

Ciudad de México a 28 de febrero de 2020.

A quien corresponda

Presente

Por medio de la presente hacemos de su conocimiento que la obra *Turismo: alcances y perspectivas en la Península de Baja California*, coordinado por la **doctora Judith Juárez Mancilla**, fue dictaminada y paso por todos los procesos de edición bajo nuestra supervisión, por lo cual cumple con los estándares nacionales e internacionales de la investigación.

Editorial Fontamara es una editorial con una trayectoria de más de 38 años, su misión es publicar obras de interés académico y general en colaboración con los Institutos, Centros de Estudios y Universidades más importantes de la República Mexicana. Siempre ha estado comprometida con la difusión del trabajo de investigadores nacionales y extranjeros reconocidos por su trayectoria académica y profesional.

Si requieren más información con respecto a la editorial, nos ponemos a sus órdenes para cualquier comentario o aclaración.

Sin más por el momento, agradecemos de antemano su disposición y atenciones.

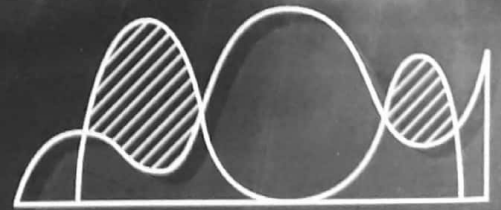
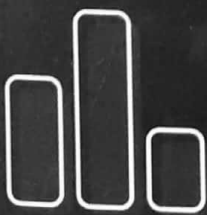
A t e n t a m e n t e



Lic. Claudia Romero Mercado
Coordinadora editorial

TURISMO: ALCANCES Y PERSPECTIVAS EN LA PENÍNSULA DE BAJA CALIFORNIA

Judith Juárez Mancilla y Plácido Roberto Cruz Chávez
(Editores)



editorial
fontamara

Serie Argumentos

Dirigida por
Juan de Dios González Ibarra

**TURISMO: ALCANCES Y
PERSPECTIVAS EN LA
PENÍNSULA
DE BAJA CALIFORNIA**

**Judith Juárez Mancilla
Plácido Roberto Cruz Chávez
Editores**

526

editorial
fontamara

Primera edición: marzo 2019

Reservados todos los derechos conforme a la ley

© Judith Juárez Mancilla y Plácido Roberto Cruz Chávez
(editores)

© Editorial Fontamara, S. A. de C. V.
Av. Hidalgo No. 47-b, Colonia Del Carmen
Deleg. Coyoacán, 04100, CDMX, México
Tels. 5659-7117 y 5659-7978 Fax 5658-4282
Email: contacto@fontamara.com.mx
claudia.romero@fontamara.com.mx
www.fontamara.com.mx

ISBN Fontamara 978-607-736-572-3

Impreso y hecho en México
Printed and made in Mexico

HOGARES NAVEGANTES

Rossana Andrea Aldama Alatorre¹
Rosa Elba Rodríguez Tomp²

Resumen

El proceso de neoliberalización ha impulsado de manera importante el crecimiento del turismo a nivel mundial. La movilidad curiosa, interesada en abrir horizontes que permitan conocer diferentes lugares, ha sido clasificada de maneras diversas, de tal suerte que actualmente hay turismo ecológico, turismo sexual, turismo de la salud y muchos otros, entre los que se incluye el turismo *premium* o Gran Turismo. La intención de esta investigación consiste en analizar las características propias de las comunidades vecinales establecidas sobre el mar (en las que los yates son los hogares permanentes de sus propietarios), desde la perspectiva del pensamiento complejo y con base en una etnografía que incluye dos estancias en la Cruiseport Port Marina de Ensenada, Baja California, en un velero de 36 pies y nueve días de travesía con rumbo a La Paz, Baja California Sur en el mismo barco. Lo anterior, aunado a una serie de entrevistas con los vecinos de la Marina.

Palabras clave: turismo, yates, marinas, comunidad, subjetividad

¹ Profesora-investigadora. Área de Ciencias Sociales, UABCS. Correo electrónico: ralmada@uabcs.mx.

² Profesora-investigadora. Área de Ciencias Sociales, UABCS. Correo electrónico: rert@uabcs.mx.

Visualizar el asunto de estudio

El proceso de neoliberalización ha impulsado de manera importante el crecimiento del turismo a nivel mundial modificando nuestra manera de ver(nos) y entender(nos) en/con el océano. La industria turística, interesada en promover la movilidad de más personas ha clasificado una importante variedad de motivos para viajar, por ello en la actualidad hay diversas modalidades de turismo.³ Este devenir influye considerablemente en las relaciones mar-personas, aunque no siempre de la misma manera, pues el mar no es entendido ni apropiado en esta segunda década del siglo XXI de la misma forma que en el siglo XX. Tampoco lo viven igual quienes lo disfrutan desde las playas que quienes lo tienen como fuente de trabajo; ni lo aprecian de igual forma los turistas que llegan de grandes ciudades o quienes viven en embarcaciones atracadas en marinas o fondeadas en la línea de costa. De igual manera, es diferente la forma como lo aprehenden y lo han aprehendido los hombres y las mujeres, y no es lo mismo verlo como un regalo de la naturaleza compartido por todos que como una mercancía.

La posesión y uso de embarcaciones de recreación, sobre todo en el caso de los yates, es considerada como propia del turismo *premium* y sin duda lo es. Sin embargo, con el tiempo dicha actividad se ha ido popularizando en algunos países, principalmente en Estados Unidos y Canadá, gracias al surgimiento de las marinas recreativas en las que yates de diferentes calados y características pueden permanecer por tiempo indefinido.⁴

En diversos países latinoamericanos, como México, donde la vida es menos onerosa que en las naciones del norte, se han instalado marinas destinadas a dar albergue a los navíos recreativos. Este tipo de negocio ha resultado exitoso, pues muchos de estos navegantes deciden permanecer en puertos mexicanos por tiempo indefinido, convirtiendo a las

³ Turismo ecológico, turismo alternativo, turismo religioso, turismo sexual, Gran Turismo y un gran etcétera.

