primeras palabras que se les venían a la mente al decir “Baja California Sur”. En la mayoría de los casos coincidieron: ballenas, desierto y mar.



Equipo 2: Azucena, Hannia M. Hannia L.

En el fondo está el sol con algunas nubes entre la boca de la bahía (Isla Magdalena y Margarita), con la cola de la ballena, una tortuga y aves. Incluye a las almejas y una panga (relacionado con la pesca).



Equipo 3: Ennia, Daniela, Karen y Cristian.

Plasma las islas con el Sol, en un cielo con aves y nubes. Privilegia la panga con los buzos así como con las especies que se pescan en la región. También aluden a la cola de la ballena.



Equipo 4: Enrique, Martín y José.

Reproduce la puesta de Sol entre las islas y las dunas. Introduce la imagen del manglar, crustáceos, tortugas y peces. También rescata una panga y un buzo. Dibujan la silueta de la cola de una ballena.

Como se observa, también sobresale la idea de las Islas de Magdalena y Margarita como geosímbolo, ya que a partir de ellas se formó la bahía y con ello la vida en el puerto, tanto a niveles biológicos como sociales (pesca y turismo). No es azaroso que se señale que San Carlos está protegido por ellas. Resalta que en tres de los dibujos muestran las dos actividades primordiales: turismo, representada por la ballena y las tortugas, y la pesca, vinculada con las pangas y peces. Es importante anotar que en todos los diseños se representa a la ballena sólo con su cola (es metonímico, la parte por el todo), y que ha sido una imagen difundida ampliamente por la publicidad turística.

Con todo lo anterior, puede verse una apropiación territorial a partir de la influencia turística. En la fotografía 12 se observan algunos de los animales “más característicos” de la bahía: garzas, ballenas, delfines y tortugas. El paisaje turístico invisibiliza aquellas especies que permiten la reproducción social de la comunidad: camarón, almejas, pescado, callo, tiburón, entre otras muchas más. De hecho, la única referencia a la pesca es una escultura de un pescador con tarraya en el centro del pueblo. Irónico que en un pueblo de pescadores no haya alguna referencia física al respecto. Como señala Bustos (2001), la apropiación no siempre incluye a toda la colectividad y sólo beneficia a un determinado grupo social, esto va de la mano con la construcción de un paisaje turístico.

A través de los capítulos dos y tres, pudimos conocer algunas de las peculiaridades de los proyectos turísticos en San Carlos: el punto de atracado de cruceros y el circuito ballenero. Sostenemos que ambos planes son consecuencia de la turistificación agresiva del territorio peninsular. Resulta una reorganización territorial en función de las actividades turísticas así como integraciones a nivel nacional y global por vía del turismo (Zúñiga, 2016). Esto se observa en la ruta cultural-ecoturística que se pretende desarrollar en San Carlos, cuyos vínculos serían estrictamente turísticos.

Es interesante observar cómo conviven diferentes modalidades de turismo, por ejemplo: el turismo de cruceros puede ser visto como un turismo masivo, la ruta de las misiones es de índole cultural y el avistamiento de ballena como ecoturismo. Cada proyecto es detonante de nuevas relaciones entre el humano y el territorio.

La mirada regional permite constatar cómo el funcionamiento de estos proyectos está relacionado, al menos a nivel de afluencia e infraestructura. Por ejemplo: para llegar a San Carlos puedes hacerlo por el aeropuerto de Los Cabos, La Paz o Loreto; según sea la afluencia de los grandes centros turísticos, será la de los de menor alcance. Como bien señalan otros estudios y lo cual es obvio mediante un recorrido por la península, las inversiones se han concentrado en el polo de Los Cabos y en menor medida en La Paz y Loreto. Esta situación ha dificultado, probablemente continuará siendo así, que otros destinos reciban recursos económicos e infraestructura, como el caso del punto de atraco para Puerto San Carlos. La “carencia” de inversión en infraestructura deviene en que no se reflejen las promesas del desarrollo turístico y por ende, los pobladores no tengan grandes expectativas al respecto. Esto hace que sólo un sector, que cuenta con los capitales necesarios, pueda participar en la actividad turística, exceptuando a la población en general, que a su vez fragmenta la organización social. En San Carlos sólo existen cinco cooperativas que se dedican a la actividad de avistamiento (sumando un total de alrededor de 30 socios).

La turistificación del territorio reestructura en términos productivos a los espacios rurales, los refuncionaliza mediante otras formas de apropiación y valoración, lo que puede contribuir a la legitimación de nuevas formas de ocupación y exclusión, como la gentrificación (Cruz, Zizumbo, Cruz, & Quintanilla, 2012). Como se verá en el siguiente capítulo, el cambio de las actividades pesqueras hacia las turísticas incentiva nuevos usos del territorio. Un término que nos ayuda a comprender este proceso es el de nuevas ruralidades, concebido como los cambios entre lo rural y lo urbano, fruto de la globalización y los intercambios culturales, económicos y políticos etcétera. (Salas, Rivermar, & Velasco, 2011). El turismo implica un tránsito del sector primario al terciario; fomenta la pluriactividad y la multifuncionalidad de los pobladores al insertarse en nuevas actividades que permitan subsistir. Muestra de esta diversificación laboral son los empleados de los seis hoteles y 11 restaurantes del puerto. Este es un tema que queda abierto a posteriori: el estudio de las personas que laboran dentro de la industria turística local: capitanes, camareros, meseros y cocineros.

El ecoturismo es un sector muy pequeño pero enfrenta grandes retos, especialmente la aceptación entre la población de pescadores, pues como ellos reconocen:

El turismo es una opción, pero en realidad, aquí no hay mucho turismo, los pescadores que son de aquí y tienen turismo sobreviven un mes o dos meses con el turismo, nomás y se acabó (...) Para la cantidad de pescadores que hay, no es una solución el turismo, al menos ahorita no, a lo mejor a largo plazo (pescador, 37 años)

Es por ello, cómo se tratará en el siguiente capítulo, que hay una serie de iniciativas que buscan diversificar la oferta turística y superar la temporalidad. En la práctica en un mismo espacio pueden convivir diversas lógicas, esto es, diferentes procesos de reapropiación territorial y resignificación paisajística (Valcuende, 2007).

CAPÍTULO 4. LOS DIFERENTES USOS DEL TERRITORIO: ENTRE LA PESCA RIBEREÑA, LA ACUACULTURA Y EL ECOTURISMO

“Entonces, a quien quiera a sus hijos, no sólo tiene que preocuparse por la herencia o por los mimos que le da, preocúpese por el territorio que le va a quedar, por la esperanza que le va a quedar”

Pepe Mujica

El ser humano es la única especie que tiene una relación con el territorio más allá del utilitarismo, es, por usar la expresión de Cassirer, un animal simbólico, dota al territorio de creencias, valores y significados que orientan sus acciones como individuo dentro de un grupo social y sus relaciones con el espacio. Los diferentes agentes sociales que habitan o usan transitoriamente el territorio tienen distintas representaciones simbólicas que fundamentan sus prácticas, esto es, detrás de cada territorio se encuentran diversos órdenes sociales en conflicto y en cooperación (Zamora & González, 2014).

La construcción territorial es histórica, a grandes rasgos podemos señalar tres momentos en el uso del territorio en San Carlos. En un inicio, durante la década de los sesenta, el puerto fue pensado exclusivamente para el comercio. Con el “descubrimiento” de la riqueza de Bahía Magdalena y la llegada de inmigrantes del interior del país y de la entidad en el contexto de la crisis del agro en el Valle de Santo Domingo, se intensificarían las actividades pesqueras. Hoy día, con un sector pesquero en crisis y un puerto comercial prácticamente cerrado, se asoman actividades alternativas que permitan a los pobladores subsistir: el ecoturismo y la acuicultura. Esto no significa que un momento se suceda después del otro, sino que, surgieron, coexisten y adquirieron importancia en contextos diferentes.

Los proyectos turísticos crean nuevas prácticas sobre el territorio, se concretan en él y lo valorizan de distintas formas, apropiándolo material y simbólicamente, actuando y ejerciendo poder a través de él (Bertoncello, 2002). Podemos decir que las diferentes territorialidades son relacionales, se van nutriendo unas de las otras, por ejemplo: explotación-cuidado, atractivo-desagrado, aprecio-desinterés. De acuerdo a Cammarata (2006), los significados y símbolos de la cultura local le dan sentido a las prácticas sociales de los habitantes. Creemos que la crisis pesquera da sentido a las diferentes actividades ecoturísticas, pues marcan la distinción entre “depredación” y “conservación”. En el capítulo anterior reconocimos la influencia del turismo para generar nuevas representaciones del territorio, de la flora y la fauna, que se ancla en la historia del puerto, ya sea de forma positiva (de continuación) o negativa (de deslinde).

Nos interesa observar tres usos del territorio entre los san carlenses: la pesca, la acuicultura y el ecoturismo. Con ello, se ve que el territorio enfrenta una turistificación agresiva, que a su vez origina nuevos significados y relaciones. Partimos de la distinción que realiza Gilberto Giménez (1999; 2005); hay dos formas de apropiación territorial: la utilitaria-funcional y la simbólica-cultural. La primera tiene que ver con el territorio como mercancía generadora de renta, como medio de subsistencia e inmerso en relaciones de poder. En cambio, cuando se habla de un territorio cultural se refiere a estar inscrito en la tradición, por ejemplo: como recinto sagrado, reserva ecológica o patrimonio, como símbolo de alguna comunidad o identidad de algún grupo social. Como el mismo autor especifica, en algunos casos ambas dimensiones pueden separarse pero generalmente son indisolubles y van siempre juntas, es por eso que el territorio es simultáneamente material y cultural (Giménez & Héau, 2007).

El territorio utilitario: notas sobre la pesca ribereña en Puerto San Carlos

Siguiendo con el enfoque de Gilberto Giménez, podemos decir que la pesca es una actividad que se apropia utilitariamente del territorio, busca generar renta a través de la obtención de recursos naturales que permitan subsistir. Al mismo tiempo, se ve atravesada por múltiples relaciones: las que hay entre cooperativistas o permisionarios, con las instituciones a cargo, con los compradores y con el territorio.

Para comprender algunas de las peculiaridades de la pesca en San Carlos nos basamos en postulados emergidos de lo que se conoce como antropología marítima o antropología de las zonas costeras. A grandes rasgos, esta subdisciplina puede entenderse como el estudio de las dinámicas sociales y culturales de los espacios costeros (De la Cruz y Argüello, 2006). De acuerdo a estos autores, la pesca como actividad económica presenta una infinidad de modalidades; pese esta diversidad, existen algunas constantes que se repiten en las diferentes sociedades, tal como sucede en San Carlos: la relación con el medio ambiente, saber hacer, el factor riesgo, la inseguridad y la movilidad y fragilidad del recurso; la forma de organización social: la propiedad común de los recursos y la territorialidad; las relaciones capitalistas de producción, la aleatoriedad de la actividad y la propiedad de los medios de producción.

La pesca ha sido desde siempre una actividad central para el humano y tiene diversas formas de organización, artes y herramientas para la extracción de los recursos marinos. Como señala Juan Salvador Aceves, se conjugan con “la cultura local, las especies buscadas y el ecosistema asociado a estas o de esa localidad, el mercado, las políticas y legislaciones de cada país, entre otros factores” (Aceves, 2013).

Es importante mencionar la diferencia entre pescas, que puede dividirse en tres: de subsistencia, pequeña escala o ribereña e industrial. La pesca de subsistencia se realiza en zonas costeras y se caracteriza por la ausencia de una embarcación. La pesca ribereña es aquella que cuenta con una embarcación menor a 15 metros (conocida como tipo panga), cuya división laboral no es tan especializada y suele efectuarse en zonas cercanas a la costa. La pesca industrial se distingue por contar con embarcaciones mayores a 15 metros y por realizarse en mar abierto con periodos prolongados de estadía³⁵. Centraremos nuestra atención en la pesca ribereña³⁶.

³⁵ Aceves (2013) subraya la viabilidad de la pesca ribereña frente a la de altura, entre sus hallazgos encuentra que la pesca ribereña no tiene tanta pesca incidental ni destruye excesivamente el ecosistema. Por otro lado, la producción de la pesca de altura se concentra en harinas para pescado para alimento de ganado mientras que la ribereña es casi exclusivamente de consumo humano. Esto no quiere decir que se idealice la pesca ribereña, ya que la falta de regulación también puede contribuir al daño ambiental y de sobreexplotación.

³⁶ Esto no quiere decir que la pesca de altura no sea relevante en la dinámica socioeconómica y territorial del puerto. De acuerdo a Rubio (2014): “De la flota de barcos que se dedican a la pesca de altura, 16 pescan camarón, 7 atún, 4 sardina y anchoveta, y 40 se dedican a pesca de escama. Solamente 4 (de la conservera) de los 67 barcos, tienen base en Puerto San Carlos. Casi todo el producto de la pesca de altura se exporta o sale de San Carlos, a excepción de la sardina y anchoveta que se industrializan en la empresa Conservera San Carlos” (Rubio, 2014, pág. 75).

