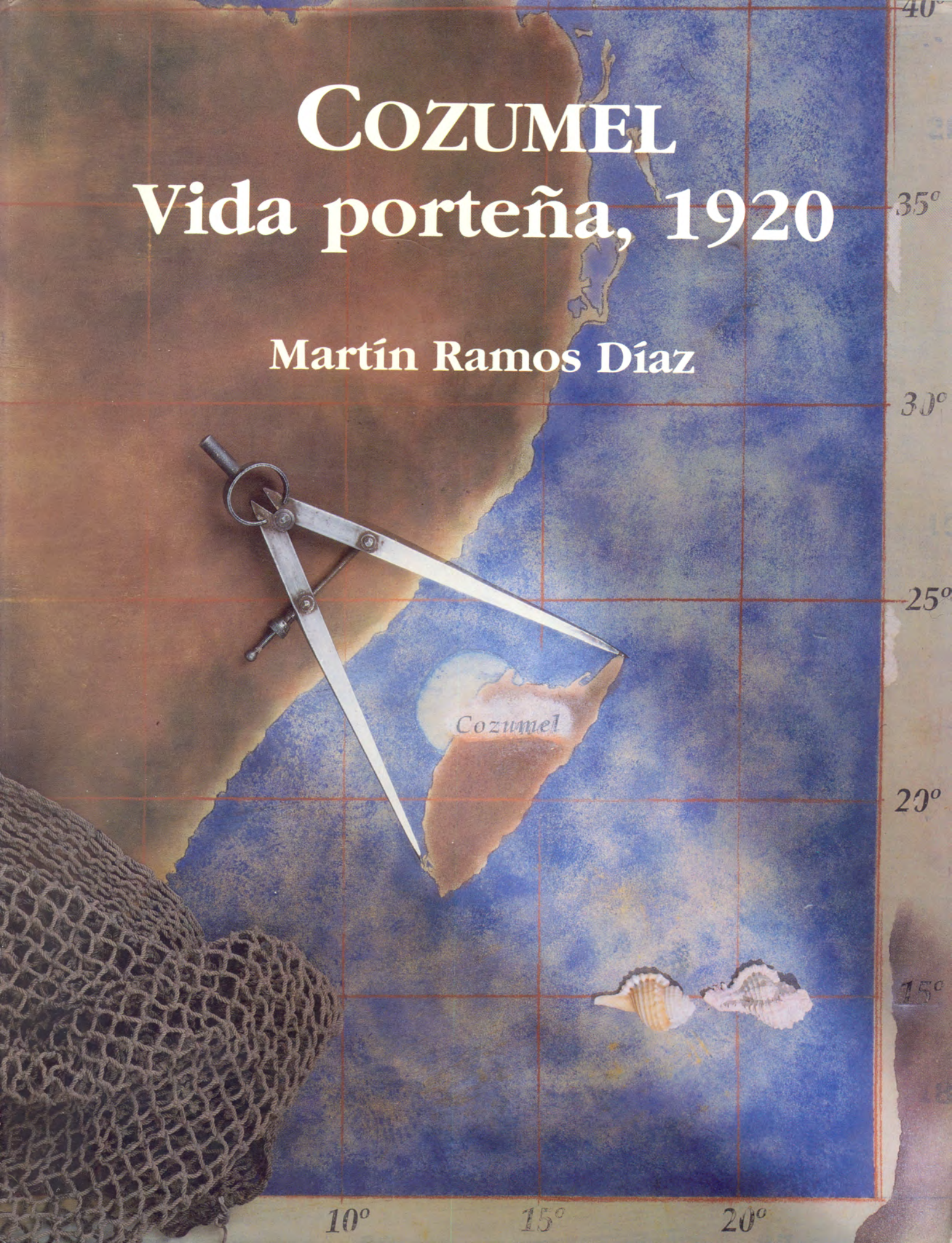