⁴ Aunque en el caso de algunas marinas existen reglamentos para que las embarcaciones permanezcan en ellas por un tiempo determinado con la intención de impulsar el turismo hacia otras ciudades portuarias, en la realidad a las marinas les conviene la permanencia de los barcos, pues pagan una cantidad considerable por el muelle.

marinas en auténticas comunidades vecinales y en espacios que propician una interesante y compleja forma de vida austera nacida del lujo que implica poseer y mantener una embarcación de este tipo.

Dado que en primera instancia nuestro interés se centró en el estudio de la comunidad de navegantes ubicada en la Cruiseport Marina de Ensenada, Baja California, se realizaron dos estancias de 20 días cada una, viviendo en un velero de 36 pies. Asimismo, se tuvo la oportunidad de navegar por nueve días en dicha nave, lo que permitió comprender con mayor empatía cómo se vive en estas embarcaciones y, sobre todo, cómo los habitantes de las marinas establecen relaciones de solidaridad cercanas a las comunidades tradicionales,⁵ y desarrollan una forma particular de vida cotidiana en espacios sumamente reducidos y carentes de muchas de las comodidades que ofrece la vida en tierra.

El trabajo ha implicado una mirada desde la perspectiva de la complejidad, pues son varios los aspectos a tratar y, por tanto, diversas las disciplinas y saberes que aportaron conceptos y estrategias metodológicas para abordar el tema. Hay que pensar en las economías domésticas de los residentes en los barcos considerando la necesidad migratoria que les impone el monto de sus pensiones, pues los extranjeros que se han acercado por un tiempo o permanentemente en la Cruiseport Marina de Ensenada afirman que la razón principal para anclarse en este puerto mexicano es el elevado costo que implica vivir en las marinas ubicadas en San Diego, California. Así, se trata de personas que gozan de una o dos pensiones en dólares que, en México, les permiten poseer un hogar móvil sin sacrificar un nivel de vida medianamente despreocupado.

Las relaciones son mucho más cercanas entre sí y con el ponto que con la tierra y con las personas que viven en ella. Incluso cuando deciden mudarse, lo hacen conservando la amistad y solidaridad nacidas de la vida sobre el mar, a través de las redes sociales digitales, y no es extraño que se reencuentren y compartan vecindad en diferentes puertos.

Otro elemento que debe considerarse es la lejanía con sus familias, sea ésta forzosa o voluntaria. Se trata de persona, que en su mayoría tienen más de 60 años de edad, muchos de ellos viven en terceras o cuartas

⁵ En términos antropológicos, es decir, relaciones cara a cara y formas de compromiso mutuo entre los participantes.

nupcias, sus hijos ya adultos viven sus vidas en diferentes ciudades sin más acercamiento con sus padres que alguna llamada telefónica por las imposiciones de la vida moderna.

Aunado a lo anterior, hay dos aspectos que llaman fuertemente la atención:

1. La vida austera de lujo que el barco les impone, pues vivir en un hogar flotante implica el cuidado extremo del agua y de la energía, así como tener lo estrictamente necesario para comer, beber y vestir. Uno de mis informantes comentó que cuando vivía en tierra tenía gastos excesivos de luz, teléfono, pago de hipoteca y todos los servicios que una casa implica, además de mantener los closets llenos de ropa, calzado y blancos; en el barco aprendió que puede vivir feliz con pocas cosas y asegura que mientras menos cosas tiene, la carga económica y emocional es menor.
2. El riesgo que corren mientras navegan produce una forma de estrés que para ellos resulta placentero, pues navegar es un deporte que puede ser muy relajante en algunas ocasiones, pero en caso de una marejada o tormenta dicha actividad toma un sesgo diferente en el ámbito de las emociones.

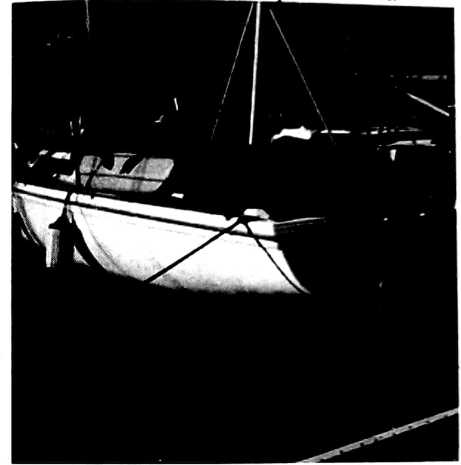
El trabajo pretende una visión diacrónico-sincrónica, pues requiere comprender el proceso a través del cual la navegación ha llegado al punto en el que aparecen en el paisaje de diferentes puertos las marinas que dan albergue a los barcos arriba mencionados, las relaciones que se establecen dentro y fuera de las marinas y cómo se da el proceso de apropiación subjetiva de esta forma de vida en la edad adulta.

Intentar abarcar todos estos aspectos en un trabajo de esta naturaleza resulta difícil por la extensión que se requiere, por tanto, en esta ocasión se tocarán sólo algunos aspectos medianamente comprendidos durante dos estancias de campo con duración de dos semanas en la Cruiseport Marina de Ensenada, a los que se suma una travesía de nueve días en el Serendipity, un velero de 36 pies, que permitió conocer de primera mano las labores y algunas de las formas que adopta la vida cotidiana en estos barcos. El escrito se divide en cinco apartados: 1) una breve historia de la navegación; 2) una nota sobre las marinas; 3) la austeridad

en el lujo; 4) los vínculos en la Cruiseport Marina, y 5) vivir el océano: una experiencia subjetiva.

El trabajo considera a un grupo específico de dueños de barcos, es decir, a quienes poseen embarcaciones que miden entre 27 y 42 pies y que han convertido los barcos en sus hogares permanentes.

Fotografía 1. Cruiseport Marina



Fuente: Rossana Almada.