Breve historia de la pesca ribereña en San Carlos

En entrevistas y pláticas con los pobladores de San Carlos hubo una constante: la pesca está en crisis. La pesca ribereña no es una actividad que haya permanecido estática en Puerto de San Carlos: recordemos que la apertura del puerto tenía un enfoque comercial que devino en poco interés hacia la captura marina. Algunos de los campamentos pesqueros de la región fueron desplazados para dar cabida al puerto de Altura y Cabotaje pero aquellos que lograron subsistir explotaban sólo especies como el tiburón, abulón y langosta. Don Juan recuerda:

Aquí no había pescadores, aquí había unos señores que se llamaban Toño Pérez y Don Chuy Mantas. Don Toño pescaba un puñito para ir a vender a Villa Constitución y Don Chuy lo que pescaba era caguama. Esas dos panguitas eran las que trabajaban (cuando nosotros llegamos aquí). La Magdalena (cooperativa) ya pescaba la langosta y el abulón (en baja escala) (...) Como no había quien la comprara tenían que mandarla hasta Ensenada o La Paz o Tijuana. ¿Y sabes cómo la mandaban? la rajaban, le sacaban la carne y la salaban, como tiburón salado, la hacían paquitas, venía un carro y se la llevaba, y así. Yo creo que había como unas cinco o seis pangas en Magdalena (cooperativa), 10 no eran (Ex pescador, 78 años).

El mayor obstáculo era el transporte y la comercialización del producto. Llama la atención que algunos años después ya había traslados aéreos. Cuentan que eran tres aviones que aterrizaban en la arena aprovechando la bajamar. Otro de los retos era la conservación del producto marino debido a las grandes distancias que tenían que recorrer.

Como mencionó Don Juan, el método de conservación más usual era el de salazón. Don Ángel recuerda que durante el tiempo que se explotó el tiburón “lo hacíamos cecina, lo salábamos y secábamos, es el mentado bacalao”, también:

Se pescaba mucho tiburón después de la guerra de Japón, los gringos compraban mucho tiburón por el hígado, las personas traían latas cuadradas y así se lo llevaban para hacer píldoras para los soldados, mucho tiburón mataron...³⁷.

³⁷ Don Ángel puede referirse a la guerra entre EUA y Vietnam (1955-1975).

Guellida y Moguel (2007) señalan que el simple uso de materiales ya es una apropiación del territorio: el tamaño de la red, el peso de los plomos, la técnica de lanzamiento. Si bien hoy las artes de pesca favorecen la captura, no aparecieron de la noche a la mañana; fueron consecuencia de la experiencia colectiva. Don Juan aún mantiene en su memoria que:

Nosotros no sabíamos pescar ni conocíamos el pescado porque trabajamos en la agricultura. Pero la pesca es como ir a la escuela, no es un juego, es un trabajo que estas desarrollando para salir adelante, es un negocio que estás llevando. Antes de que tuviera mis hijos pensaba que era un juego, así lo miraba yo (...) Me arranco el pelo de acordarme como fuimos de tarugos, pero no éramos tarugos es que no sabíamos que era el trabajo. El pescado lo agarrábamos a garrotazos ¡había pescado, chulada de pescado pero no sabíamos trabajar! (ex pescador, 78 años)

Debido a la ausencia de tecnología, aquellos primeros pescadores se apoyaban en el conocimiento del territorio para sacar más producto marino:

Antes pescábamos por medio de fosfórica, a luz del agua, salía la luna y ya cuando no había fosfórica, se paraba. Volvía a comenzar a oscurecer y volvías a trabajar. Pescábamos a pura vista, puro conocimiento. Ahorita ya está avanzada la tecnología, Ud. no ve el pescado, lo marca, con aparatos como el sonar. Estos sonares modernos yo no los conozco, les decíamos el taca-taca... enfadaba traerlo (ex pescador, 80 años)

Los pescadores veteranos cuentan que sólo pescaban 25 o 26 días durante el mes y dejaban descansar el mar; de hecho, se tenía la idea de que el pescado reposaba y el papel del pescador era “podar” ese excedente. Existe una visión contrastante respecto a la pesca actual, pues los más tradicionales opinan que ahora destrozan el pescado, que los de antes si sabían pescar.

Lo cambios en el uso del territorio se evidencian a partir del descubrimiento de nuevas especies a explotar. Es importante observar cómo un calendario pesquero más amplio incidió en la conformación de una pesca ribereña preponderante, alejado del comercio portuario y próspero económicamente para los pobladores. Esta dinámica atrajo más gente y se tornó en el uso intensivo del territorio de la bahía. Hoy, prácticamente todo el año hay especies a explotar:

- marzo a agosto: escama: pámpano, corvina, manta, lisa, robalo, pargo, guachinango, mero... (18 especies en total)
- septiembre-marzo: camarón
- todo el año: almeja catarina (antes no había veda y hoy está casi extinta)
- diciembre/enero- hasta acabar: calamar
- almeja generosa: según cada evaluación, por equipo, cooperativa o permisionario.

Actualmente, el camarón es la especie pesquera más representativa en términos de ingresos económicos. Bahía Magdalena aporta cerca del 52% de la producción de camarón estatal, dejando un ingreso aproximado de 791,5 millones de pesos para la región del complejo lagunar (Cota, Jiménez, & Mascareñas, 2015). Irónicamente, Don Ángel dice que antes no se pescaba:

Nosotros no conocíamos el camarón, lo empezaron a trabajar unos de Topolobampo que vinieron a trabajar aquí, vinieron en un barco nodriza. A los barcos que conocíamos nos metíamos para pedirles la caguama y el pescado que agarraban porque a ellos no les interesaban (ex pescador, 80 años)

Este comentario da cuenta de que los primeros pescadores de San Carlos se concentraban en otras especies, como la escama y la tortuga; también aprovechaban el pescado incidental de la pesca de altura. La llegada de barcos a Bahía Magdalena coincide con el caso de otros puertos, como Puerto Peñasco en Sonora. Valdez (2008) señala que durante la década de 1960 el camarón se volvió una especie económicamente importante, era el llamado “oro rosado”, lo cual explicaría la búsqueda de otros lugares para extraerlo.

Un mes antes de que entre la temporada del camarón, los pescadores se preparan: pintan las lanchas, se componen las lámparas, se acondicionan con una camita o hamaca para descansar, dirían ellos, “es cuando estrenan botas e impermeables”. En la bahía se sacan dos tipos de camarón, el azul y el café.

Cuando empieza en septiembre hay camarón azul que se da en los esteros, ese lo pescamos con tarraya; vamos cuando la marea está bajando porque es cuando se sale del mangle, porque vive en el mangle, ahí come, pero cuando baja la marea tiene que salir y es cuando lo agarramos...

También lo pescamos con la churupera, que es un tipo de tarraya pero esa se arrastra con la lancha, despacio, a la velocidad de la corriente, cuando el camarón siente la tarraya, cuando toca la red, brinca y brinca hasta que entra por un hoyo que tiene arriba y cae a una bolsa, y ahí va quedando todo el camarón...

La marea dura 6 horas bajando y seis horas subiendo, pero las buenas son las últimas tres horas bajando y tres horas subiendo. Estamos hablando de seis o siete horas de trabajo. Como es de día, es fácil, es pesado por el clima como el viento y el sol pero es divertido

La jornada del camarón café es muy agotadora, sobre todo porque se pesca durante la noche. Los pescadores salen cerca de las cinco de la tarde y regresan a las siete u ocho de la mañana:

El camarón café o caqui, ese se saca con red de arrastre. Ese es como un embudo, una boca grande de red, que vas jalando con la lancha y va en el fondo del mar, va comiéndose todo: peces, almejas, camarón, tortugas a veces. Pero trae un excluidor que va sacando todo por debajo, y se queda el puro camarón...

Antes usábamos una red que depredaba más, se mataba más fauna de acompañamiento, mucha pesca incidental. De unos ocho años para acá exigieron que trajéramos esa arte de pesca, y si ayuda...

Nos quedamos toda la noche trabajando, cada hora arrastramos la red, la revisamos le sacamos el camarón, devolvemos lo que queda al mar. Así, cinco o seis veces durante la noche. Amanece bien y ya nos venimos, porque durante el día el camarón café se entierra y le pasas con la red y no lo encuentras. Son como 13 o 15 horas de trabajo. Casi no duermes, el viento, el clima, el frío...

En años anteriores, durante la pesca del camarón se podía ganar mucho dinero:

Depende que sea lo que trabajes. Por ejemplo: en una temporada de camarón puedes ganar alrededor de 1000 o 2000 mil diarios, por 15 días al mes son 30 0 40 mil pesos (más o menos). O puedes ganar 40 o 50 mil pesos en un día si sacas una buena cantidad de camarón (pescador, 42 años).

De acuerdo a los pescadores, hoy hay más de 300 embarcaciones trabajando la pesca del camarón y por mucho alcanzan a sacar unos 50 kg cada una. Metafóricamente podríamos afirmar que la mina de oro se está acabando; sobre todo cuando se incentiva una mayor productividad pesquera en aras de satisfacer la demanda voraz.

Otro ejemplo más reciente es la almeja generosa (*panopea generosa*), comúnmente llamada almeja chiluda por su peculiar forma fállica. Esta especie es muy cara en el mercado, llega a costar hasta 300 pesos por pieza. Su explotación es “reciente”, no hace más de 15 años (2006 de acuerdo a Ojeda (2012)). Se cuenta que fue un “gringo” quien inicio con su explotación, ya que vino preguntando por la almeja chiluda y la comenzó comprando a 15 pesos la pieza.

En una charla con el gerente de una procesadora de mariscos, a la que fui invitado por un investigador³⁸, se marcaron algunas estrategias de los compradores para obtener ganancias. Durante la charla, el directivo expresó que los pescadores fueron timados al vender almeja generosa a un costo muy inferior al apropiado, situación que se deducía, según él, de la falta de pericia de los pescadores. Lo ilustra con una situación un poco hilarante: al preguntar a los pescadores sobre el nombre científico de la almeja, éstos contestaban que los compradores les habían dicho que era *chiluda chiluda*.

Hoy día, la almeja chiluda es la especie que viene a salvar cuando hay escases de algún producto y se requieren ingresos económicos. Por ejemplo, en diciembre de 2015, cuando hubo una mala temporada del camarón y con proximidad las fechas navideñas, los pescadores solicitaron una evaluación de generosa para poder bucear algunas piezas y tener capital para sufragar los gastos de fin de año. Un pescador contaba que antes les daban hasta 1600 piezas y actualmente apenas unas 400 por cooperativa “si nos dieran como antes, estaríamos bien aliviados”.

³⁸ Centro para la Biodiversidad Marina y la Conservación.

La pesca en San Carlos se organiza de dos formas: por cooperativas conformadas por alrededor de 10 socios y por permisionarios o privados. Ambas modalidades requieren permisos de pesca, uno por cada especie. La primera cooperativa de la región fue la “Isla Magdalena”, y esta asociación se formó en Cabo San Lázaro, en la Isla de Magdalena.

Mientras las cooperativas más antiguas poseen un mayor número de licencias, como la Magdalena o la Puerto Chale, las de reciente creación carecen de muchos de ellos y llegan a tener permisos para especies que ya no hay en la bahía. No se desencadenan conflictos violentos por los permisos pero si existe la pesca ilegal o “guaterismo” de aquellas especies a las cuales no se tiene acceso.

Otro dato importante es el número de embarcaciones que hay en el Puerto, cuyo número varía según la literatura. Los trabajos de Rubio (2014) y Ojeda (2012) señalan que la pesca ribereña tiene un registro de 3,633 embarcaciones en Bahía Magdalena, de las cuales aproximadamente 720 tienen base en puerto San Carlos; esto genera alrededor de 2,502 empleos directos. El estudio de Cota, Jiménez, & Mascareñas (2015) expone que dentro de la Bahía hay 325 pangas autorizadas para trabajar, lo que genera empleo para unas 3,000 u 8,000 personas. De acuerdo a informes de Capitanía de Puerto, hay 2335 embarcaciones registradas: 1980 de pesca, 332 de recreo, nueva de pasaje, cinco de carga y nueve especiales.

Si bien estos datos son inciertos, permiten observar el tamaño del sector pesquero en el poblado. Este conjunto de pequeñas embarcaciones dificulta la acción colectiva, la organización y la resolución de conflictos (Aceves, 2013). La desorganización se observa en que los pescadores conocen su cooperativa pero desconocen el siguiente escalón de la organización, la federación. En todas las entrevistas, al preguntar por la adscripción de la federación nunca sabían el nombre. Desde la perspectiva de los pescadores, el incremento de cooperativas y federaciones en el Puerto tenía relación con la idea de que el gobierno busca separar la organización cada vez más.

Fotografía 15. "El compa y el cuervito"



Fuente. Grupo público de Facebook "El San Carlos del ayer..."

