

La nave de los locos. Megacruceros y la búsqueda para “detonar” La Paz



FOTOS: Internet / Cortesía.

El Desierto Crece

Por Rodrigo Rebolledo

La Paz, Baja California Sur (BCS). Mientras los puertos del mundo despachan a los **cruceros** por ser un modelo insostenible de **turismo** gandalla y contagioso, las empresas navieras que se quedan con todo el dinero de sus excursiones hayan con una patente de curso para abordar **La Paz**.

La autoridad ambiental parece apoyar este tipo de prácticas

al no divulgar de forma clara el proyecto a petición de la sociedad civil. Ante la presión de una sociedad preocupada por su capacidad de carga turística, los plazos se acaban de ampliar.

También te podría interesar: [Crónicas del agandalle. El caso de Gabriela Fregoso y otros feminicidios](#)



La nave de los locos

Es sorprendente lo poco que cambió el mundo con una **pandemia**, expresaba mi amada compañera de caminatas una de estas mañanas frescas en el paseo matutino de los perros, mientras prácticas como el uso de mascarillas y la higiene en los accesos a establecimientos comerciales alcanzan niveles del condicionamiento operativo pavloviano. Entrando al tercer año de la propagación de algo más que un virus, es fácil pensar para algunos de nosotros que en el fondo, nada ha cambiado. Y es que, en verdad para un gran sector de la población la miseria humana continuó sin cesar a pesar del “distanciamiento social” indicado.

Sin duda, esa no es la realidad para ciertos sectores y precisamente para el sector de los **cruceros turísticos**. Luego de [escandalosos contagios](#) que convirtieron sus excursiones de placer en muertes a bordo dejaron a la deriva a miles de turistas. El **turismo náutico** basado en la idea de transportar la mayor cantidad de personas en el menor espacio posible para proporcionar “entretenimiento”, sin duda, sufrió más que ninguna industria turística en los últimos años.

Incapaces de controlar los brotes del **coronavirus** en sus embarcaciones, la debacle de las megaembarcaciones en la **pandemia**, se sumó a signos que alertaban sobre la insostenibilidad del mega turismo náutico de la mayor escala posible. Venecia, por ejemplo se decidió a [prohibirlos de manera definitiva en puertos](#).

Antes de la **pandemia**, en Cozumel, la resistencia a este tipo de movimientos ya se había dejado sentir de manera enfática con el proyecto de hacer llegar un cuarto puerto de cruceros a la isla con más población del territorio mexicano.

*La industria del mega **turismo náutico**, venía de ser el área del sector con mayor crecimiento a nivel mundial. Durante [aquel año](#), la actividad generó una derrama de 3 mil 356 billones de dólares, 78 mil 954 puestos de trabajo y 902.6 millones de dólares en salarios.*

Pero el modelo neoliberal queda evidenciado al contrastar las cifras de arriba, con el crecimiento de la desigualdad en la zona de El Caribe, donde las embarcaciones de pasajeros más grandes de la historia han florecido desde hace décadas; los cruceros generaban antes del arribo de ese pequeño vehículo de enfermedad de tan solo nanómetros, el 14% de la derrama económica, pero creando únicamente el 0.86% de los empleos de la región marítima que representa al gran turismo por antonomasia.

Eso fue evidenciado por un análisis de más de 10 años del

*modelo económico de los cruceros en Cozumel publicado por [investigadores de la Universidad de Quintana Roo](#). Allí se muestra que, el mientras el turismo es un catalizador de la pobreza, el de **cruceros**, además es un reproductor de empleos mal pagados, sin servicios de seguridad social ni antigüedad para quienes laboran directamente en sus embarcaciones, genera una economía absolutamente dependiente de sus arribos.*

Por ello, ante la regulación cada vez más estricta y la insostenibilidad de su desarrollo desmedido en los puertos tercermundistas de El Caribe, los cruceros buscan “detonar” **La Paz** como el punto de arribo y abastecimiento estratégico par abrir el **Golfo de California** a la expansión de esta forma de turismo.

Bajo del Mar

El año pasado, debido a la cancelación generalizada de todos los viajes de cruceros, diez embarcaciones de las grandes compañías de cruceros *Carnival* y *Norweigan* [fondearon y se estacionaron](#) a las afueras de la bahía de **La Paz** por espacio de medio año. Con la capacidad de transportar en promedio 5 mil pasajeros cautivos, el impacto producido se convierte en un asunto considerable.

Por ejemplo, un buque de 3 mil turistas, más su tripulación, puede generar en un viaje de siete días alrededor de 794 mil litros de aguas negras, 3 millones 780 mil litros de aguas grises, 94 mil litros de agua con aceite y hasta 8 toneladas de residuos sólidos.

Princess Cruises [pagó 40 millones de dólares](#) de multa por tirar aguas negras en las costas de Inglaterra y tratar de encubrir dicha práctica a la Guardia Costera estadounidense, lo que provocó que aquel país elevara sus estándares de vigilancia, y con ello, la presión para que los gigantes del turismo náutico buscaran puertos “más adecuados” para sus actividades.

A pesar de carecer de tripulación, al estar fondeadas por sus enormes dimensiones operan, no con motores, sino con varias turbinas que queman el más pesado combustóleo para generar energía que a su vez impulsa sus propelas y electrifica todos sus sistemas las cuales deben estar funcionando continuamente para evitar fallas en su operación.

La reconocida apneista **Estrella Navarro**, acompañada de científicos de la ciudad documentaron cómo estas [embarcaciones derramaban lodos y aceites pesados](#) en la bahía de **La Paz** sin que las autoridades hicieran algo al respecto.

Después se supo que, mientras las embarcaciones continuaban estacionadas a pesar de un creciente descontento social, las empresas navieras del **turismo** a gran escala ya tenían una patente de curso para estar [ensuciando el sitio de avistamiento del tiburón ballena](#) a sus anchas.