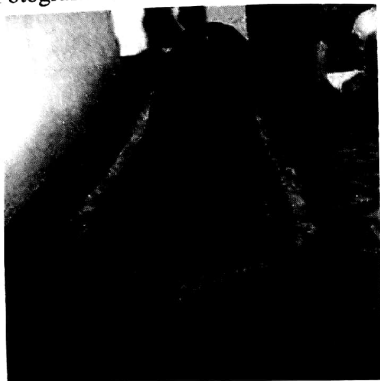
Hago esta distinción porque, como se verá más adelante, en las marinas suele haber barcos de diferentes calados e incluso yates de lujo y megayates que sirven para la recreación de sus dueños, pero sin sustituir al hogar convencional que permanece en tierra.

Breve nota histórica sobre la navegación

Sin duda, prácticamente desde el inicio de las civilizaciones, el ser humano ha incursionado en el desplazamiento acuático con el fin de encontrar nuevas tierras, hacer la guerra, pescar y vivir con cierta seguridad y bienestar sobre el agua.

Los historiadores comentan que las primeras embarcaciones fueron balsas construidas con troncos o cueros hinchados, canoas monóxilas⁶ o canoas con forro de corteza de árbol o de piel curtida.

Fotografía 2. Balsa de corteza de árbol

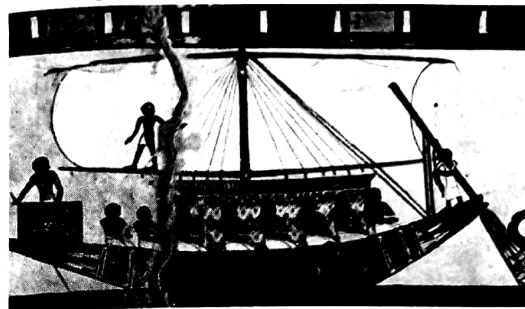


Fuente: Sociedad y Tecnología Cultura. Inventos de la Prehistoria.

Las imágenes más antiguas de embarcaciones se pueden apreciar en algunas piezas de cerámica egipcia que datan aproximadamente del año 3400 a. C. Se trata de un conjunto de balsas y botes de papiro propulsados mediante canaletes (Bathe, 1978: 134 y ss). El proceso a través del cual se dio la evolución de estas naves resulta históricamente accidentado, pero se puede afirmar que dependió de la disponibilidad de materiales, de las condiciones geográficas y de los fines que se perseguían. En los lugares en los que no había otra forma de encuentro y comunicación, la similitud de condicionantes y materiales disponibles crearon formas de construcción bastante similares. Con el tiempo y el consecuente aumento en las comunicaciones entre lugares y continentes, el método de construcción fue cambiando gracias al intercambio de ideas.

⁶ Hechas con un solo tronco o leño.

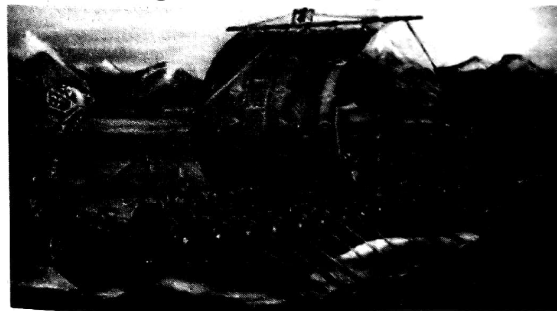
Fotografía 3. Los primeros barcos egipcios



Fuente: Metadatos de fotos IPTC.

En Europa, la construcción de barcos se orientó de dos maneras: por un lado, la construcción de tingladillo, propia de los países del Mediterráneo, las cuales se construían con cinco tablas anchas dispuestas en tingladillo. En el norte de Europa las naves eran de tradición vikinga, es decir de dos proas; a veces de forma accidental llevaban estructuras parecidas a castillos (los castillos de proa y popa) y en específico eran para la lucha. Aproximadamente en el año 1200 apareció el timón central articulado al codaste, lo cual representó una nueva evolución en la estructura de los barcos (Bathe, 1978: 134 y ss).

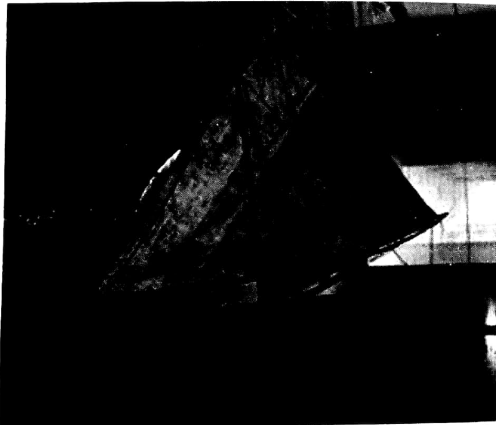
Fotografía 4. Barco Vikingo



Fuente: Historia de la navegación.

La instalación de cañones permitió la distinción entre los barcos de guerra y los buques mercantes. En Extremo Oriente, los juncos evolucionaron a partir de la balsa de troncos. Las naves chinas variaban de tamaño, desde el pequeño sampán hasta el junco de navegación de altura. Las embarcaciones de Oceanía se pueden clasificar en tres tipos principales: canoas con una sola batanga, es decir, un flotador a un lado solamente; batanga doble, con una batanga a cada lado, y canoas dobles o catamaranes. La canoa de vela de las Islas Fiyi podía acomodar hasta cuarenta o cincuenta personas a bordo y realizar largas travesías oceánicas.

Fotografía 5. Canoa de las Islas Fiyi



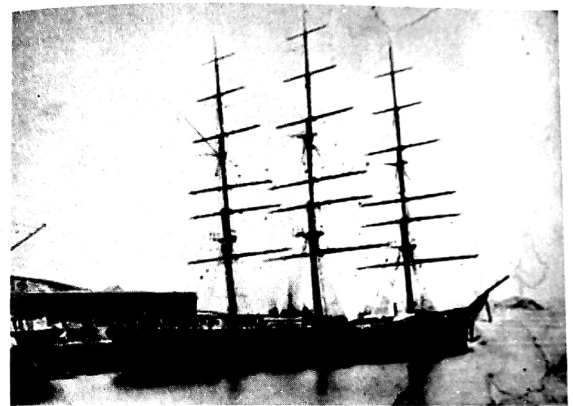
Fuente: Pabellón de la navegación.