El factor riesgo, la inseguridad y la fragilidad de los recursos

Como se ha podido entrever en los extractos de las entrevistas, el territorio tiene relación con muchos de los comportamientos de los pescadores y de los prestadores de servicios turísticos. El vínculo de los pescadores con el territorio está marcado por la incertidumbre, no sólo por la fragilidad del producto y por ende, en la eventualidad de una buena pesca, sino también por la jornada de trabajo y el riesgo que conlleva. Como parte de las múltiples relaciones territoriales, entre los pescadores aparecen ciertos comportamientos que se han convertido en estereotipos³⁹.

³⁹ De acuerdo al trabajo de Sandra Soler (2012), "los estereotipos son representaciones o imágenes fijas, sobre algo o alguien, que predominan en determinados grupos sociales (...) el estereotipo constituye una visión deformada y simplificada del Otro". Como bien apunta esta autora, el estereotipo se asocia al prejuicio y a ciertas actitudes negativas frente a determinados grupos sociales.

Suele decirse que un pescador es alcohólico, drogadicto, malgasta el dinero y es flojo. Estas ideas son una deformación de la realidad a la que se enfrentan los pescadores y es tan compleja que no alcanzaría este trabajo para su análisis. Durante la realización del campo pudimos inquirir que la bonanza territorial de antaño se tradujo en una economía dinámica y por ende, en el acceso a ciertos bienes de consumo. Fue común observar el contraste entre casas frágiles con antenas de cable y autos bien equipados. Algunos prestadores de servicios turísticos manifiestan (y como reconocen otros tantos pescadores) que no se atendieron las necesidades primordiales, como una buena vivienda o la especialización en la producción pesquera para dar “valor agregado” al producto, acusan que los pescadores viven de la beneficencia gubernamental con programas como PROSPERA. Por el contrario, se compraron cosas “innecesarias” y se despilfarró el dinero. Debido a ello, los pescadores han quedado en una situación vulnerable.

En las pláticas con pescadores y con prestadores de servicios turísticos dejaron percibir algunos de los significados del territorio. Se remarcó que en el “imaginario del pescador” estuvo la idea de que el mar era fuente inagotable de recursos:

El pescador siempre piensa, y te lo digo por experiencia, agarraba un buen tanto, por ejemplo: agarré 10 mil pesos. De regreso de marea vamos por una cheves, y a los dos o tres días se te acaba el dinero. Pero chingue su madre, mañana voy y traigo más, sólo piensas en gastarlo (Ex pescador, 42 años).

La pesca es así, eso de ir y ganar instantáneamente, es algo bonito, que no le metes al mar y te da, pero no administrarlo yo pienso que es una cultura muy vieja de los pescadores (Prestador de servicios turísticos, 45 años).

Yo buceaba, y sacaba hasta nueve mil pesos, y al otro día vas por más. La almeja ahí está, regadita... (Pescador, 37 años)

Esto es, la abundancia de especies y la poca previsión a futuro provocó que muchos pescadores mantuvieran una relación extractiva con la bahía. Esta dinámica utilitarista se reforzó con la demografía diversa, pues como señalan algunos entrevistados: “no le agarran cariño a la tierra”.

Otra percepción fue que los pobladores atribuyen muchas emociones y comportamientos con la ida a marea. En una plática comentaban que:

El pescador es desconfiado por su trabajo en el mar, ya que, por ejemplo: está pescando y a veces espera mucho y se le van los peces o se los quitan los lobos marinos, se vuelve muy desconfiado de todo... el pescador tiene que ser astuto. Lo que pasa es que el pescador es como muy atrabancado pero es por la misma cultura, desde chico empieza a trabajar (profesor del CETMAR, 49 años).

La alegría o el malhumor pueden verse originados por una buena o mala pesca o por el excesivo cansancio durante la jornada. De hecho, el “exceso de buena suerte” puede ser riesgoso. Es habitual escuchar acerca de personas que se hunden por “avorazarse” con el camarón, con el pescado o el calamar. Asimismo, debido a la depredación de la bahía, muchos pescadores se ven en la necesidad de salir a mar abierto, teniendo que recorrer hasta 80 o 90 millas fuera para ir por una carga de pescado. Recordemos que las embarcaciones no están acondicionadas para demasiada carga. Obviamente el pescador intenta aprovechar la ocasión, pues puede que no se repita.

Por ejemplo, yo soy pescador, si yo salgo a un día de pesca y tengo la opción de llenar mi lancha, la voy a llenar, porque yo voy a querer ganar dinero. A lo mejor tú dirás, pero si te hubiera ido bien con 200 o 300 kilos ¿para qué le vas a echar una tonelada?, ¿Por qué? pues porque no todos los días pasa eso, que vas a tener la suerte de que la vayas a llenar (pescador, 38 años)

La bravura del mar no sólo se expresa en los accidentes, también en los cuerpos de los pescadores. En cierta ocasión un buzo de almeja generosa platicaba que antes había más peligro, por ejemplo: cuando salías muy rápido de bucear podías sufrir una descompresión (enfermedad del buzo) y el único remedio viable era regresar al mar para ver “si te salvabas”, pero hoy existe la cámara hiperbárica. Es por ello que actualmente muchos pescadores sufren dolor muscular y óseo. Las situaciones anteriores ilustran la incertidumbre, el peligro y el arduo del trabajo en el mar. Como paréntesis, vale la pena comentar que debido a estos muchos riesgos, en sinnúmeros de ocasiones se negaron a que los acompañara “pues era una responsabilidad”.

Esto nos lleva al tema de los llamados vicios como el alcoholismo y el uso de drogas. El siguiente comentario de un pescador esboza una explicación que vincula el riesgo con el consumo de estimulantes:

Los vicios... la mayoría de los puertos pesqueros es así... el pescador siempre ha sido muy vicioso. Será que después de tanto trabajo, de estar por allá en el mar, llegan con ganas de sentirse contentos, muchos dicen que la droga la usan porque es muy pesado: el frío, el cansancio, el desvelo, el andar en una lancha te agota mucho, el movimiento, los brincos, los golpes del oleaje... (ex pescador, 38 años).

La compra de bienes materiales de alto costo y servicios especializados, el consumo de alcohol y estupefacientes puede que tenga que ver con que al regresar de marea “necesiten” sentirse felices y acompañados, pues saben que puede ser la última vez. Todo ello, con un sector pesquero casi abandonado pero que continúa produciendo, en donde los trabajadores no cuentan con un seguro de vida o con embarcaciones óptimas. Como bien señaló un pescador, cada vez que comes algo del mar, es bueno pensar que alguien arriesgó la vida por eso.

El papel de las instituciones

Pese a la actual crisis ecológica, se incentiva una mayor extracción de la bahía. Cabe mencionar que los pescadores no salen a vender su producto fuera del puerto, pues requiere tiempo y dinero extra (sobre todo por la gasolina del trayecto). El comercio de pescado se realiza a precio de playa, se le entrega a la cooperativa o se vende con las procesadoras del pueblo. De manera sesgada pudimos ver que las procesadoras son clave en la depreciación del pescado, ya que coordinan un precio estándar y lo compran al menor precio posible.

Viéndolo bien esa empresa (procesadora de mariscos) fue la que nos vino a pegar en la torre, porque antes con el camarón venía gente y te podían pagar el camarón mejor. Entró este cuate y empezó a acaparar todo. Ellos tienen como un grupo, como una asociación (...) hay dos: una en Constitución, otra en la Toba y él. Y entre este grupito organizan el precio; buscas dónde vender, vas a Constitución y te dan el mismo precio que aquí, porque están unidos (ex pescador, 42 años)

Según un entrevistado, muchas veces se dan el lujo de no recibir producto con el fin de abaratarlo, o los precios no se respetan en la transacción final. En la visita a la procesadora mencionada, se señalaba que los pescadores eran los principales culpables del deterioro de la bahía: por la sobrepesca y el guaterismo. Esto contrasta con la práctica monopólica que obliga a los pescadores a extraer más producto para lograr sustentarse. Como detalle, se pudo conocer que tal procesadora contrataba gente “de fuera”, en especial a los “oaxaquitos”, ya que según los administrativos, son personas con mayor disposición para el trabajo.

Otro de los aspectos que se observó fue la negativa de algunas autoridades para dar información. Al ser comentado con los pobladores, éstos opinaban que es debido a la tergiversación de datos con el fin de obtener ganancias personales. Un buzo de almeja, que se identificó altivamente como pescador furtivo, decía que “los CONAPESCA” (Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca):

Siempre reportan trabajo con los que menos tienen porque a cambio de una mordida, a los que más sacan no les dicen nada. Y nosotros que somos minoría, que sacamos un 5%, cuando les ofrecemos algo dicen que es bien poco. Ellos nos obligan a hacer pesca furtiva. Por ejemplo: vamos a suponer que un pescador que va a sacar chiluda, saca 300 mil pesos de chiluda en dos días; yo voy y saco callo de hacha, saco 1 o 2 kilos, que son 300 o 400 pesos. Ellos (CONAPESCA) van a buscarme a mí y no a los que están sacando tanto ¿por qué?, porque con nosotros presentan trabajo mientras dejan trabajar a aquéllos que sacan más. Y nosotros no podemos darles una gran mordida porque no tenemos (pescador furtivo, 37 años).

En suma, la institución a cargo de vigilar el respeto a las normas promueve que los que hacen pesca ilegal, continúen haciéndolo con un módico donativo. Mientras que los pequeños productores que son guateros, ya sea debido a la necesidad económica o carencia de permisos, son los más afectados por “el peso de la ley”. Esto con el objetivo de demostrar el “adecuado” trabajo de las instituciones.

Frente a la imputación del saqueo de la bahía, los pescadores proponen regularizar a todos los compradores para ver quiénes son los que comercian con el producto vedado y así aplicar una sanción: “si paran a quien compra, el pescador no tendría a quien vender; por ejemplo: no vas a sacar 200 kilos porque no los vas a vender, sacarás sólo para comprar lo de la comida”. Por otra parte, acusan que el gobierno incentiva la sobreexplotación de la bahía con la constante entrega de motores y de pangas nuevas: “el gobierno quiere que nos acabemos rápido la bahía para así poder decretarla Área Natural Protegida (ANP)”.

En resumen: los pescadores prorrumpen el poco apoyo gubernamental; los pescadores furtivos aquejan que no se castiga a todos por igual; los prestadores de servicios turísticos protestan por la nula ayuda a su ramo. Es importante analizar el papel de las instituciones gubernamentales y el cuidado ambiental, así como la posible contraposición de intereses y el doble discurso. Por un lado, puede estar contribuyendo a la sobreexplotación pero, por el otro, manejar un discurso de sustentabilidad, en dónde la población queda a merced de inclinarse por la actividad más redituable.

La coyuntura de la crisis pesquera se compone de diversos factores. El cambio climático, como el efecto del niño y su incidencia en los ciclos biológicos. El crecimiento demográfico que se traduce no sólo en la demanda de más alimento sino también de personas que explotan el territorio. A ello se suma la deficiencia de las instituciones para atender la confluencia de estos dos procesos: mediante una adecuada calendarización de las temporadas y vigilancia de las normas de extracción, así como la comercialización del producto. Sin dejar de mencionar las prácticas monopólicas que mantienen los costos bajos y el incremento del precio del combustible que también ha mermado las utilidades de la pesca.

Esta crisis pesquera ha devenido en nuevos modelos para el uso y aprovechamiento del territorio que propician otras relaciones entre el humano y la naturaleza, donde destaca la acuicultura y el ecoturismo. Esto es, una nueva forma de espacio rural. Como podemos recapitular, la idea del mar como fuente inagotable de riqueza empieza a cambiar por la de un sistema frágil y cambiante que necesita ser protegido.

La acuacultura, un nuevo paradigma del territorio utilitario

El inicio de la acuacultura y la intensificación del turismo han llevado a cierto desencanto por las actividades pesqueras. Entre la población ajena a este sector comienza a surgir un discurso en contra de la pesca ribereña, al ser considerada como una actividad que depreda al ambiente y es poco organizada; con ello también se culpa a los pescadores de no cuidar el medio, simplificando la problemática. Señalaba elocuentemente un guía de turistas: “Mira la lancha de un prestador de servicios turísticos y mira la de un pescador: huele, no la limpian. Yo puedo andar limpio arriba de la lancha y regresar limpio”. Se empieza a poner de relieve una territorialidad diferente a la de la pesca tradicional, con tintes de preocupación por el ambiente, aunque principalmente desde una óptica económica.

La acuacultura es un sector poco desarrollado en San Carlos, de hecho, sólo se pudo platicar con dos grupos. Es relevante señalar que el sector ha tenido un rápido crecimiento en volumen productivo y extensión geográfica. Hay que reconocer que la acuacultura ha contribuido con algunas soluciones a los problemas socioeconómicos y de sobreexplotación de las comunidades costeras a través de su potencial para producir gran cantidad de alimentos y productos con alto valor agregado (alta gastronomía), en donde cada especie tiene su propio conjunto de impactos ante el manejo del cultivo (Monteforte, 2008).