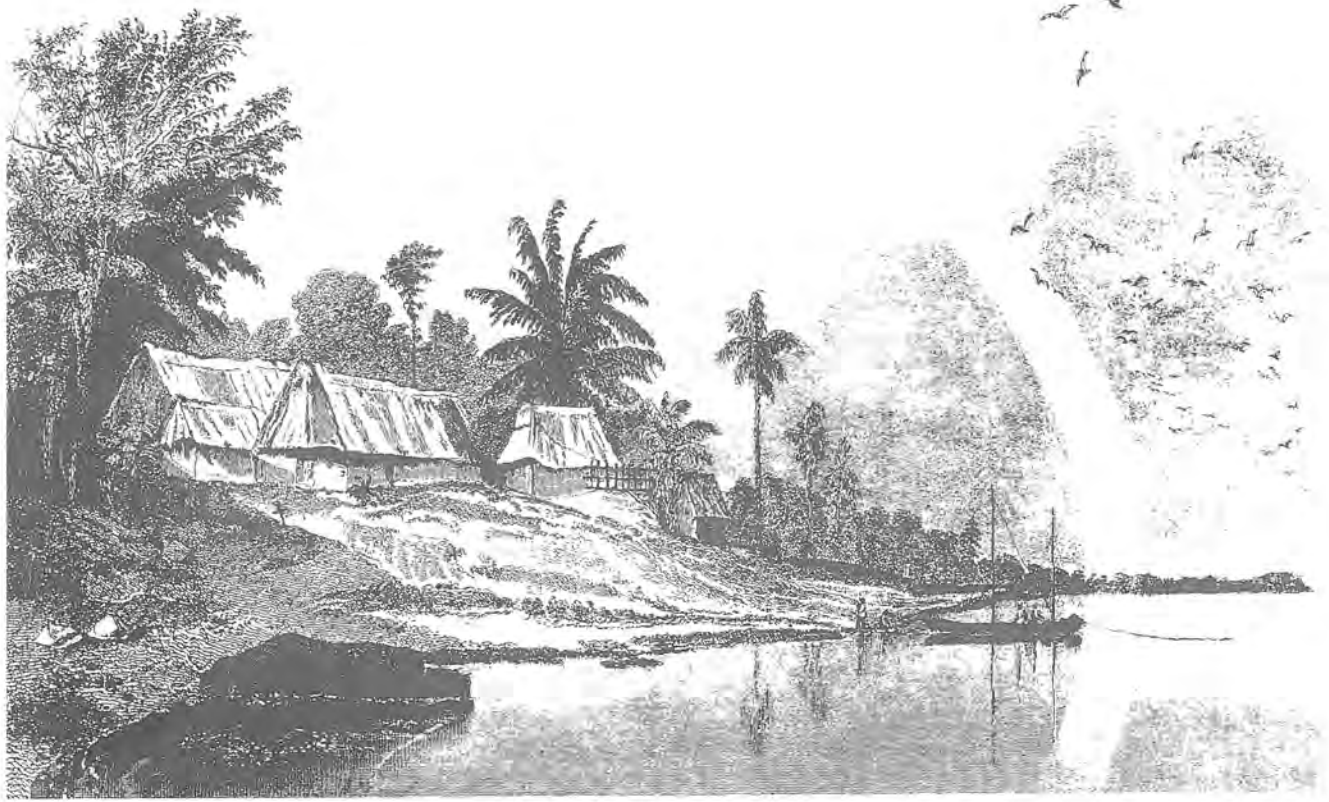