En América la construcción naval fue iniciada por los españoles en el siglo XVI, de manera que en 1580 los galeones construidos en el Nuevo Mundo transportaban grandes tesoros hacia España. En el siglo XVII las colonias británicas empezaron también a construir buques entre los que destacan las chalupas, pinazas, balandras, goletas y queches.

En el siglo XVIII surgió en Norteamérica la goleta y en 1818 se construyeron fragatas de tres palos que establecieron un servicio regular entre Estados Unidos y Gran Bretaña. En 1840 había un servicio regular

entre Estados Unidos y Europa. Diez años más tarde, cuando la rapidez de los viajes empezó a cobrar mayor importancia debido a la posibilidad de cobrar más caros los fletes, aumentó la demanda de veleros y con ellos inicia la era del clipper.⁷

Fotografía 6. Clipper Young América



Fuente: Historia y arqueología marítima.

Entre las embarcaciones pequeñas existe una gran cantidad. Sólo en China hay más de trescientos tipos diferentes y en la actualidad existen en el mundo más de mil tipos de yates.

Pero ¿qué es un yate? La etimología de la palabra proviene del inglés *yacht*, que significa embarcación de lujo o recreo; se define así a cualquier embarcación cuyo casco tenga una eslora entre 2.5 y 24 metros y proyectada para fines deportivos o de ocio, con o sin ánimo de lucro, y a las embarcaciones diseñadas con fines de entretenimiento para la navegación de recreo. Su propulsión puede ser a motor o a vela (Bathe, 1978: 134 y ss).

Aunque este trabajo no se ocupa de los yates de lujo, cabe definirlos; se trata de barcos de recreación muy grandes y caros, muchos de ellos son auténticos palacios flotantes cuya popularidad ha crecido de manera

⁷ Los clipper se usaron, entre otras cosas, para el tráfico de esclavos.

importante en los últimos años, de tal manera que es como una carrera inalcanzable, pues cada vez son más grandes y más costosos.

Fotografía 7. Yate de lujo



Fuente: diario *El Independiente*. Baja California Sur.

Resulta casi imposible determinar quién inventó los yates, pero lo que sí sabemos es que después de la Segunda Guerra Mundial la popularidad de estas embarcaciones creció de manera acelerada, sobre todo en Canadá y en los Estados Unidos. En la década de los cincuenta del siglo xx el número de barcos de recreo aumentó de manera considerable. En los países mencionados había entre 1.5 y 5 millones; en 1960 eran más de 9 millones de barcos y más de 44 millones de personas que los disfrutaban. Este incremento produjo el crecimiento de la industria de los barcos y del número y tamaño de los puertos especiales con área de muelles. Estos puertos son las marinas.

Nota sobre las marinas

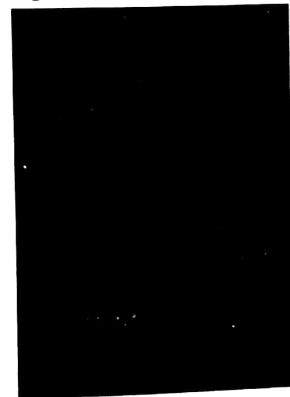
De la misma manera como existen hoteles de diferentes calidades y costos dependiendo del monto que los huéspedes estén dispuestos a erogar, las personas que poseen los barcos a los que nos referimos en

este trabajo encuentran marinas con distintos servicios y, por ende, de precios diversos.

México ofrece espacios adecuados para los navegantes recreativos en diferentes marinas. Algunos de estos navegantes deciden permanecer en un puerto por tiempo indefinido, instalando sus hogares en aguas nacionales. Las marinas les proporcionan electricidad, agua dulce, combustible y rampa de botado. Por lo general, dentro de estas instalaciones hay servicio de lavandería, regaderas y baños; estacionamiento, por si algunos de ellos tienen carro para desplazarse en la ciudad; vigilancia permanente; tiendas que ofrecen muchos de los implementos que los barcos necesitan e incluso algunas refacciones cuando los buques sufren alguna falla mecánica. Ponen a disposición de los navegantes mano de obra calificada para auxiliarlos con algunos arreglos, composuras e incluso con el aseo de los barcos. Una prestación más es Wifi, indispensable en la actualidad para la comunicación. También pueden encontrar dentro o cerca de las marinas hoteles y restaurantes.

Estas instalaciones ofrecen refugio para embarcaciones cuya eslora varía entre 25 y 125 pies en promedio. Un dato más es que aproximadamente 80% de los barcos son propiedad de extranjeros (*Revista Buen Viaje*. www.revistabuenviaje.com>marinamex).

Fotografía 8. Cruiseport Marina



Fuente: Rossana Almada.

De acuerdo con la *Revista Buen Viaje*, las marinas reflejan un estilo de vida diferente y estamos de acuerdo en eso, pero no coincidimos con la aseveración de que los dueños de barcos en general tengan una vida donde el *glamour* domina. Cuando pensamos en los yates de lujo y en los megayates así es, pero cuando nos referimos a los veleros de los que se ocupa este trabajo, el lujo no es económico, sino visual; incluso se puede afirmar que vivir unos días en un barco de estos puede remitir a la vida austera de las colonias marginadas de las ciudades. Seguramente la frase resulta fuerte e inverosímil, pero es real.