En una plática informal con el gerente de BajaSeas quedaron de manifiesto algunos contrastes con la pesca ribereña. BajaSeas es una empresa de carácter global que se dedica a la acuacultura y en San Carlos cuenta con granjas de jurel en la Isla de Magdalena. El gerente es un ex pescador del puerto que desde hace cinco años se dedica a esta actividad y considera que se ofrece un pescado de calidad acorde a lineamientos de bioseguridad como la propiedad del agua y regulación sanitaria, lo cual se ve reflejado en el tipo de carne. Contrario a ello, está el pescado obtenido en “estado salvaje”, esto es, sin los estatus de cuidado. El gerente también señalaba que la acuacultura es una actividad sustentable que permite dar un valor agregado a los productos marinos a través de su conservación.

En otra ocasión, se tuvo la oportunidad de acompañar a dos miembros de una cooperativa de acuicultores de ostión, cuyos corrales se ubican en las costas de la Isla. El viaje tuvo el objetivo de hacer una pequeña faena en el cultivo. Salimos después de las 10 de la mañana por las playas del sureste de la comunidad y el trayecto duró unos 30 minutos. Los acuicultores señalaron que al cultivar ostiones se ayuda a filtrar las aguas del mar y que su cultivo representaba cuatro pangas menos en la bahía.

El cultivo de los ostiones consta de costales como arpillas (de plástico) atados a estructuras de tubos tipo PVC, ubicados a la orilla de la playa, cubiertos por el agua de la bahía (Fotografía 2). Las tareas que se llevaron a cabo durante la jornada consistieron en desatar los costales de los tubos (que los mantenían sujetos a la arena), después se azotaban con el fin de despegar los ostiones y finalmente, se escogían los más grandes; el resto se devolvía a los costales y se volvían a atar al agua.

Es importante advertir que la intención era sacar ostiones para vender, pese a que aún no alcanzaban un tamaño óptimo, esto debido a que había dificultades financieras en la familia. Los señores me contaron que en la ocasión anterior habían cultivado almeja catarina pero que no resultó exitoso y sus costos eran altos. Los ostiones son una especie más barata de cultivar aunque también su costo en el mercado es menor (\$36 la docena). Un riesgo que enfrentan es el robo del cultivo, por eso, anteriormente tenían un vigilante pero hoy sólo van a revisar cada determinado tiempo. La jornada laboral fue bajo el sol ardiente: larga y pesada pero satisfactoria. Una vez que se revisaron todos los costales y se juntó una cantidad relevante de ostiones, regresamos al puerto cerca de las cuatro de la tarde. Los acuicultores se sentían orgullosos de su proyecto “estamos produciendo alimento sin depredar la bahía”.

Fotografía 16. Cultivo de ostiones en Magdalena



Fuente: (Magbay Sport, 2016)

En una entrevista, el señor Gabino señalaba las complicaciones de pasar de pescador a acuicultor:

Es bien difícil. Es más fácil que un agricultor se haga acuicultor, que un pescador se haga acuicultor, porque es casi la misma técnica y proceso. En acuicultura, por ejemplo; nosotros acabamos de sembrar 125 mil ostiones hace un mes y de ahí hemos estado trabajando, hace ocho días sembramos otros 175 mil, tenemos 300 mil ostiones. Voy temprano a lavar los ostiones, checar el crecimiento, lavar los módulos donde están para estén comiendo... así voy estar seis o siete meses, trabajando sin recibir pago. Hasta ese tiempo, empezaré a vender los ostiones, de poco, no vendo todos de un jalón, empiezo a recibir entre cuatro o cinco o hasta 10 mil pesos a la semana por dos meses, puedo ganar hasta 80 mil pesos en dos meses... pero no estamos acostumbrados, se nos hace que estamos perdiendo tiempo, se nos hace pesado sino tenemos otra entrada de dinero en la casa... y muchos pescadores no están dispuestos a sacrificarse...

Lo que si me costó trabajo fue de pescador a acuicultor, uno como pescador está acostumbrado a ir, sacar, llegas, vendas y agarras el dinero, y gastas, dices “con esto la hago dos días” y ya no vas a trabajar si no quieres, vas trabajas o en una temporada ganas bastante dinero.

Así, la acuicultura ofrece otra perspectiva de uso territorial, rompe con la idea del mar como fuente instantánea de producto. Por el contrario, requiere una inversión inicial y trabajo constante (¿acaso es más acorde al capital?). También hay un cambio en la dinámica laboral: el acuicultor puede, de cierta manera, programar el horario y tiempo de trabajo, no estar sometido al azar de una posible buena pesca y tener un ingreso “asegurado” al cual puede remitirse cuando sea necesario. En ambos acercamientos, se observó la satisfacción por el trabajo realizado, por generar alimento de calidad o por darle un valor agregado al producto, sin dejar de señalar el discurso de que “no dañan el entorno”. No menos importante es el carácter institucional (legal) de la acuicultura frente a la pesca ilegal.

Desde este punto de vista, la acuicultura deja atrás a la pesca tradicional, considerada atrasada y con prácticas perjudiciales. Los pescadores no se oponen tácitamente a los cultivos; podría pensarse que es más una contraposición de tipo cultural (por la naturaleza de la pesca ribereña) y económica:

Son muy viables, sólo que nos falta cultura para conocer un poquito más de lo que es un cultivo, de lo que se trabaja, de lo que se invierte para obtener algo. Muchas veces piensas en un cultivo y piensas en que tienes que concesionar, tengo que comprar un terreno, tanta semilla, tengo que invertir en vigilancia, que si entra un agua mala me lo mata, o sea, muchas veces uno piensa las cosas negativas, que voy a invertir y voy a quedar endrogado (pescador, 43 años)

En el imaginario de los acuicultores su actividad está un paso delante de la pesca, en términos ecológicos y tecnológicos, acorde a los requerimientos de la sociedad actual en términos de higiene y características del producto. Con esto queda claro que también hay transformaciones del territorio utilitario.

El territorio simbólico: los usos turísticos del territorio

En el capítulo dos y tres abordamos los proyectos turísticos en Puerto San Carlos, los cuales se encaminan a *turistificar* el territorio y masificar la influencia del turismo en Baja California Sur. Las consecuencias de esta política se observan en los grandes centros turísticos de la entidad, sobre todo los conflictos por litorales y por los recursos hídricos (Bojórquez, Ángeles, & Gámez, 2015). Consideramos que de continuar con estas políticas, San Carlos enfrentará los mismos conflictos, sobre todo cuando ya los experimenta por el rápido crecimiento demográfico dinamizado por la migración.

El eco-turismo en Puerto San Carlos es una actividad poco explotada. Las estadísticas sobre la afluencia no sobrepasan los 3,000 turistas anuales. La falta de organización provoca que haya mucha competencia entre los prestadores de servicios turísticos. La poca inclusión de la comunidad detona cierto recelo hacia este sector, ya que se cree que obtienen altas ganancias del avistamiento de ballena. También se dice que los del turismo se sirven de amistades instrumentales (políticas) para conseguir recursos del gobierno o de alguna otra institución.

En todas las entrevistas, los prestadores de servicios turísticos resaltaron su trayectoria personal: el largo camino que han tenido que recorrer para hacerse de los permisos, las lanchas y otras artes, como el idioma inglés. También admiten que el beneficio económico es favorable pero que sólo es temporal y depende de la afluencia turística.

Las instituciones gubernamentales son otro eje clave. Al nivel discursivo o al menos así es percibido por los pescadores de San Carlos, éstas buscan reducir la pesca ribereña en pro del turismo. Es importante anotar la poca previsión a futuro de los proyectos y políticas públicas. En un poblado de mayoría pesquera, el turismo se ve como una actividad preferencial; de manera acertada señalan los pescadores que “de turismo no van a vivir todos”.

Esta situación provoca que el ecoturismo se dispute el territorio con la pesca, al menos a nivel simbólico, y que poco a poco vaya adquiriendo mayor importancia entre los pobladores, una suerte de “apropiación turística” (Zúñiga, 2012). Como bien señalan Vidal y Pol (2005), “los diferentes significados del territorio derivan de las características físico-estructurales, de la funcionalidad ligada a las prácticas sociales que en éstos desarrollan o de las interacciones simbólicas entre los sujetos que ocupan dicho espacio” (pág. 286). La observación de cetáceos es la actividad que mejor representa los cambios en el significado del territorio, al pasar de una utilitaria representada por la pesca y la acuicultura, a una de corte simbólico-cultural. Las actividades turísticas, al igual que toda actividad humana, tienen una inscripción en el espacio, tales producciones del espacio territorial, interactúan y son valoradas con otras actividades humanas (Cammarata, 2006).

En el Capítulo tres se mencionó que el supuesto desarrollo sustentable significó un cambio en las relaciones territoriales. Es importante recordar que esta revaloración o reapropiación de los recursos naturales tiene una mayor aplicación en la escala local, específicamente en los procesos de producción de lo rural. La reapropiación social de la naturaleza se plantea en el marco de la actual crisis global, por ende, en la lucha por mejorar las condiciones de vida. Claramente, esto conduce a nuevas perspectivas, como la diversidad, equidad y protección (Sánchez & Montoya, 2012).

Si bien, en algunas comunidades originarias del sur de México esta reapropiación de la naturaleza ha conducido al rescate del entorno y de las prácticas tradicionales, es importante distinguirla de la reapropiación que se distancia de las prácticas e identidades históricas, esto es, que busca superarlas por ser depredadoras o no ajustarse al paradigma hegemónico. Nuestro caso es un claro ejemplo, pues el avistamiento y en especial la pesca deportiva, tratan de dejar atrás la pesca ribereña, la cual ha sido una de las actividades fundacionales del puerto. Asimismo, es indiscutible que debe existir una autogestión para lograr el éxito, no obstante, ésta puede darse desde la esfera individualista y no colectiva, encaminada a los beneficios económicos particulares.

Desde un punto de vista crítico, no podemos despegar estas nuevas ideas ambientalistas de la lógica capitalista. La turistificación, aquellas acciones dirigidas a la producción comercial de la imagen turística del espacio, afecta fundamentalmente las dimensiones simbólicas de la sociedad, ya que el turismo no sólo consume espacios, también los produce y transforma (Bustos, 2001). Ahora el espacio rural ya no interesa por su valor de uso sino por el valor de cambio.

Es importante destacar cómo el territorio va revalorándose en la comunidad, particularmente por los pescadores que se convirtieron en prestadores de servicios turísticos. Dos causas han sido la clave: la intervención del turismo y de las ONG por imponer el paradigma transnacional de la conservación. Esto es, los atractivos turísticos no son atributos de un lugar sino que se construyen en la dinámica con el turista y el contexto social (Bertoncello, 2002). Con estos procesos de resignificación territorial también surgen nuevas prácticas sociales. En los párrafos siguientes haremos un esbozo de tres usos ecoturísticos del territorio y algunas reflexiones a partir de la perspectiva de pescadores y prestadores de servicios turísticos.

El avistamiento de la ballena gris

La ballena gris es una especie que fue cazada durante el siglo XIX y parte del XX. Con la adhesión de México a la convención de Ginebra en 1933, quedó protegida y gradualmente ganó amparo en todos los mares nacionales en 2002. Los inicios del avistamiento de ballena en Puerto San Carlos van desde los años setentas con la emergente comunidad de pescadores, los cuales no prestaban mayor interés, más allá del monetario, al hecho de llevar ocasionalmente personas a un paseo. Esta idea queda muy clara con el testimonio de un prestador de servicios turísticos:

Llegaban y me preguntaban, no sabíamos exactamente que las ballenas podían ser un elemento importante de actividad, en el cual pudiéramos mejorar nuestra calidad de vida. Preguntaban por tour a las ballenas pero nosotros no sabíamos cómo se decía ballena en inglés, pero las dibujaban y pues ya los llevábamos. Se nos hacía un poco ridículo, un poco loco, que la gente disfrutara de esos animales que para nosotros no representaban gran impacto en ese entonces. Venían de otros países, medios locochones, tomaban fotografías y te pagaban un montón de dinero por llevarlos. Se nos hacía mal, porque en realidad no se nos hacía de gran interés o de gran impacto la observación de tantos delfines, de tantos lobos marinos, de tantas aves, de tantos manglares, no apreciábamos la riqueza porque no sabíamos ni que potencialidad tenía y que tan importante era para la humanidad o para los turistas. Los turistas vienen desde Europa, desde Canadá, desde Estados Unidos, a disfrutar de estos atractivos, que al paso de los años cuando vimos que podíamos sacar lana, ya nos pagaban X cantidad que era mucho dinero. Y es cuando se genera el interés más formal de intercambiar servicio por dinero y generar una actividad económica rentable (prestador de servicios turísticos, 50 años).

Esta primera etapa, como puede observarse, es ajena a la lógica ecoturística. Emerge antes del tema ecológico y no incluye en sus objetivos la sustentabilidad. Sólo es una actividad extra, poco comprendida entre los pobladores. Quizá puede relacionarse con el simple goce de la contemplación (por parte de los turistas) o con un ecoturismo temprano en países “del primer mundo”. Asimismo, es evidente la falta de preparación de los pescadores: no sabían inglés o no contaban con embarcaciones óptimas, permisos y seguros, etcétera.