En total opacidad, y meses antes de culminar el gobierno estatal de **Carlos Mendoza Davis**, la **Administración Portuaria Integral del Estado (APIBCS)** abrió una [convocatoria con bases secretas](#) cuyo costo de partición de medio millón de pesos fue divulgado a “actores estratégicos” para competir por la subconcesión del muelle de cruceros de **Pichilingue**.

Los resultados jamás fueron anunciados por la paraestatal que dejó de dirigir **José López Soto** en septiembre y que ahora dirige **Narciso Agúndez Gómez**, hijo del exgobernador perredista y ahora asesor del gobierno de **Víctor Castro Cosío**.

Pero sí [fueron divulgados por ITM](#), la empresa que construye las terminales de Carnival Cruises en El Caribe, anunciando su proyecto “Bajo del mar”: 90 millones de dólares en inversión para construir un complejo turístico con centros nocturnos, albercas, tiendas de artesanías chinas, varios restaurantes y un centro para despachar miles de turistas a disfrutar de los atractivos ecoturísticos del Puerto de Ilusión.

También se incluye el lugar para destinar las toneladas de basura, residuos sólidos y aceites tóxicos que produce en su travesía por el mar.

Sólo hasta que entró la nueva administración, se supo que la empresa ganadora no sólo pagó 500 mil pesos por participar en la licitación, sino que a ello sumó otros 40 millones de pesos como garantía de inversión al momento de recibir la cesión parcial de derechos de lo que será un muelle para recibir dos cruceros tipo oasis, los más grandes en su tipo, capaces de transportar hasta 6 mil pasajeros.

El nuevo gobierno, que en campaña repitió que no permitiría la privatización de los puertos concesionados por el Gobierno Mexicano a los sudcalifornianos, e incluso, se supo que el abogado de uno de los partidos que lo impulsó a la gubernatura, buscó por la vía del amparo que se evitaran este tipo de concesiones, cambió rápidamente de postura al llegar al poder.



*Quien también cambio de proa a popa fue **Castro Cosío**, aunque*

*no está muy contento con el trato de recibir 5 pesos por metro cuadrado cedido a la terminal. el Gobernador del Estado sólo dejó en manos de **Semarnat** la decisión de determinar el riesgo ambiental que representa la entrada de millones de turistas a sumarse a la explotación de las bellezas naturales de **La Paz**.*

Mientras, se deja cabildar por la Organización Internacional de Cruceros, lo que ya elevó rumores de una posible línea de "cruceros del bienestar".

Que se vayan

A pesar de que los gobiernos parecen mirar hacia otro lado, por el momento, la presión social en **Baja California Sur**, iniciada por la evidente contaminación que provocaron en su estadía pandémica no ha dejado de poner el dedo en la llaga.

¿Y dónde está la crítica al modelo neoliberal?, cuestionó al gobierno estatal el activista Aleks Águila en una manifestación reciente marcando el aparente final de un proceso de consulta a la Manifestación de Impacto Ambiental, del proyecto del **muelle de cruceros** plagado de irregularidades de procedimiento.

*Para evitar un fallo negativo, ante un recurso legal iniciado por organizaciones ambientalistas, Semarnat acaba de ampliar el plazo para la consulta pública al proyecto, un mes más. Al hacerlo, dejó sin materia un procedimiento de amparo que pudiera haber dictado que **Semarnat** incumplía con los principios de publicidad que establecen tratados firmados por el Estado Mexicano, como los Acuerdos de Escazú.*

Parece una victoria pequeña en la capacidad de los paceños por decidir sobre la forma en que se da el desarrollo económico de **Baja California Sur**. La ambición de unos pocos por amasar fortunas a costa de la reproducción de la desigualdad es más

fuerte en los sitios donde la belleza natural parece una joya lista para arrebatarse.

Contra la intención de desarrollar por desarrollar, se organizan colectivos que específicamente desarrollan herramientas críticas a la entrada de **turismo náutico** de gran escala al estado, como el [Movimiento en Defensa del Territorio](#) y el más reciente **Colectivo Torpedo**, que ha establecido lasos de resistencia entre **Cozumel y La Paz** contra el mismo oligopolio del modelo turístico enloquecido del mega crucero.

“Baja California Sur tiene fama de ser resistente al cambio”, repiten con cierta apuración los presidentes de asociaciones como la de [Cruceros de México](#), Arturo Musi Ganem; como el de [Empresarios Turísticos y Hoteleros de La Paz](#), en entrevistas a los medios; pero en el desdén proverbial de la nave de los locos que es la resistencia sudcaliforniana a participar de la cultura del servicio, hay algo razón. Una razón, otra que quizá no perdida del todo, reconoce la capacidad de que el desierto esconde un oasis invaluable en su corazón.

El intelectual sudcaliforniano **Raúl Conde** cuenta con una charra que habla claramente de la forma en que los sudcalifornianos –nativos o adoptados– vemos al **turismo** como una fuente de sustento, pero nunca de manera servil, y a veces con algo de sabio resentimiento que nunca sana, que arde y quizá, hay que admitirlo, saca un poco de quicio.

Tras una buena espera, que sólo podía favorecer su apetito, llega el mesero ante el turista que le llamaba con visible impaciencia.

–Joven, ¿cuál es la especialidad de la casa? –Pregunta el viajero aún interesado en saciar su antojo de descubrimiento en tierras sudcalifornianas.

Sin bajar la nariz, el mesero responde: –La tardanza –con inusitada elocuencia.

–Bueno, pero, ¿qué me recomienda usted? –Insiste, iluso el visitante de apetito evidente.

–Que te vayas.

El desierto crece.

—

AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.