Austeridad en el lujo

Los habitantes de estos barcos deben adaptarse a vivir en forma absolutamente minimalista, necesitan llenar tanques de agua con mangueras que en algunas marinas tienen al pie del barco, pero en otras requieren trasladarse con los tanques de agua para llenarlos y llevarlos al barco de regreso, por tanto, suelen tener sumo cuidado con el uso del agua. Este es el mismo principio del acarreo de agua que realizan quienes viven en colonias o comunidades marginadas. Además, los espacios para el almacenamiento de alimentos y productos de limpieza son muy reducidos; esto los obliga acudir a las compras en los supermercados o mercados de las ciudades con más frecuencia que si estuvieran en tierra. Por otra parte, los refrigeradores no pueden contener más perecederos que los que pueden ocuparse en el lapso de una semana y la estufa es tan pequeña como una parrilla de las que se usan en los hogares de recursos limitados. El *glamour* personal queda fuera de toda posibilidad, pues los espacios para guardar ropa son pequeños también, apenas suficientes para lo indispensable, quizá tres o cuatro cambios de ropa de cada uno de los habitantes si no son más de dos. Si tienen una pantalla de televisión instalada, esta no puede ser mayor de 19 pulgadas, pues las paredes están llenas de pequeñas gavetas para guardar cosas, de manera que no hay un espacio adecuado para una pantalla más grande. El baño es un verdadero, pues el mecanismo de desagüe funciona de manera diferente: es necesario bombear una palanca con relativa fuerza para lograrlo. Además, mientras los barcos están en la marina, está prohibido que vacíen los tanques contenedores de desechos, por lo que muchos de

los habitantes prefieren acudir a los baños compartidos instalados en la marina y otros salen periódicamente al menos a tres millas de la marina para vaciarlos, pues a esa distancia ya es legal realizar esa maniobra.

Igual que en el caso de las personas de bajos recursos, dormir en el barco no es la forma más cómoda para descansar, el espacio del Perth (la cama) suele ser reducido e incómodo incluso para acomodar sábanas y cobijas y dormir ahí, al menos las primeras veces, produce la sensación de estar dentro de una caja, pues el techo está a menos de un metro de la cabeza estando acostado.

Fotografía 9. Perth en el Serendipity



Fuente: Rossana Almada.

La paradoja, está en la parte del lujo que esto implica y que pese a tener como base la posibilidad económica de comprar un velero y man-

tenerlo, se refiere más a los paisajes que disfrutan quienes viven en los barcos, a la posibilidad de sentir el viento y el sol en la cara mientras navegan, al disfrute que produce el sonido que emiten los lobos marinos o el graznido de las gaviotas y otras aves, a la sensación de disfrutar el avistamiento de los delfines y el "vuelo" de las mantarrayas, pero también a las relaciones solidarias que se establecen entre los habitantes del océano.

Los vínculos en la Cruiseport Marina de Ensenada

Tuvimos la oportunidad de acercarnos por vez primera a los hogares navegantes en la Cruiseport Marina ubicada en Ensenada, Baja California. Esta marina tiene capacidad para 139 barcos: 15 de 36 pies, 28 de 40, 28 de 46, 26 de 50, 30 de 56 y 12 de 60. La renta por mes varía de acuerdo con el calado, pero fluctúa entre 15 y 17 dólares por pie (Ensenada Cruiseport Village Marina, 2014). De acuerdo con algunos de los vecindados en ella, aunque no siempre está a tope, hay temporadas en que se llena.

Fotografía 10



Fuente: Google.

Cuando uno contempla desde afuera los barcos, suele sentir cierto desagrado pues da la impresión de que no dejan ninguna derrama económica al estado en el que se establecen: gastan poco en restaurantes y

dejan su basura y desechos en las aguas cercanas a nuestras playas, pero nada más lejos de la realidad. Sólo en la renta del espacio en la marina estos visitantes pagan por lo menos \$12 000 mensuales, contratan a personas de la localidad para realizar reparaciones a los barcos. Por otra parte, las marinas suelen contar con una infraestructura de servicios que les permite ofrecer prácticamente todo lo que un barco puede necesitar, desde aseo hasta pintura, pasando por todos los arreglos. Cerca de las marinas suele haber yardas de barcos con el personal capacitado para realizar los arreglos necesarios a las naves, de tal suerte que sólo en el mantenimiento de los barcos sus dueños erogan una cantidad considerable; esto sin tomar en cuenta que en realidad sí asisten a los restaurantes y espectáculos locales.

Entre los servicios que las marinas ofrecen está la seguridad, pero más allá de la vigilancia que ofrecen dichas instalaciones, los vecinos mantienen una atención permanente de los barcos, sobre todo cuando los dueños de alguna embarcación salen de la marina.

Diario se despiertan con los "buenos días" que se envían por radio desde alguna de las naves; por ese medio también se avisan si alguien va a salir de la marina dejando el barco atracado por uno o más días, incluso cuando alguien sale rumbo a San Diego, California, avisan por radio por si alguien necesita hacer algún encargo. Se apoyan con algunas reparaciones menores y los más allegados se reúnen para desayunar o cenar en el hogar de algún amigo y, de vez en cuando, proyectan alguna película e invitan a los allegados a verla. También suelen organizar juegos de mesa en una sala destinada para sus reuniones en el área de la oficina de la marina. Festejan en comunidad fiestas tales como Halloween, Noche Buena, Día de Acción de Gracias, San Patricio y, curiosamente, el 5 de mayo. Cuando alguien está enfermo sus allegados están pendientes de su salud y los no cercanos al menos preguntan y procuran estar enterados de cómo evoluciona el enfermo. Cuando alguien muere se reúnen para festejar la vida del ausente; hacen un círculo, leen algunos pasajes de la biblia y cada uno comenta algún detalle agradable vivido con el fallecido; es una celebración breve, pero muy conmovedora.

Naturalmente hay mucha movilidad en la marina, se trata de hogares navegantes, pero se mantienen en contacto a través de las redes sociales virtuales y no es raro que se encuentren en otra marina y reanuden la ve-

ciudad y la cercanía amistosa. De forma paradójica, es la trashumancia lo que les permite mantener la solidaridad y los vínculos que en tanto navegantes desarrollan.

Vivir el océano: una experiencia subjetiva

Quienes viven en los barcos de los que se ocupa este trabajo consideran su embarcación realmente como su casa, aunque las mujeres parecen extrañar un poco más la vida en tierra que los hombres. Algunas afirman echar en falta el jardín de la casa, o la posibilidad de tener un espacio mayor para las mascotas o para cocinar, pero los hombres de forma unánime dicen: "este es mi hogar, esta es mi casa" y viven los barcos de esa manera, con todas las incomodidades que esta vida de lujo les impone.⁸

Este apartado pretende dar cuenta de la experiencia propia de la investigadora Rossana Almada como observadora participante durante una travesía de nueve días que partió de la ciudad de Ensenada, Baja California, rumbo a La Paz, Baja California Sur en el *Serendipity*, un velero Catalina de 36 pies, modelo 1983.