En otra de las charlas con un acuicultor, recordaba que hace 15 o 16 años un amigo lo invitó a participar dentro del turismo, pero en ese entonces no se le veía como una actividad prometedora, de hecho, se le consideraba como “una pérdida de tiempo”. Otro agente turístico comentaba que le gustaban las dos cosas (pescar y salir a ver ballenas), aunque reconoció que:

Se me hacía difícil en un principio porque a veces se empalmaban las actividades, Me sentía dividido en la cuestión: si me iba a pescar sabía que iba a ganar dos mil o tres mil pesos y si iba a llevar al turista me iba a ganar mil pesos o 1500. Pero sabía que el turismo era algo, que si lo seguía cuidando y atendiendo a futuro me iba a dar más (Prestador de servicios turísticos).

Con el paso de los años, esta actividad se fue consolidando en la comunidad. No olvidemos que la ballena pasó a convertirse en el referente regional. Los prestadores de avistamiento se fueron especializando: aprendizaje del idioma inglés y mejores embarcaciones o más cómodas para el turista. El incremento de prestadores de servicios e impulso al turismo se vio motivado porque “les iba bien”, esto es, no es que hubiera motivos ecológicos sino económicos.

En un inicio el turismo que llegaba era extranjero, con el tiempo el avistamiento se fue haciendo más popular. Según las percepciones de los prestadores de servicios, hoy día llegan alrededor de 50% de turistas mexicanos. Sin embargo, existe cierto recelo hacia el turista nacional, ya que según ellos:

Vienen más por morbo que por aprecio hacia la naturaleza. Es decir, a las ballenas las vemos como morbosamente, como decir “vamos a ver al animal más grande del mundo” pero no tanto porque veníamos apasionadamente de ver que están en peligro de extinción y estudiamos y nos preocupa el medio ambiente. Venimos con una mentalidad un poco más conservadora” (prestador de servicios ecoturísticos, 50 años)

Algunos son más críticos con esta actitud, pues advierten que el ecoturismo en la comunidad es meramente por beneficio económico:

Nosotros la apreciamos como actividad económica. El prestador, (yo), puedo decir que las ballenitas me dan la oportunidad de vivir y mejorar mi calidad de vida. Pero ¿qué tanto realmente o culturalmente aprecio las ballenas? Realmente no tenemos mucho, si una ballena se llegara a morir yo no podría hacer mucho (prestador de servicios ecoturísticos, 50 años)

Aún falta mucho para lograr una auténtica conciliación entre la comunidad y las ballenas. Algunas propuestas que hay sobre la mesa son: crear un cuerpo de rescate de ballenas varadas, una estación de monitoreo o foto identificación que dé cuenta de cuantas llegan, tipo y su trayectoria. La fragmentación social del puerto aunada a la concentración de los beneficios del ecoturismo en un grupo reducido, dificulta la organización.

La pesca deportiva

La pesca deportiva es una actividad aún muy incipiente en el puerto. La crisis pesquera también ha influido en mermar los peces. Un caso particular es el incremento de captura de sardina y el aumento de la pesca incidental, ya que a partir del 2002 se autorizó a otra empresa, la Pesquera México. El aumento de temperatura dentro de la bahía, como el efecto del niño, provocó que las especies que buscan los deportistas (marlín, dorado, pámpano, etc.) se vayan a zonas más frías, al norte.

Para los que se dedican a ser guías de turistas, la pesca deportiva es una gran oportunidad, ya que no daña el entorno ecológico y permite obtener un ingreso por llevar sin ser una relación de sobreexplotación. La pesca deportiva también marca su diferencia respecto a la ribereña. Así lo exponía un agente turístico:

Una vez con un turista, Bill Jackson, agarramos 14 meros en un día, lo lógico, que no los agarraron todos, porque ellos son muy respetuosos de las normas, ellos se apegan a lo que dice la ley (...) Si nada más puedes traerte uno o dos piezas por pescador, andaban 14 pero los tiran otra vez, los vuelven a soltar (prestador de servicios turísticos, 65 años)

Tras pescar la cantidad límite establecida por el reglamento, los demás ejemplares son devueltos al mar. La pesca deportiva privilegia en sí, la acción de pescar, más no la cantidad obtenida, se hace con fines recreativos y no laborales (no falta la *selfie* al final de cada jornada). Obviamente, el turista no siente esa incertidumbre de sacar más o aprovechar la situación porque no depende de ello para vivir. Curiosamente, este enfoque deportivo se asemeja a la pesca de subsistencia, como si el turismo postmoderno incentivara una suerte de regreso a los orígenes humanos, una división entre lo moderno y lo antiguo.

La pesca deportiva exige determinados conocimientos en las artes (capital cultural en términos de Bourdieu): anzuelos, contrapesos, boyas, cañas, carretes, el cómo se lanza, carnadas, señuelos, corrientes, presas y tallas, etcétera. Es por ello que son pocos los prestadores de servicios turísticos que la llevan a cabo, al carecer de este conocimiento, se corre el riesgo de que un turista experimentado puede irse desencantado o decepcionado.

La pesca deportiva se relaciona con una práctica de las clases altas (principalmente extranjeras). Un agente expresaba que:

Un mexicano no te va a pagar 2,000, 2,500 pesos para que lo lleves a pescar, porque no sienten la pasión que siente el turista extranjero por salir a pescar. En ellos (los extranjeros) es como una necesidad, bien te pagan hasta dos o tres días, por pescar aquí. Ahorita ya no porque ya no capturan la cantidad de pescado que podían capturar antes (prestador de servicios turísticos, 65 años)

Esto nos lleva a reflexionar sobre las relaciones entre locales y los tipos de turistas. De manera general, podemos destacar que “los diferentes tipos de turistas y turismos impactan sus huellas sociales y culturales diferenciadas en la sociedad anfitriona, esto dependerá de la relación con el turista” (Castellanos, 2008). Muchas veces se recrean las jerarquías socioétnicas avivadas por prácticas clasistas del turismo (pesca deportiva, buceo, surf), que contribuyen a la exaltación del extranjero en detrimento de los nacionales, por ejemplo: la idea de que los mexicanos no aprecian la naturaleza como si lo hacen los extranjeros.

Al llamado del tiburón

Durante la revisión bibliográfica se conoció el proyecto piloto “Al llamado del tiburón”. A grandes rasgos, consistía en el nado recreativo con estas especies en el área de Bahía Magdalena. Como comentó un cooperativista, se piensa expandir el proyecto en los siguientes años y luchar contra la “imagen” que hay del tiburón, como una animal sangriento y voraz, que es difundida a través de películas como *Jaws* (Spielberg, 1975). En la estadía de campo pudimos conocer algunas de las situaciones (un tanto irónicas), que dieron paso al proyecto.

Protección y Conservación Pelágica A.C. o conocida simplemente como Pelagic Life es una asociación dedicada a explorar y documentar de manera audiovisual el estado de la vida pelágica. Según el cooperativista, Pelagic Life llegó a San Carlos buscando bolas de carnada que van por el océano, como la sardina. Estos bancos de peces atraen al marlín, especie que querían ver los investigadores, además de lobos marinos, delfines, dorados y guajos. Don Gabino es el cooperativista que ayudó a los de Pelagic Life, él es pescador, acuicultor y también prestador de servicios turísticos. En su transitar por estos trabajos, él reconoce que “miraba esas actividades allá en mar abierto pero nunca me imaginé que alguien estuviera interesado en aventarse a tomarle fotos”. Durante aquel viaje fueron a grabar bolas de carnada, casualmente:

Encontramos a los pescadores de tiburón. Ellos tienen unas bollas ancladas allá afuera como al tamaño de un galón de 50 litros, de ese galón amarran un mecate con un pedazo de cadena o cable de acero con el anzuelo, y ponen la carnada como a diez metros: un pedazo de atún, una macarela, que es como una sardina. Ahí lo dejan y adelante a un kilómetro o medio kilómetro hay otro, y otro, y otro... tienen como unos cincuenta anzuelos. En la mañana van a revisar si algún tiburón mordió el anzuelo y está atorado ahí, si tiene, lo quitan y le ponen carnada nueva, pero a veces, los tiburones hace unas horas se acaban de enganchar y están vivos, y nos tocó ver un tiburón vivo. Los muchachos (del Pelagic Life) le preguntaron a los pescadores- *¿qué van a hacer con él?*- y respondieron- *pues matarlo y subirlo a la lancha*-. Lo matan con un bate, y que les preguntan (los de Pelagic Life) *¿cuánto les cuesta ese tiburón?* Recuerdo que les dijeron que 150 o 200 pesos, el tiburón era una azul chico, no le sacan mucha carne porque sacan el filete y lo secan, lo hacen como bacalao noruego y lo venden por allá, le sacan muy poquita aleta. Ellos les dijeron (los del Pelagic Life)- *Te vamos a dar 400 por él pero déjanos liberarlo, queremos aventarnos a soltarlo-Pues está bien*. Se aventaron y lo liberaron y estaban felices, y así fue como empezó esto de querer salvar los tiburones.

El proyecto original no consistía en el nado con tiburones, sino sólo en filmar la riqueza de la bahía. De forma azarosa, fue aquí donde convergió el proyecto de liberación con la idea de sustentabilidad (conservación y economía). Se planteó seguir la actividad de nadar con tiburones y que los pescadores pudieran tener el sustento económico. A partir de esta experiencia siguieron liberando tiburones, los investigadores regresaban mes tras mes. Se propusieron alcanzar 100 tiburones en un año pero sólo aproximadamente 30. Posteriormente, bajaron un proyecto de SEMANAT para un estudio de factibilidad y se encuentra en proceso de análisis.

Con este ejemplo queda en evidencia que los actores externos juegan un papel clave en la introducción de nuevas visiones territoriales. Esta cooperativa jamás había pescado tiburón pero al momento en que el director de Pelagic Life los contactó, estaban en proceso de armar un equipo de pesca, porque las temporadas de tiburón habían sido muy buenas:

Aquí en la bahía adentro, ya no había almeja ni pescado, ni callo de hacha, las otras pesquerías habían acabado. Entonces estábamos pensando cambiar, también nuestro giro, y nos íbamos a hacer pescadores de tiburón, pero cuando él vino, y nos ofreció esto: observarlos en lugar de matarlos, entonces nos quedamos con esta actividad de llevar turistas a nadar con ellos. Ahora ya es un trabajo, la verdad que si es remunerador sobrevivir con esa actividad (pescador, acuicultor y prestador de servicios turísticos, 37 años).

En la medida que se agotan los recursos, el pescador va tomando conciencia o se ve atraído por el discurso ambientalista como opción que sustituye o alivia la pérdida de una fuente de ingresos. En la experiencia local no es que exista apatía ambientalista, sino que el valor monetario jugó un papel relevante, lo cual se intrinca con el interés ecológico fruto de considerar “un peligro de extinción”.

Fotografía 17. Nado con orcas como parte del proyecto “Al llamado del tiburón”



Magbay Sport, 2016

La tentativa de Área Natural Protegida

El punto cumbre de la revaloración ambiental es la declaratoria de Área Natural Protegida (ANP). Entonces ¿por qué, pese a la crisis ambiental, Bahía Magdalena no ha sido declarada como tal?

Las ANP acompañan al desarrollo sustentable. En términos ideales, tratan de promover el uso territorial ecológicamente sostenible, rentable económicamente y socialmente justo. Desde la perspectiva de Patrice Melé (2014), las ANP expresan cierta clasificación del medio ambiente, son una marca simbólica del espacio y deben analizarse como la expresión de la voluntad de dominar ciertos subconjuntos espaciales a través de la introducción de una visión territorial. La definición jurídica constituye un proceso de apropiación institucional del territorio, que también abre puerta para la introducción de nuevos agentes sociales, como las Organizaciones No Gubernamentales. Algunas asociaciones han mantenido trabajos activos en Bahía Magdalena y que han jugado un papel importante en la revaloración del territorio son: Vigilantes de Bahía Magdalena y su papel en la conservación de la tortuga caguama, Costa Salvaje y el proyecto del “Gulf of California Marine Program” adscrito a la Universidad de San Diego.

Como se mencionó en el capítulo uno, la porción insular y de manglares de las Islas de Magdalena, Margarita y Santo Domingo son Áreas Naturales Protegidas en calidad de Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT). Este decreto excluyó el área de Bahía Magdalena. Las asociaciones ecologistas criticaron la exclusión marítima, ya que abriría puerta para el proyecto de cruceros en las islas. No obstante, el gobierno afirmó que el proyecto de atraco era para la porción peninsular.

Al igual que en la mayoría de Áreas Naturales Protegidas, en Bahía Magdalena hay muchos intereses económicos y políticos. Una de las hipótesis que tenemos al respecto es que la producción pesquera del complejo de Bahía Magdalena-Almejas es de vital importancia para Baja California Sur: como insumos para el turismo y alimentación de la población. La declaratoria de ANP implicaría (en términos ideales) una reducción pesquera, lo que afectaría la economía estatal.

Por otra parte, la denominación de ANP a toda la Bahía Magdalena involucraría la regulación de las actividades: determinar que usos son permitidos y cuáles no. Si bien, la declaratoria tiene un sentido proteccionista, también es cierto que las regulaciones territoriales desplazan poblaciones o afectan modos de vida (López & Marín, 2012). Hay pescadores que no están de acuerdo, afirman que en Loreto muchos perdieron sus permisos y les prohibieron pescar y esto les quitaría el sustento. También señalaron que puede ayudar a la conservación del complejo lagunar de Magdalena pero afectarían las zonas aledañas a las cuales recurrirían los pescadores. Indirectamente contribuiría a la marginación de los pescadores.