COZUMEL

Vida porteña, 1920

Martín Ramos Díaz





Cozumel

Vida porteña, 1920

Martín Ramos Díaz



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO
CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA
H. AYUNTAMIENTO DE COZUMEL, 1999-2002
FUNDACIÓN DE PARQUES Y MUSEOS DE COZUMEL

FOTOGRAFÍAS QUE ILUSTRAN ESTE LIBRO

Las imágenes que acompañan este tomo provienen del Museo de la Isla de Cozumel; del archivo fotográfico de Velio Vivas, cronista de la isla; del Archivo General de la Nación, de la Hemeroteca de Pachuca y de archivos privados de residentes en Cozumel.

Algunas fotografías, como se indica en los créditos respectivos, fueron reproducidas del Archivo Carlos Hoy, del periódico *En Marcha* (Chetumal, 1942) o de los libros que se citan.

Fotografía del guardapolvo: Jesús Sánchez Uribe
Diseño del guardapolvo: Tania Rodríguez
Composición tipográfica, diseño, producción y cuidado editorial:
Sans Serif Editores, tels. 5611 37 30 y 5611 37 37

D.R. © Martín Ramos Díaz
Av. Universidad, lote 3, manzana 27, col. del Bosque
Chetumal, Quintana Roo, México, 77010

ISBN 968-7864-03-6

Impreso en México
Printed in Mexico

*Para Giovanna Ramos,
a donde quiera que vaya*

Liminar

D

ESDE LA PROMULGACIÓN DEL DECRETO que funda el pueblo de San Miguel de Cozumel, el 21 de noviembre de 1849, mucho camino se ha andado: a partir de los casi cien pobladores inicialmente constituidos en 21 familias, se alcanzó el primer millar de habitantes antes de finalizar el siglo; ahora, en los umbrales de un nuevo milenio, la población es de casi ochenta mil habitantes.

El repoblamiento de Cozumel surgió como resultado de las circunstancias de la Guerra de Castas, debido a la violencia desatada en la península de Yucatán por la rebelión maya de 1847. Cozumel se convirtió en refugio de quienes escapaban de la guerra. Así surgió una comunidad que se distinguió en un principio por el cultivo de la tierra. Nuestros antepasados desarrollaron la agricultura a tal grado que Cozumel se convirtió en exportador de productos del campo hacia otros puntos de la región. Posteriormente surgió con nuevo dinamismo otra actividad que prometía un auge en la zona: la explotación del chicle, que se desarrolló ampliamente en el estado de Quintana Roo y, por la calidad del producto, atrajo en poco tiempo otros mercados internacionales.

Durante las últimas tres décadas la actividad productiva ha sufrido un cambio trascendental, que ha transformado radicalmente las actividades socioeconómicas de la isla. El atractivo de percibir mejores ingresos con menos riesgos propició el desarrollo del comercio y del turismo. En nuestros días la actividad comercial y turística son los motores del desarrollo económico en el moderno Cozumel. La evolución histórica muestra con claridad excepcional el crecimiento, las condiciones y realidades de Cozumel y del estado de Quintana Roo, que han permitido conformar, con el paso del tiempo, una personalidad e identidad propias.

Actualmente no se cuenta con una amplia bibliografía que detalle la historia de Cozumel. Por ello merece particular reconocimiento el esfuerzo



de la Universidad de Quintana Roo para incrementar nuestro acervo histórico al encomendar a Martín Ramos Díaz la recreación de una etapa de Cozumel hasta ahora poco conocida. *Cozumel. Vida porteña, 1920* prodiga con excepcional exactitud y amplio conocimiento los acontecimientos determinantes que permitieron la composición social, el desarrollo político, la organización sindical y la actividad económica de Cozumel y de Quintana Roo de los años siguientes.

Esta aportación cultural está destinada a llenar un importante vacío en la bibliografía de la isla de Cozumel, pues además de brindar la oportunidad de rescatar las imágenes y las acciones de los hombres y mujeres de aquel momento, proporciona los rasgos que distinguen su personalidad, sus motivaciones e ideales, que en gran medida influyeron para lograr el Cozumel de hoy.

La sólida documentación en que se sustenta este texto permite prever que será lectura obligada para quienes estén interesados en conocer y comprender a nuestra comunidad, y referencia imprescindible para los investigadores y los estudiantes de mañana.

En el marco del sesquicentenario de Cozumel, es tributo obligado expresar nuestro reconocimiento a la Universidad de Quintana Roo.

Esta obra es desde ahora, por mérito propio, parte del acervo cultural de la historia de Cozumel que permitirá enriquecer el conocimiento cultural de los cozumeleños, de los quintanarroenses en general, y de todo ciudadano interesado en la evolución de esta pródiga tierra.