Desde el primer día tuvo la oportunidad de entender las dificultades que se enfrentan al intentar realizar labores domésticas en el barco: había que lavar algo de ropa en una cubeta pues en el barco no hay lavadora ni lavadero; además había que considerar la escasez del agua, de manera que se necesitaba medir también el jabón, porque si se usa a libre demanda, se requiere de más agua para enjuagar. La estufa en la galliy tiene movilidad con el vaivén del barco y eso es algo a lo que no estaba acostumbrada; mientras que tender la cama resulta un acto de buena fe, pues no hay el espacio requerido para hacerlo. Además, debió aprender a caminar con el barco en movimiento: había que mantener el equilibrio permanentemente, subir y bajar de cubierta sin caerse, lo que va produciendo a lo largo de los días una fuerte tensión muscular.

El cuerpo entero tarda en acostumbrarse al vaivén. El dueño del barco estuvo mareado los dos primeros días, no podía comer ni beber

⁸ Considerando que estamos hablando desde las subjetividades tanto de los informantes como la propia, debe entenderse el concepto *incomodidad* desde la perspectiva de alguien que no había estado antes en un barco de esta naturaleza y mucho menos había vivido en él por un tiempo.

absolutamente nada y si bajaba de cubierta su malestar se potenciaba. Rossana Almada se asustó muchísimo porque se han dado casos en que la deshidratación en los barcos ha tenido consecuencias funestas, incluso propuso que bajaran en Bahía Tortuga y dejaran que el ayudante llamara a alguien que auxiliara para hacer llegar el barco a La Paz, pero como todo buen Capitán, el dueño se negó a abandonar el barco. Afortunadamente a partir del tercer día empezó a sentirse mejor.

Cuando se navega relativamente cerca de tierra es bastante común avistar delfines, se desplazan en pequeños grupos, nadan apenas cubiertos por la superficie del agua y dan la impresión de estar jugando, pues salen y entran en el agua deslizándose con relativa rapidez; verlos en su hábitat es una experiencia inolvidable y, cuando aparece alguna ballena la emoción crece, pues aunque son animales amigables y pacíficos, son demasiado grandes, por tanto, se debe tener cuidado de mantener una distancia prudente de ellas. El tercer día de navegación apareció una que era más grande que el barco y apenas lo rozó ligeramente en un costado. La emoción y el susto fueron proporcionales al tamaño del cetáceo.

Fotografía 11. Vista desde el *Serendipity*



Fuente: Rossana Almada.

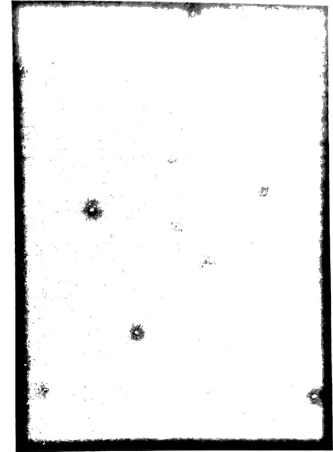
Cuando llega la tarde-noche estando a mitad del océano este se torna intimidante, mucho más para quienes no están acostumbrados a la navegación; pero de acuerdo con los informantes siempre hay un poco de temor frente a ese fenómeno que se repite todos los días. El joven que navegaba en el Serendipity como ayudante tiene una experiencia de más de veinte travesías similares a la que cursaron en aquel momento y comentó que cuando no hay luna el miedo es mucho mayor, pues la noche es absolutamente negra, tanto que resulta imposible distinguir entre el cielo y el mar. Asimismo, dijo que encontrarse consigo mismo en esa oscuridad puede ser una experiencia casi aterradora.

Durante el día, mientras el sol brilla y el viento sopla en popa con fuerza, pero sin agresión, se vive un placer inigualable; la piel recobra la memoria perdida acerca de su origen en la naturaleza y hay tiempo para la reflexión a propósito de sí mismo; es como un efecto que produce el contacto con el mar (Almada lo afirma porque no es la única que ha tenido esa sensación). El océano ejerce una fuerza impresionante en quienes lo viven, da la impresión de estar viviendo una aventura sobrenatural, cuando en realidad se está tomando conciencia de la fuerza maravillosa e intimidante de la naturaleza que se manifiesta a través de la energía del océano.

El sentido del tiempo-espacio se modifica; todo es mar, se está ante la inmensidad sin más defensa que el barco, que a su vez no es más grande ni más fuerte que una cáscara de nuez frente a esa energía que parece infinita; y al tercer día de navegar ya no se sabe con certeza qué día es.

La mañana del cuarto día amanecieron con varias novedades: no había nada de viento, el mar estaba quieto y el silencio era impresionante. La sensación de estar viviendo algo sobrenatural se agudiza en esa circunstancia.

Fotografía 12. Vista desde el Serendipity



Fuente: Rossana Almada.

Ante la falta de viento, el generador de energía eólica dejó de funcionar, el motor no arrancaba, era imposible usar agua o prender luces dentro de la cabina. Se movían muy lentamente, a dos nudos por hora. La decisión del capitán fue intentar cambiar el rumbo para encontrar el viento; así lo hicieron y a partir de ese momento vivieron una fuerte marejada durante dos días, terriblemente estresantes.

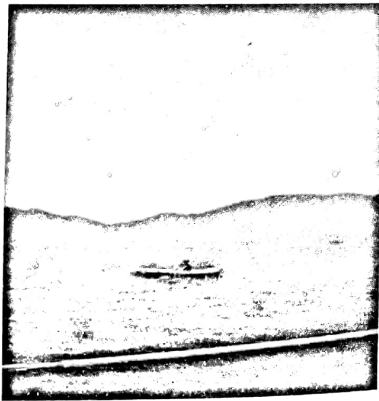
Es de suponerse que quienes gustan de los deportes extremos deben disfrutar muchísimo la sensación que produce llevar el barco surfeando las olas, pero para un neófito en materia de navegación, la experiencia es extremadamente fuerte y angustiante. En aquel momento, la pequeña tripulación del Serendipity ya estaba cansada, sucia y de muy mal humor. Los alimentos no escasearon, pero tampoco variaban, de manera que todo ya les parecía mal.