El gran reto que enfrenta la declaratoria de ANP es la presión sobre los recursos naturales: la población va en aumento y los agentes sociales promueven las actividades de sobreexplotación (intermediarios y gobierno). El Área Natural Protegida de Magdalena sería ambivalente: colaboraría al uso intensivo del territorio con la promoción de diferentes actividades ecoturísticas o bien, sólo incentivaría el avistamiento de ballena y descansaría en un carácter temporal, lo cual sería insuficiente para la comunidad. A su vez, continuarían recurriendo a usos no consuntivos de los recursos, incluso más depredadores (López & Marín, 2012). El crecimiento de la afluencia obligaría a los diferentes grupos a competir por los negocios del turismo, sobre todo cuando se trata de recursos de acceso abierto, como litorales, aguas marinas, bosques o desiertos, lo cual puede contribuir a rebasar la capacidad de carga del medio ambiente.

Es necesario advertir que la protección ambiental se presenta de forma abrupta. Como exponían algunos entrevistados, primero se necesitan acuerdos para ver qué es lo que se quiere proteger, pues como expresó un pescador “le están dando más importancia a un animal que a la existencia de uno mismo, como persona, es ahí donde mucha gente lo ve mal”. Se observó que la negación a la declaratoria tiene que ver con la nostalgia por la pesca, por la tradición: “la palomilla luego piensa, no pues ya la van a cerrar, ya no van a dejar trabajar, es como si te corren de tu trabajo, tú no vas a estar de acuerdo”. Se cuenta que hace años se acordó poner en veda de red toda la bahía, a cambio se hablaba de reponer con dinero la temporada y que mucha gente no quiso el dinero porque sentían que era aceptar que se acabó.

Otros pescadores opinaban que si sería buena la declaratoria, que la bahía ya está muy dañada, es más, que en el área de la bahía ya no hay especies y ahora tienen que salir a mar abierto, así que ya no les afectaría. En cambio, los prestadores de servicios turísticos están de acuerdo, pues implicaría mayores recursos para el turismo y se promovería la regeneración de la bahía. Este proceso de apropiación institucional dota al estado de estrategias extras para hacer atractivo un territorio para el desarrollo del turismo e intereses particulares.

Como considera el trabajo de Brenner (2006), los actores sociales sólo aceptan un uso sustentable de las ANP si no va contra sus intereses económicos o políticos. Desafortunadamente, los beneficios de una declaratoria sólo favorecerían a un sector reducido de la población, como los prestadores de servicios turísticos. También es de vital importancia que se consideren las especificidades locales y así evitar la incompatibilidad social y cultural, debe haber un trabajo coordinado y orientado a la población general.

El trabajo de Eric Rubio (2014) señala que el exiguo crecimiento del turismo de avistamiento de ballena en Puerto San Carlos tiene que ver con la preponderancia de la pesca. Consideramos que a ello se suma la falta de denominación de Área Natural Protegida, ya que las comunidades que cuentan con tal designación tienen una mayor afluencia, pese a su mayor lejanía, como Laguna de San Ignacio y Ojo de Liebre. Esto es, funciona como una “marca ecoturística. Esta travesía incentiva la autenticidad de los lugares, genera mayor derrama y una mayor expectativa de los atractivos (pues la lejanía sirve como incentivo). No olvidemos que lo característico del viaje de la sociedad moderna es el consumo de lo prístino, lo primitivo, lo auténtico (Meethan, 2001).

En este recorrido se advierte que hay una turistificación del territorio, inicia con el avistamiento de la ballena y gris y se expande a otras prácticas y especies: el nado con tiburones, la pesca deportiva o el buceo recreativo. Se intenta superar la temporalidad del turismo (los cuatro meses que dura el avistamiento) hacia una oferta más diversificada que permita subsistir. Este proceso se acompaña del discurso ecológico: de la caza a la conservación, de la conservación a la sustentabilidad.

Finalmente, podemos destacar que los pobladores mantienen diferentes relaciones con el territorio y sus recursos naturales, son diferentes territorialidades (Sack, 1991). Es así que podemos distinguir territorialidades del ecoturismo, de la acuicultura y de la pesca, cada una con sus particularidades. En sintonía con este autor, pensamos a las relaciones territoriales humanas como resultado de relaciones de poder, relaciones sociales que no son neutras, ya que “la territorialidad se entiende como el intento de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar gente, elementos y sus relaciones, delimitando y ejerciendo un control sobre un área geográfica” (Sack, 1991, pág. 194). Hay discursos para legitimar los diferentes usos del territorio, apoyados en la idea de sustentabilidad.

Es interesante observar el contraste con la pesca ribereña. Por ejemplo: durante la “ida a marea” es casi inevitable encontrarse con lobos marinos y pelicanos, pero éstos interfieren con el trabajo del pescador y en algunos casos se abalanzan para robar el pescado. Cuando los turistas expresan lo “bonito que es que haya muchos de éstos animales” es común que el pescador responda “si quiere le exporto un ciento porque aquí hay muchos”. Otro pescador decía: “como decir, yo le tengo coraje a los lobos y ellos no (los guías de turistas), ellos los quieren porque les dan dinero”.

Cada agente social se apropia de los recursos del territorio según sea su trayectoria e intereses. Se resalta la complementariedad de la esfera del trabajo y la del ocio, separada por la reproducción de lo cotidiano y en la cual adquieren su definición territorial. Como bien señala Bertonecello (2002), son dos caras de la misma moneda que toman formas específicas en distintas sociedades y contextos históricos.

COMENTARIOS FINALES

*Tenéis que vivir la tesis como un desafío.
El desafiante sois vosotros...
Otras veces la tesis puede vivirse como
una partida mano a mano: vuestro autor
no quiere confiaros su secreto...
En ocasiones la tesis es un solitario: tenéis
todos los peones y se trata de ponerlos en
su sitio...*

Umberto Eco

La historia de la península de Baja California, como cualquier región, ha estado ligada al capitalismo y a la globalización. Tomando como referencia la propuesta que hace Ángel Palerm (2008) sobre los tipos de capitalismo, podemos proponer que la expansión del capitalismo mercantil derivó en el fortuito descubrimiento de América y por ende de las Californias. Desde el siglo XVII, los recursos naturales de la península han alimentado al capitalismo industrial. Finalmente, a partir de la segunda mitad del siglo XX, el turismo fungiría como eje central del desarrollo del capitalismo financiero y de servicios.

Desde siempre Estados Unidos ha ambicionado el territorio peninsular, tal como lo expone una frase atribuida a Roosevelt: “las Californias son un lujo para México, para nosotros, una necesidad” (González, 2014; Jordán, 1997). El territorio peninsular ha sido objeto de diversas incursiones por parte de esta nación, baste recordar la de 1846-1848 que concluyó con la firma del tratado Guadalupe-Hidalgo; la de William Walker y su intento de fundar las repúblicas de Sonora y Baja California en 1853 (López, 2001; García, 1971), así como las diversas irrupciones en Bahía Magdalena durante el periodo porfirista. Esto en contraste, como acusó Fernando Jordán, con el olvido por parte de México.

Como insinúa Giménez y Héau (2007), el relego y la propensión de ceder el territorio desértico en el siglo XIX se vio motivada por la representación de este espacio como carente de valor. El turismo ha sido un eje clave en la revaloración territorial de la península, sobre todo a partir del ecoturismo. Una de las reflexiones de Fernando Jordán sugiere que Baja California siempre ha resistido los embates extranjeros de carácter violento y que sólo es alcanzada por medios pacíficos, como ejemplo está la conquista espiritual de los jesuitas y la colonización agrícola del siglo XX. Es entonces que podría nacer la siguiente cuestión: ¿Es acaso el turismo la nueva forma, aparentemente “pacífica” y capitalista, de invasión territorial en Baja California Sur?

Desafortunadamente el aislamiento de las poblaciones sudcalifornianas es aprovechado por el turismo, y la infraestructura está en función de sus beneficios, en detrimento de las necesidades de los pobladores. El alejamiento hace que la industria promocióne el territorio como algo prístino con poco acceso para el común. Esto encarece la vida en la península, sobre todo en los poblados más alejados, los cuales, irónicamente, son los más pobres. El distanciamiento provoca pocas oportunidades laborales en estas comunidades, las cuales sólo dependen del turismo, ya que sus actividades tradicionales, como la agricultura y ganadería, están en crisis. Los grandes centros urbanos concentran los servicios, un ejemplo es el sector educativo y el bajo rendimiento en las zonas rurales. En esencia, el turismo en la península está reproduciendo la desigualdad regional y social entre pobladores ya que son pocos los beneficiados, como los agentes y empresas turísticas, al mismo tiempo también reafirma la desigualdad respecto al turista.

Los proyectos turísticos de Puerto San Carlos aún enfrentan muchos retos para lograr concretarse, como las distancias y la infraestructura. Este incipiente turismo no refleja la derrama económica y “efecto dominó” que se busca en la región, aunque probablemente tenga resultados a largo plazo. Hay una competencia entre todos los proyectos de la entidad por ver quien atrae más turistas y mayor inversión gubernamental. Se observa que el gobierno y los agentes favorecidos construyen una visión idealista de la península y de sus localidades, se les esencializa en aquello que es conveniente reflejar. Los usos turísticos del territorio marcan su distancia de otros usos que no son deseables.

Los proyectos turísticos en San Carlos se encaminan a concentrarse en aquellos que puedan invertir (permisos, concesiones, equipamiento), dejando fuera a la población, la cual quedará subordinada a los inversores. La puesta en marcha del proyecto de cruceros vendrá a ser un factor que detonará nuevas disputas por el territorio sudpeninsular, con la pesca de altura o ribereña. También puede generar una nueva región turística que compita con las ya existentes.

El circuito ballenero ve mermado su atractivo central a consecuencia de las actividades pesqueras y portuarias, cuenta con pocas expectativas de crecimiento. Es probable que en este contexto, San Carlos quede reducido a un punto de llegada y retorno de cruceros y que sólo facilite los medios de transporte para ir a otras regiones que cuenten con mayores atractivos turísticos. Con ello, la promesa del desarrollo se derrumba y también la del contacto intercultural. Otro aspecto es que la excesiva degradación del medio ambiente provoque la decepción de los turistas. No sólo se pone en riesgo el entorno ecológico sino también se desacredita la actividad. En Bahía Magdalena se ha reducido notablemente la llegada de ballenas, por lo que los visitantes se van desencantados. Cada vez se necesitan mayores recursos (tiempo y dinero) para lograr el cometido: encontrar una ballena. Esto encarece el “ecoturismo” y tiende a reducir la afluencia de turistas.

Micheline Cariño nos ofrece una tipología para comprender las diferentes relaciones hombre-naturaleza en Baja California Sur (Cariño, 1996). Cada una de estas estrategias es protagonizada por actores sociales diversos, con una cultura de la naturaleza diferente y con una apropiación diferente del territorio y de los recursos naturales. La autora identifica tres fases principales: la adaptación simbiótica durante la ocupación indígena y los primeros años misionales; de aprovechamiento sin una profunda transformación en los siglos XVIII-XIX, con las economías misionales y rancheras; y de expansión y sobreexplotación, con un saqueo intensivo y exhaustivo de los recursos naturales desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. A partir de 1960, emerge la “Era de la Ecología” (desarrollo sustentable), y con ello una fase más, caracterizada por la “conservación”.

Si bien el ecoturismo trata de conciliar el desarrollo y la conservación ecológica, no basta con prohibiciones y un mayor número de turistas para alcanzar el éxito, sino analizar la situación particular de cada comunidad e incentivar la participación de toda la población. En Baja California Sur se promueve un turismo ecológico que se ha convertido en un discreto turismo de masas, sometiendo al ambiente al estrés ecológico, ya sea por la falta o incumplimiento de las regulaciones o de las excepciones que se hacen en aras de generar una mayor afluencia (Bringas & Ojeda, 2000). Asimismo, una perspectiva crítica nos permite comprender hasta que punto se logra generar una auténtica conciencia ecológica entre los pobladores. Bien valdría preguntarse ¿Para quién se conserva? ¿Con qué fin se conserva?

El término de transacciones territoriales ayuda a entender los procesos para llegar a acuerdos prácticos en situaciones de conflicto, esto es, a la construcción de arreglos territoriales. Este concepto supone la idea de un espacio compartido, el reconocimiento de la legitimidad de cada agente a estar en ese espacio y que pone en juego el debate sobre los valores y “desemboca muy frecuentemente en la construcción de una transigencia negociada y en la aceptación de las modalidades particulares de apropiación del espacio, de la vida juntos o de la vida con los otros” (Melé, 2014, pág. 21). Los diferentes usos que tiene el territorio en San Carlos los hace compartir la Bahía de Magdalena, no hay conflictos “visibles” por el uso territorial pero la apropiación turística pugna por una legitimidad simbólica. También se observa una suerte de transición territorial: del sector primario al terciario.