Los desencuentros silenciosos que vivieron, le abrieron la oportunidad a Rossana Almada para pensar en los cambios de ánimo y la transformación de las relaciones cuando se está por un cierto tiempo compartiendo un espacio tan pequeño que además flota en absoluta soledad, produciendo la certeza de que en caso de un siniestro no hay posibilidad alguna de auxilio, pues el yermo es tan vasto como el océano mismo.

Después de la tempestad, viene la calma: el viento bajó a niveles normales y decidieron descansar un día anclados en Bahía Magdalena. Todo fue disfrute ahí: se asearon con una suerte de baño de esponja, sacaron cervezas del refrigerador, cocinaron y escucharon música; fue un día relajante. El ayudante bajó el dinghy y fue a remo a puerto para ver si encontraba azúcar, pero Bahía Magdalena es una isla en la que los productos son escasos, de manera que no logró conseguir nada. Una señora le ofrecía un kilo de azúcar por \$160, argumentando que iban en el barco y, por tanto, traían dinero.

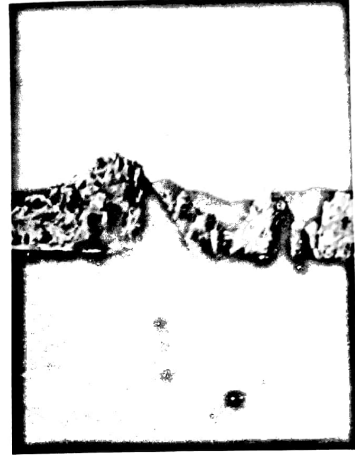
Una vez descansados, reanudaron el camino. El viento fue bueno y la travesía continuó con tranquilidad y placer, aunque después de los dos días de marejada y con una semana entera en el mar, Almada anhelaba llegar a tierra más que nada en el mundo. Fue entonces cuando comprendió la algarabía de los navegantes de las películas cuando gritan "tierra a la vista": realmente es un alivio cuando se alcanza a ver tierra, aunque sea a varias millas de distancia. En la medida que nos fuimos acercando a Cabo San Lucas, la tierra parecía más cercana. La esperanza era llegar al Mar de Cortés, cuyas aguas son sumamente tranquilas, por lo que la navegación resulta muy placentera. Rodear el cabo para pasar del océano Pacífico al golfo de California fue un verdadero placer, sobre todo porque pasaron de día.

Fotografía 13. *Vista desde el Serendipity*



Fuente: Rossana Almada.

Fotografía 14. *Vista desde el Serendipity*



Fuente: Rossana Almada.

Una vez dentro del golfo el mar es calmo, pero nunca deja de imponer su majestuosidad. Incluso cuando por fin se encaminaron por el canal de entrada a la Bahía de La Paz, tuvieron momentos difíciles; llegaron de noche, en jueves Santo. Rossana Almada jamás se habría imaginado que de la misma manera que hay personas que manejan los carros en las ciudades de manera imprudente cuando hay un día de fiesta, también en el mar hay quienes pilotean yates de lujo a motor sin ninguna precaución: dos yates pasaron juntos a toda velocidad, lo que produjo una ola que zarandó el barco de babor a estribor, cosa que resulta bastante alarmante y puede incluso ser peligrosa. Además, las luces de las boyas se confundían con las de los carros del malecón, con las de los negocios de ese mismo paseo y con las de otros barcos. Ese camino que duró aproximadamente dos horas, fue de mucha tensión para los tres tripulantes: el capitán gritaba órdenes al ayudante, éste iba de un lado a otro enojado y estresado, y Almada cerraba los ojos pidiendo al cielo que lograran atracar con bien.

Finalmente, atracaron en la marina en La Paz. Una vez terminada la travesía parecía que todo estaría bien, pero no fue así: el cuerpo debe

ajustarse de nuevo a la vida en tierra, el cansancio es muy grande, en la medida que los músculos pierden tensión se produce dolor. La duración de este proceso final varía de acuerdo con la condición física de los tripulantes, pero nadie escapa de ella al menos por un par de días; a Rossana Almada le llevó una semana entera reponerse.

Sin duda, en medio de todo esa travesía hay un placer inigualable, prueba de ello es que existen muchísimas personas que se hacen a la mar en estas embarcaciones. Pero lo cierto es que pagan con austeridad y estrés el lujo de estar en contacto permanente con el mar, llevando el hogar completo a donde quiera que van.

Consideraciones finales

La vida de quienes habitan los barcos que atracan en las marinas arriba mencionadas requiere de un ingreso que les permita invertir al menos 20 o 25% en los pagos por el uso de muelle y por el mantenimiento de un navío que les obliga a vivir de forma minimalista. Este trabajo se ocupa sólo de los pequeños y medianos yates y veleros que sirven de hogar para personas que han cumplido con la edad adecuada para gozar de una pensión como jubilados, que no viven en tierra, y quienes han hecho del barco su hogar. Por tanto, logran establecer vínculos y lazos de solidaridad aún en la trashumancia gracias a las redes sociales virtuales que los mantienen en contacto permanente, incluso si cambian de puerto con cierta frecuencia.

Sin duda, su vida se llena de una sensación de libertad y bienestar de la que desean gozar en la que es, quizá, la última etapa (eso incluye el disfrute de la adrenalina cuando se ven en situación de riesgo). Tal vez muchos de ellos no temen morir en el océano. Hay quienes han dado la vuelta al mundo más de una vez en este tipo de embarcaciones; otros permanecen atracados en las marinas y sacan el barco en las cercanías de su puerto de base sólo para pasear un poco, para pescar y disfrutar del paisaje. Ese pequeño lujo lo pagan adaptándose a vivir con poco, en un sitio pequeño, sin las comodidades de la vida en tierra, pero con la cara al sol.