El turismo el fenómeno por excelencia para observar el cambio en las relaciones humano-naturaleza. Los diferentes actores sociales, ya sean pobladores, instituciones gubernamentales, A. C, turistas, se apropian diferencialmente del territorio según sea su trayectoria, para algunos, éste se torna extraño y para otros, ordinario; es el constante juego de la alteridad y la identidad. Desafortunadamente, dejamos pendiente la comprensión del territorio desde los turistas. Algunas frases que se leen en las paredes de un restaurante de la localidad expresan que “Las ballenas, lo máximo” “Viví momentos mágicos” “El más bello lugar de todos” “Un fabuloso viaje” “Es un regalo de la vida estar aquí”. Todos son

comentarios fruto de una experiencia única y recreativa, frente a la convivencia diaria de los pobladores con la bahía, marcada por una relación laboral.

La turistificación del territorio aparece como diferenciador del territorio local, que ofrece un nuevo producto para el turista: más vertiginoso o más original. Estas prácticas vienen a contrastar con los usos locales o históricos del territorio, y que no pueden entenderse los unos sin los otros. Por otra parte, el discurso del ecoturismo es apropiado por aquellos que son beneficiarios del mismo: autoridades municipales, agentes o prestadoras de servicios turísticos. En contraste con los pescadores y demás pobladores, que indirectamente participan dentro de esta dinámica de construcción territorial. También hay que considerar a la diversificación del turismo con otros procesos sociales, como las políticas públicas patrimoniales y ambientales, como la declaratoria de Área Natural. Los diferentes usos del territorio tienen que ver con su dinámica multiescalar e histórica: a nivel local, regional y global. Podemos ver que la historia del puerto se ancla con tres prácticas clave: comercial, pesquera y turística. En la escala local, en mayor medida continúa la pesca ribereña con un incipiente ecoturismo; en lo regional, un nodo clave en la producción pesquera; y a nivel global, un lugar reconocido por su riqueza biológica.

Lo que nos interesa demostrar con este estudio es que el territorio es apropiado desde diferentes actores sociales. Comprender esta multiplicidad de significados puede ser un paso para una mejor gestión territorial. Para empezar, no hay que contribuir a demeritar las actividades primarias, las cuales son imprescindibles para sustentarnos; por el contrario, se deben comprender y tratar de superar los efectos desfavorables. La pesca no es una actividad depredadora con lógica estrictamente capitalista sino que la sobreexplotación tiene que ver con una actitud preventiva a la eventualidad. Por otro lado, hay que reconocer en el ecoturismo una estrategia que, en mayor o menor medida, ha contribuido a preservar entornos ecológicos que de otra forma ya hubieran desaparecido. No obstante, tampoco hay que presentarlo como la panacea del desarrollo, es necesario tener una perspectiva crítica que permita identificar sus efectos negativos y ayude a mejorar su gestión. Es claro que se requiere de una re-evaluación de la política turística en sus distintos niveles, pues se sigue reproduciendo el modelo hegemónico (Guzmán, 2012).

Creo que las dificultades presentadas de forma particular en esta investigación dejan claro que hoy, más que antes, es importante el trabajo socio-antropológico en *El Otro México*. Bien valdría la pena incentivar el estudio por parte de investigadores del centro hacia el norte y viceversa, esto no sólo ofrece otra perspectiva disciplinaria, sino que contribuye a derribar barreras consideradas como infranqueables y sostenidas en estereotipos, además de crear solidaridad y soluciones a los problemas que nos aquejan hoy día. A ello puede y debe responder la antropología social.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Fuentes impresas

- Aceves, J. (2013). Incorporar el conocimiento local a la toma de decisiones de manejo pesquero. Caso de estudio: el corredor San Cosme a Punta Coyote, B.C.S. México. *Tesis para obtener el grado de maestro en Ciencias Sociales con orientación en Desarrollo Sustentable*. UABCS.
- Augé, M. (1998). *El viaje imposible*. Gedisa.
- Baca, M. (1982). *Sistema de agua potable para la localidad de puerto " San Carlos", municipio de Comondu, B .C .S*. Tesis de Ingeniería Civil, Universidad de Sonora.
- Bertoncello, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y transferencias*, 29-50.
- Bezaury, J. (s.f.). *Los santuarios o refugios balleneros*. México: The Nature Conservancy.
- Bojórquez, J., Ángeles, M., & Gámez, A. (2015). Apropiación del territorio costero en Cabo San Lucas, Baja California Sur, México: los casos de las playas y la propiedad ejidal. En G. Marín, *Sin tierras no hay Paraíso. Turismo, organizaciones agrarias y apropiación territorial en México* (págs. 275-306). Tenerife. España: PASOS, RTPC.
- Bringas, N., & Ojeda, L. (2000). El ecoturismo: ¿una nueva modalidad del turismo de masas? *Economía, Sociedad y Territorio*, 373-403.
- Bustos, R. (2001). Identidad, Turismo y Territorios Locales. La permanente construcción de valores territoriales. *Aportes y transferencias*, 1, 11-28.
- Cammarata, E. B. (2006). El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio. (C. L. CLACSO, Ed.) *América Latina: cidade, campo e turismo.*, 351-366.
- Cariño, M., Castorena, L., Maya, Y., Wurl, J., Urciaga, J., & Breceda, A. (2012). Transformación de los ecosistemas áridos para su uso agrícola en Baja California Sur, México. Un análisis desde la historia ambiental. *Historia Agraria*(56), 81-106.
- Cariño, M., Maya, Y., Díaz, S., Breceda, A., Pérez, J., Rodríguez, R., . . . Lluch, S. (2008). El escenario: presentación geográfica y socioeconómica del espacio Sudcaliforniano. En M. Cariño, & R. Monteforte, *Del saqueo a la conservación: Historia ambiental contemporánea* (págs. 99-175). La Paz: Semarnat.

- Castellanos, A. (2002). Inmigración, identidad y exclusión sociétnica y regional en la ciudad de Cancún. En C. Zambrano, *Etnopolíticas y racismo* (págs. 133-149). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Castellanos, A. (2012). Turismos, poder y autonomía. En A. Castellanos, & A. Machuca, *Turismo y Antropología, miradas del Sur y el Norte*. México: Juan Pablos.
- Castellanos, A. & Machuca, A. (2012). *Turismo y Antropología, miradas del Sur y el Norte*. México: Juan Pablos.
- Castillo, M., & Vargas, E. (2007). Breve recuento de la modernización de la política turística mexicana. *Teoría y Praxis*, 9-34.
- Chávez, R. (2008). *El Mercado de la observación de ballenas en el pacífico mexicano*. Tesis para obtener el grado de maestro en Administración Integral del Ambiente. El Colegio de la Frontera Norte.
- Chávez, R., & De la Cueva, H. (2009). Sustentabilidad y regulación de la observación de ballenas en México. *Desarrollo Regional*, 4(2), 231-262.
- Cota, J., Jiménez, V., & Mascareñas, I. (2015). *DATAmores*. Obtenido de La pesca en Bahía Magdalena-Almejas. Motor económico para B.C.S.: <http://datamores.ucsd.edu/esp/>
- Cruz, E., Zizumbo, L., Cruz, G., & Quintanilla, A. L. (2012). Las dinámicas de dominación capitalista en el espacio rural: la configuración de paisajes turísticos. *Cuadernos de desarrollo rural*, 151-174.
- Cuamea, F. (1989). El modelo de industria turística: características generales. En D. Hiernaux, *Teoría y praxis del espacio turístico* (págs. 29-38). México: El Colegio de México/UAM-X.
- Cunin, E. (2006). “Escápate a un Mundo... fuera de este Mundo”: turismo, globalización alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de Indias (Colombia). *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 20(37), 131-151.
- De la Cruz, J., & Argüello, F. (2006). Paradigmas de la Antropología en el Estudio de las Sociedades Costeras. *Revista Mad*(15).
- De Sicilia, R. A. (1982). *El turismo en el desarrollo económico de la península de Baja California*. México: Tesis de Maestría en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México.
- De Sicilia, R. A. (2000). El corredor turístico Loreto- Nopoló- Puerto Escondido, Baja California Sur, en el contexto de los Centros Integralmente Planeados. *Cuadernos de turismo*(5), 53-68.
- Del Río, I., & Altable, M. (2000). *Breve Historia de Baja California Sur*. México: Fondo de Cultura Económica; El Colegio de México; Fidecomiso Historia de las Américas.

- Díaz , S., Gutiérrez , Ó., Wurl, J., & Martínez, C. (2008). *Propuesta Integral del Manejo del Sitio RAMSAR Humedal Los Comondú*. Centro de Investigaciones Biológicas del Noreste.
- Gámez, A., Ángeles, M., & Juárez , E. (2013). Turismo y emprendedurismo en regiones rurales de México: una crítica al rol de capital social en el desarrollo local. El caso de los oasis de Comondú. *TURyDES*.
- Gámez, A., & Sauvage, A. (2013). Desarrollo, identidad cultural y turismo en los oasis de Baja California Sur, México. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, 159-172.
- García, G. (1971). *Las invasiones norteamericanas en México*. México: Serie Popular Nueva Era.
- Giménez, G. (1999). Territorio, cultura e identidades. La región socio-cultural. *Estudios sobre las culturas contemporáneas*(9), 25-57.
- Giménez, G. (2005). Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural. *Trayectorias*, VII(17), 8-24.
- Giménez, G., & Héau, C. (2007). El desierto como territorio, paisaje y referente de identidad. *Culturales*, III(5), 7-42.
- González, L. (1964). Expansión de Nueva España en el Lejano Oriente. *Historia Mexicana*, 202-226.
- González, L. A. (2014). *Pichilingue y Bahía Magdalena en el sistema naval estadounidense (1899-1908)*. La Paz: Tesis de Maestría en Estudios Sociales y Humanísticos de Frontera con Orientación en Pensamiento Históricos y Sociológico Contemporáneo. Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Guerrero, M., Urbán, J., & Rojas, L. (2006). *Las Ballenas en el Golfo de California*. México: SEMARNAT/INE.
- Gutiérrez, M. (2013). *Turismo de naturaleza en las islas Santa Margarita y Magdalena, Baja California Sur: Vía para el desarrollo sustentable y la adaptación al cambio climático*. Tesis de maestría en Ciencias Sociales con orientación en Desarrollo Sustentable. Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Guzmán, M. (2012). De las antropologías mundo a la ecología política del turismo. En A. y. Castellanos, *Turismo y Antropología. Miradas del Sur y el Norte*. México: Juan Pablos, eds.
- Harvey, D. (2004). El “nuevo” imperialismo : acumulación por desposesión. *Socialist register*, 100-129.
- Hiernaux, D. (1989). La dimensión territorial de las actividades turísticas. En D. Hiernaux Nicolás, *Teoría y praxis del espacio turístico* (págs. 53-71). México: El Colegio de México/UAM-X.

- Hoyt, E. (2007). *Un esquema para el desarrollo de la observación de delfines y ballenas*. USA: Human Society International.
- Hoyt, E., & Iñíguez, M. (2008). *Estado del Avistamiento de Cetáceos en América Latina*. E.E.U.U.
- Ibáñez, R. (2011). Crecimiento económico, desarrollo sustentable y turismo: Baja California Sur en el barómetro de sustentabilidad. *El Periplo Sustentable*(20), 75-118.
- Jordán, F. (1997). *El Otro México. Biografía de Baja California*. Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Krotz, E. (1994). Alteridad y pregunta antropológica. *Alteridades*, 5-11.
- Lins Ribeiro, G. (2006). Poder, Redes e Ideología en el campo del desarrollo. *Tabula Rasa*(6), 173-193.
- López, Á. (2001). *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 1970-1996. El caso de Los Cabos, BCS*. Tesis de doctorado en Geografía: UNAM.
- López, Á., & Marín, G. (2012). Ecoturismo, desarrollo y sustentabilidad, un recorrido por senders interpretativos de poder, mercado y simulacro. En A. Castellanos, & A. Machuca, *Turismo y Antropología: miradas del Sur y el Norte* (págs. 201-231). México: Juan Pablos Editor/ Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- López, Á., & Sánchez, Á. (Enero- Junio de 2002). Canales espaciales de articulación en el corredor turístico Los Cabos, Baja California Sur, México. *Cuadernos de Turismo*(9), 53-66.
- López, C. (2013). La importancia de los peces para el turismo de buceo en el parque nacional Cabo Pulmo en Baja California Sur. En M. G. Guzmán Chávez, & D. Juárez Bolaños, *En busca del ecoturismo. Casos y experiencias del turismo sustentable en México, Costa Rica, Brasil y Australia* (págs. 323-341). México: Eón: El Colegio de San Luis, A.C.
- MacCannell, D. (2003). *El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa*. España: Melusina.
- Machuca, J. A. (2012). La incorporación turística del patrimonio y el nuevo malestar en la cultura. En A. Castellanos, & J. Machuca, *Antropología y Turismo. Miradas del Sur y el Norte* (págs. 69-111). México: UAM-I/ Juan Pablos.
- Marcín, R., Hinojosa, G., López, J., Gómez, A., Nájera, E., & Riosmena, R. (2014). El impacto ambiental de proyectos portuarios turísticos en bahía Magdalena, Baja California Sur, México. En A. Botello, F. Páez, L. Mendez, M. Betancourt, S. Álvarez, & R. Lara, *Pacífico Mexicano. Contaminación e impacto ambiental: diagnóstico y tendencias* (págs. 635-654). UAC; UNAM; CIAD-Mazatlán; CIBNOR, CICESE.