Bibliografía

- Bartra, Roger (2012). *Antropología del cerebro. La conciencia y los sistemas simbólicos*. México: FCE-PRetextos.
- Bathe, Basil W. y otros (1978). *Enciclopedia de la navegación a vela*. Recuperado de <http://www.monografias.com/trabajos70/historia-navegacion-maritima/historia-navegacion-maritima.shtml>
- Bauman, Zigmunt y Donskis, Leonidas (2016). *Ceguera moral. La pérdida de la sensibilidad en la modernidad líquida*. Barcelona: Paidós.
- Braudel, Fernand (1998). *El Mediterráneo y el mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Brunori Albergoti, Roberto (2005). *Historia de los principales barcos desde la Edad Media hasta el Galeón*. Castellón, España: Universitat Jaume.
- Damasio, Antonio (1996). *El error de Descartes. La razón de las emociones*. Chile: Andrés Bello.
- ____ (2015). *Y el cerebro creo al hombre. ¿Cómo pudo el cerebro generar emociones, sentimientos, ideas y el yo?* México: Booket.
- ____ (2016). *En busca de Spinoza. Neurobiología de la emoción y los sentimientos*. México: Booket.
- Ensenada Cruiseport Village Marina (2014). *Ensenada Cruiseport Village Marina*. Recuperado de <http://www.baja-web.com/ensenada/marina/>.
- Montes de Oca, Verónica (2010). *Pensar la vejez y el envejecimiento en el México contemporáneo. Renglones 62*.
- Morin, Edgar (1990). *Introducción al pensamiento complejo*. Argentina: Gedisa.
- ____ (2009). *El Método 4. Las ideas*. Madrid: Cátedra.
- Saat, Gusni (2003). *The Identity and Movility of Sama-Bajau*. Universiti Kebangsaan Malaysia
- Vista al mar (2015). *Los Bajau: gitanos del mar*. Recuperado de <https://www.vistaalmar.es/ciencia-tecnologia/historia/4578-filipinas-los-bajau-gitanos-del-mar.html>

ÍNDICE

Prólogo 7

**Impacto del turismo en el destino de Los Cabos,
Baja California Sur** 11

Plácido Roberto Cruz Chávez

Adilene Sarahí Espinoza Castillo

Judith Juárez Mancilla

Alberto Francisco Torres García

**Modelo de negocios sustentable como estrategia
de competitividad: análisis de las empresas turísticas
de Los Cabos**..... 35

Angélica Montaña Armendáriz

Gilberto Martínez Sidón

Juan Carlos Pérez Concha

Hogares navegantes 69

Rossana Andrea Aldama Alatorre

Rosa Elba Rodríguez Tomp

Marco institucional y normativo del cambio climático, turismo y biodiversidad 93

Rodrigo Serrano Castro

Antonina Ivanova Boncheva

Andrea Geiger Villalpando

José Antonio Martínez de la Torre

Acerca de los autores 119

 **Lectura contemporánea de los clásicos**

editorial **fontamara**

Coordinada por

Karina Anslabehre, Claudio López-Guerra, Saúl López Noriega, David Peña, Andrea Pozas-Loyo y Rodolfo Vázquez

1. **¿POR QUÉ LEER A MARX HOY?**
Manuel Atienza, Luis Salazar Carrión y Arnaldo Córdova
2. **¿POR QUÉ LEER A RABASA HOY?**
Jesús Silva-Herzog Márquez, José Antonio Aguilar y Pablo Mijangos
3. **¿POR QUÉ LEER A DURKHEIM HOY?**
Juan Carlos Geneyro, Antonio Azuela y Juan Carlos Marín
4. **¿POR QUÉ LEER A WEBER HOY?**
Nora Rabotnikof, Ulises Schmill y Gina Zabudovsky
5. **¿POR QUÉ LEER A FERGUSON HOY?**
Isabel Wences, José Hernández y Julio Beltrán
6. **¿POR QUÉ LEER A SMITH HOY?**
Alfonso Ruiz Miguel, Isaac Katz y Pablo Larrañaga
7. **¿POR QUÉ LEER A ALAMÁN HOY?**
Andrés Lira, Catherine Andrews y Josefina Z. Vázquez
8. **¿POR QUÉ LEER A MILL HOY?**
Mark Platts, Miguel Carbonell y Juan Carlos Geneyro
9. **¿POR QUÉ LEER A SCHMITT HOY?**
Carlos Bravo, Lorenzo Córdova y Enrique Serrano
10. **¿POR QUÉ LEER A BENTHAM HOY?**
José Juan Moreso y Germán Suar
11. **¿POR QUÉ LEER A TOCQUEVILLE HOY?**
Roberto Breña, Claudio López-Guerra y Jesús Silva-Herzog Márquez
12. **¿POR QUÉ LEER AL FEDERALISTA HOY?**
Juan F. González Bertomeu, Gabriel L. Negretto y Andrea Pozas-Loyo
13. **¿POR QUÉ LEER A BURKE HOY?**
José Juan López Portillo, Juan Espindola Mata y Catherine Andrews
14. **¿POR QUÉ LEER A NIETZSCHE HOY?**
Germán Suar, Enrique Serrano y Brian Bix
15. **¿POR QUÉ LEER A ROUSSEAU HOY?**
Antonella Attili, Luis Salazar Carrión y Julieta Marcone



Plácido Roberto Cruz Chávez

Es profesor-investigador del departamento académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS). Es doctor en Planeación Estratégica y Dirección de Tecnología por la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla (UPAEP). Es distinguido con perfil deseable de Prodep y miembro del cuerpo académico de políticas públicas y desarrollo económico (CAPPYDE). Sus líneas de investigación son desarrollo económico, turismo y políticas públicas.

*Esta obra se imprimió bajo el cuidado de Ediciones Coyoacán, S.A. de C.V.
Av. Hidalgo No. 47-B, Colonia Del Carmen, Deleg. Coyoacán, 04100,
Ciudad de México, en marzo de 2019.
El tiraje fue de 1000 ejemplares más sobrantes para reposición.*