- Meethan, K. (2001). *Tourism in global society. Place, culture and consumption*. Londres: Palgrave.
- Melé, P. (2014). *Transacciones Territoriales. Patrimonio, medio ambiente y acción pública en México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana; Juan Pablos Editor; Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Millán, S., & Rubio, M. (1995). Migrantes mixtecos en Baja California. En INI, *Etnografía contemporánea de los pueblos indígenas de México. Región Noreste*. (págs. 131-215). México, D.F.: Instituto Nacional Indigenista.
- Molina, S. (1989). Turismo y medio ambiente. En D. Hiernaux Nicolás, *Teoría y praxis del espacio turístico* (págs. 39-49). México: El Colegio de México/ UAM-X.
- Monteforte, M. (2008). Modelos de desarrollo acuícola en Baja California Sur: ¿saqueo o alternativa sustentable? En M. Cariño, & M. Monteforte, *Del saqueo a la conservación: Historia ambiental contemporánea de Baja California Sur, 1940-2003* (págs. 337-364). Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Molina, S. (1989). Turismo y medio ambiente. En D. Hiernaux Nicolás, *Teoría y praxis del espacio turístico* (págs. 39-49). México: El Colegio de México/ UAM-X.
- Murillo, A. L. (2012). *Diagnóstico y Perspectivas del turismo alternativo en Todos Santos, Baja California Sur*. Tesis de Licenciatura en Turismo Alternativo. Universidad Autónoma de Baja California Sur.
- Palerm, Á. (2008). *Antropología y Marxismo*. México: Clásicos y Contemporáneos en Antropología.
- Pelagic Life. (2014). *Proyecto: Al llamado del tiburón. Reporte final*.
- Perló, M., & González, A. (2006). Del agua amenazante al agua amenazada. Cambios en las representaciones sociales de los problemas del agua en el valle de México. En J. Urbina, *Más allá del cambio climático. Las dimensiones psicosociales del cambio ambiental global* (págs. 47-64). México: SEMARNAT y Facultad de Psicología, UNAM.
- Rubio, E. H. (2014). Éxito diferencial de las actividades de Turismo de Naturaleza de observación de la Ballena Gris en dos comunidades costeras de Bahía Magdalena: causas y lecciones. *Tesis para obtener el grado de maestría en Ciencias marinas y costeras*. UABCS.
- Salas, H., Rivermar, M., & Velasco, P. (2011). *Nuevas Ruralidades. Expresiones de la transformación social en México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Antropológicas. Juan Pablos Editor.
- Soler, S. (2012). Lengua, folclor y racismo. Estereotipos comunes sobre los grupos étnicos colombianos. En A. Castellanos, & G. Lándazuri, *Racismos y otras formas de intolerancia de Norte a Sur en América Latina* (págs. 125-147). México: Juan Pablos Editor/ Universidad Autónoma Metropolitana.

- Sánchez, J., & Montoya, G. (2012). Ecoturismo y reapropiación social de recursos naturales entre los tseltales de El Corralito, Oxchuc, Chiapas. *El periplo sustentable* , 71-102.
- Santana, A. (1997). *Antropología y Turismo ¿Nuevas hordas, viejas culturas?* Barcelona: Ariel, S. A.
- Santos, A., & Olvera, M. (2014). Oasis de Baja California Sur México (siglos XVIII-XX) Propiedad y Uso Comunitario en Ecosistemas Áridos. *Annis Revue de civilization contemporaine Europes/Amériques*.
- Spielberg, S. (Dirección). (1975). *Jaws* [Película].
- Tapia, A. (2009). Algunos geosímbolos de Baja California. Identidad y memoria colectiva de la ruralidad. *Culturales*, V(10), 139-176.
- Urciaga, J. (2008). La agricultura en Baja California Sur, una perspectiva de largo plazo (1900-2005). En M. y. Cariño, *Del saqueo a la conservación. Historia ambiental contemporánea de Baja California Sur, 1940-2003*. (págs. 249-277). Universidad Autónoma de Baja California Sur. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Instituto Nacional de Ecología. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Valle, É., & Cariño, M. (2010). Desarrollo del turismo comunitario en la laguna San Ignacio, Baja California Sur. En R. Chávez, E. Andrade , R. Espinoza, & M. Navarro , *Turismo comunitario en México. Distintas visiones ante problemas comunes* (págs. 51-66). Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa.
- Vidal, T., & Pol, E. (2005).). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de psicología*, 281-298.
- Zamora, I., & González, A. (2014). Representaciones Sociales del Territorio en el Rescate de Ríos Urbanos: La Experiencia de la Integración del Plan Maestro de Rescate del Río Magdalena, Ciudad de México. En F. De Alba, & L. Amaya, *Estados y Ciudadanías del Agua. Cómo significar las nuevas relaciones* (págs. 105-151). México: Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Cuajimalpa.

Fuentes periodísticas:

- @BCSNOTICIAS. (15 de Abril de 2014). Proyectan detonar turismo náutico en Puerto San Carlos. *BCSNOTICIAS*, pág. Boletín de Prensa.
- @BCSNOTICIAS. (31 de Diciembre de 2015). A partir del 2017, Puerto San Carlos tendría la visita de casi 70,000 cruceristas al año. @BCSNOTICIAS.
- Alcántara , C. (04 de 05 de 2014). Fonatur rescatará la Escalera Náutica. *El Financiero*.

- Aristegui Noticias. (05 de 10 de 2016). México, segundo mercado para cruceros en América Latina. *Aristegui Noticias*.
- Becerril, A. (13 de Enero de 2010). Peligran 240 islas mexicanas por falta de registro oficial, denuncia senador de AN. *La Jornada*.
- Chávez, R. (30 de 08 de 2012). *Radar Político. Lo que realmente importa*. Obtenido de <http://www.radarpolitico.com.mx/2012/08/30/puerto-san-carlos-baja-california-sur-y-su-gente/>
- Corona, A. (29 de Octubre de 2015). En riesgo, 500 empleos en San Carlos. *El Sudcaliforniano* .
- Excélsior. (18 de Enero de 2014). 'Podadora' submarina se enfila hacia Baja California Sur. *Excélsior*.
- Pedrero, E. (06 de 10 de 2015). "Estancado", arribo de cruceros en el Pacífico. *La Razón*.
- PROCESO. (5 de Septiembre de 2010). Se vende isla barata. *PROCESO*.
- Rubí, M. (11 de Junio de 2014). México invertirá 180 000 mdp en infraestructura turística. *El Economista*.
- Sin Embargo/ZETA. (18 de Diciembre de 2014). Ex Gobernador del PRD es el segundo mexicano con isla propia, después de Raúl Salinas. *Sin Embargo/Zeta*.
- Sipse.com. (15 de Abril de 2015). 'Vívelo para crearlo', la campaña turística más cara en la historia. Obtenido de Sipse.com: <http://sipse.com/mexico/gobierno-federal-cara-campana-turismo-historia-vivelo-para-crearlo-146704.html>
- méxicoport. (10 de Julio de 2016). *Méxicoport impulsamos el comercio exterior*. Obtenido de <http://mexicoport.com/noticias/7008/puertos-de-cabotaje-y-altura-mexicanos>

Documentos oficiales

- APIBCS. (2007). *Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2007-2012*. Administración Portuario Integral de Baja California Sur S.A. de C.V.
- API. (2009). *Ira Etapa del Proyecto Integral para el Desarrollo del Circuito de Santuarios Balleneros –Hotel Eco-Turístico- en Puerto San Carlos, Municipio de Comondú, Baja California Sur*. Administración Portuaria Integral.
- APIBCS. (2012). *Manifestación de Impacto Ambiental Particular para el Proyecto Dragado de Mantenimiento del Canal de Navegación Alterno en Puerto San Carlos*. Administración Portuaria Integral Baja California Sur.
- APIBCS. (2012). *Plan Maestro de Desarrollo Portuario 2012-2017*. Administración Portuaria Integral de Baja California Sur S.A. de C.V.

- CEA-BCS. (2011). *Manifestación de Impacto Ambiental Proyecto de Lagunas de estabilización de aguas residuales en Puerto San Carlos, Baja California Sur*. Comisión Estatal de Aguas, Baja California Sur.
- D.O.F. (24 de 05 de 2002). ACUERDO por el que se establece como área de refugio para proteger a las especies de grandes ballenas de los subórdenes Mysticeti y Odontoceti, las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y aquellas sobre las que la nación ejerce su soberanía.
- D.O.F. (6 de 03 de 2002). NORMA Oficial Mexicana NOM-059-ECOL-2001, Protección ambiental-Especies nativas de México de flora y fauna silvestres-Categorías de riesgo y especificaciones para su inclusión, exclusión o cambio-Lista de especies en riesgo. *Diario Oficial de la Federación*.
- D.O.F. (14 de 08 de 2009). CONVENIO Modificatorio al Convenio de Coordinación en materia de reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Turismo y el Estado de Baja California Sur. *Diario Oficial de la Federación*, pág. Primera Sección.
- FONATUR. (2001). *Proyecto Escalera Náutica del Mar de Cortés. Documento Básico*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- FONATUR. (2006). *Proyecto Mar de Cortés*. Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur . (20 de 02 de 1985). Decreto aprobatorio del plan de desarrollo urbano del centro de población de Puerto San Carlos, municipio de Comondú, Baja California Sur. *Boletín oficial del gobierno de Baja California Sur*.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur. (2012). *Plan Estatal de Desarrollo, 2011-2015*.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur. (2013). *Comondú, información estratégica*. Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur (2013). *Panorama y fortalezas del municipio de Comondú*. Secretaría de Promoción y Desarrollo Económico.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur. (2015). *Información estratégica Comondú*. Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- INEGI. (2015). *Anuario Estadístico Baja California Sur*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
- Municipio de Comondú. (2003). *Plan Municipal de Desarrollo, 2002-2005*.
- SCT. (2013). *Programa Nacional de Infraestructura, 2014-2018*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SECTUR. (2016). *Programa de desarrollo regional turístico sustentable y pueblos mágicos, rutas, circuitos y corredores turísticos*. México.

SRE. (2016). *Se registra cifra récord de llegada de Ballena Gris*. Secretaría de Relaciones Exteriores.

World Tourism Organization. (2015). *Annual Report 2014*.

Páginas electrónicas

CONANP. (2016). *Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. Santuarios*. Obtenido de http://www.conanp.gob.mx/que_hacemos/santuarios.php

Cota, J., Jiménez, V., & Mascareñas, I. (2015). *DATAmores*. Obtenido de La pesca en Bahía Magdalena-Almejas. Motor económico para B.C.S.: <http://datamores.ucsd.edu/esp/>

Gobierno de Baja California Sur. (19 de Noviembre de 2015). *Gobierno de Baja California Sur*. Recuperado el 2016 de Mayo de 14, de Historia de Baja California Sur: <http://www.bcs.gob.mx/conoce-bcs/historia-de-baja-california-sur/>

Greenpeace. (2016). *Greenpeace México*. Obtenido de <http://www.greenpeace.org/mexico/es/Campanas/Oceanos-y-costas/Las-ballas/Santuario-mexicano-para-ballas1/>

INAFED. (2002). *Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. Baja California Sur*. Recuperado el 21 de Junio de 2015, de <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM03bajacaliforniasur/historia.html>

INAFED. (2016). *Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. Estado de Baja California Sur. Comondú*. Obtenido de <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM03bajacaliforniasur/municipios/03001a.html>

INEGI. (2013). *Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática*. Obtenido de Indicadores de carencia en viviendas : <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/IndRezViv.aspx?refn=030010280>

Magbay Sport. (enero de 2014). *Ballena gris en la Bahía de Magdalena*. Puerto San Carlos, BCS.

PRONATURA NORESTE AC. (2016). *Bahía Magdalena, Baja California Sur*. Obtenido de <http://pronatura-noroeste.org/sitios/bahia-magdalena/>

SDEMARN-BCS. (2015). *Baja California Sur. Secretaría de Desarrollo Económico, Medio Ambiente y Recursos Naturales*. Obtenido de http://spyde.bcs.gob.mx/die_cei_map_mun.php

SECTUR Baja California Sur. (2016). *Gobierno de Baja California Sur. Secretaría de Turismo*. Obtenido de <http://secturbcs.gob.mx/actividades/ruta-de-las-misiones/>

VisitBajaSur. (2016). *VisitBajaSur.travel*. Obtenido de <http://visitbajasur.travel/ruta-de-las-misiones/>

Vídeos

Valiente, C. (2015). *Baja All Exclusive*. Recuperado el 09 de 2016, de <https://www.youtube.com/watch?v=g6gffzmbRL0>