Así celebramos nuestros primeros 150 años.

FÉLIX A. GONZÁLEZ CANTO
Presidente municipal de Cozumel

Prefacio

L

A HISTORIA DE COZUMEL refleja con fidelidad los avatares del génesis y desarrollo de la región, aglutinando luces y sombras, avances y retrocesos, días luminosos y fechas de duelo. Desde los años de esplendor de las culturas prehispánicas, pasando por el asombro del mundo nuevo, los dolores de la Conquista, los sueños libertarios de la Colonia y la dilatada tragedia de la rebelión social maya de 1847, el paralelismo histórico se multiplica y se hace uno solo a partir del repoblamiento, el desarrollo de la agricultura y el comercio como ejes del avance demográfico, en la segunda mitad del siglo XIX, hasta culminar con el nacimiento de Quintana Roo en los albores de la ya agonizante centuria.

De ahí que repasar la historia de Cozumel sea sumergirse en la propia historia de la entidad, porque ésta no puede entenderse sin aquélla. Sucesos, acciones, hombres, se encadenan en un acontecer que inexorablemente fue moldeando al Quintana Roo de hoy.

Desfilan por las páginas de *Cozumel. Vida porteña, 1920* hombres y mujeres de carne y hueso, gente que conocimos o que estuvieron muy cercanos a nuestros padres y que por lo mismo podemos mirarlos de cerca, entender y acaso compartir sus motivaciones.

Por todo ello, para la Fundación de Parques y Museos de Cozumel es motivo de satisfacción y orgullo participar en la publicación y difusión de esta obra, con el convencimiento de que será, desde el momento en que vea la luz pública, un texto indispensable en todo acervo bibliográfico referente a Quintana Roo.

VÍCTOR MANUEL VIVAS GONZÁLEZ
Presidente

Fundación de Parques y Museos de Cozumel



Presentación

E



EL DÍA 21 DE NOVIEMBRE, en este año de 1999, se conmemora el 150 aniversario de la fundación oficial de la comunidad de San Miguel de Cozumel. Por esa razón, la Universidad de Quintana Roo, en coordinación con el H. Ayuntamiento Constitucional de Cozumel y de la Fundación de Parques y Museos de la isla, han encargado la preparación de este volumen al doctor Martín Ramos Díaz, profesor-investigador de nuestra casa de estudios, para sumarse a los actos que se han organizado para recordar este importante suceso en la vida de Quintana Roo.

La isla de Cozumel es un orgullo para todos los quintanarroenses, tanto por lo que representa hoy como por lo que ha sido a lo largo de su historia. Mucho tiempo antes de que llegaran los españoles, en Cozumel hubo un importante poblamiento que, según se estima, se inició en el periodo Clásico temprano y concluyó en el Posclásico tardío (entre 1400 y 1500) y que se evidencia en los 34 asentamientos prehispánicos documentados en la isla. En su *Relación de las cosas de Yucatán*, fray Diego de Landa escribe que al momento del contacto con los peninsulares, los mayas de Cozumel "tenían buenos edificios de piedra para los ídolos y un buen pueblo",¹ y el cronista Bernal Díaz del Castillo relata en su *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España* que "...venían muchos indios en romería a aquella isla de Cozumel, los cuales eran naturales de los pueblos comarcanos de la punta de Cotoche y de otras partes de tierra de Yucatán, porque según pareció había allí en Cozumel unos ídolos de muy disformes figuras, y estaban en un adoratorio en que ellos tenían por costumbre en aquella tierra, por aquel tiempo, de sacrificar".² Esta idea de lugar de peregrinación, de tierra sagra-

¹ Fray Diego de Landa, *Relación de las cosas de Yucatán*, México, Porrúa, 1959, p. 9.

² Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, 11a. ed., México, Porrúa, 1976.

da, es lo que ha llevado a algunos autores a decir, quizá con alguna exageración, que Cozumel era para los mayas lo que Roma para los católicos.³

Sin embargo, el hecho es que una vez consumada la conquista de Yucatán los españoles no se interesaron más por la isla, ocasionando que durante el prolongado periodo colonial (1521-1821) Cozumel fuese prácticamente tierra de nadie, y durante todos esos años no floreció ni un pueblo ni una villa. En el año de 1841, cuando a bordo de la embarcación *Sol* el periodista y explorador John Lloyd Stephens llega a Cozumel, encuentra la isla completamente deshabitada, con sólo algunos vestigios de las rústicas construcciones atribuidas a Molas y la abandonada plantación de algodón del señor Vicente Albino. Cozumel era entonces sólo quimera, refugio de piratas, de cimarrones y de soñadores como George Fisher, quien ambicionaba ser el propietario de seis leguas en la ínsula para construirse un emporio agrícola de exportación.⁴ Apenas con el estallido violento de la Guerra de Castas, en 1847, Cozumel vio nuevamente repoblar sus costas; las familias yucatecas, al huir del odio racial y buscar un lugar seguro, hallaron en Cozumel ese espacio hasta donde los mayas, habituados más a la selva que al mar, no podían llegar. Dos años después de iniciado el conflicto, precisamente en 1849, hace 150 años, se formalizó la existencia de la villa de San Miguel de Cozumel con las familias provenientes de Valladolid, de Chemax y de otras poblaciones asoladas por los indios rebeldes.

La obra que ahora presenta la Universidad de Quintana Roo, producto de los trabajos de investigación del doctor Martín Ramos, constituye una aportación al conocimiento de cómo se fue construyendo el Cozumel moderno, sobre todo a partir de los años veinte, y cómo evolucionó de un lugar donde se pensaba que la agricultura era la vocación natural, a otro en el que los vínculos de exportación y su privilegiada ubicación geográfica le abrieron el camino para su inserción en el mundo a través del turismo.

En efecto, a partir de la segunda década se precisaron los contornos de la vocación isleña. La concepción inicial de una próspera isla orientada a la producción agropecuaria, basada en la supuesta bondad del clima y la calidad de sus frutos, e impulsada tempranamente por los colonos que llegaron de Valladolid, fue paulatinamente desmentida por la historia de las concesiones y de los problemas de tenencia de la tierra, obstaculizada por las características del suelo y la escasez de recursos forestales, así como por el embate de los huracanes, que destruyeron muchos de los extensos plantíos de palma de coco que florecieron a lo largo de la línea costera.

Por el contrario, el auge del chicle en el continente requirió un buen puerto para los embarques de exportación de la resina, replanteó la división del trabajo en la isla, permitiendo el tránsito de los campesinos hacia labores de alijo, y fomentó las actividades comerciales, alentando así la generación de los primeros grupos empresariales de la entidad. De este modo,

³ John L. Stephens, *Viajes a Yucatán*, Mérida, Yucatán, Consejo Editorial de Yucatán, 1986, p. 309.

⁴ John L. Stephens, *Viajes a Yucatán*, vol. 2, Mérida, Yucatán, Consejo Editorial de Yucatán, 1986, pp. 301-304. Véase también A. C. Dachary y Stella Arnaiz, *El Caribe mexicano*, Chetumal, Quintana Roo, Universidad de Quintana Roo/Fundación de Parques y Museos, 1998, pp. 76-77.

surgió la idea de una isla orientada al comercio exterior, a las exportaciones e importaciones, con un régimen fiscal especial, que con los efectos del impulso a la demanda derivada de la Segunda Guerra Mundial adquirió importancia geoestratégica que la habrían de llevar, no muchos años después, a la clara concepción de impulsar la floreciente actividad turística. A este respecto, Ramos destaca un hecho que sin proponérselo favoreció el modelo de desarrollo que finalmente ha tenido la isla, y que fue una omisión (un "gazapo") de más de cuatro mil hectáreas en la ejecución de la resolución presidencial de dotación de tierras ejidales de 1947, misma que fue ejecutada apenas en 1962 pero preservando una franja de costa, que es donde se ha registrado el desarrollo hotelero.

La localización privilegiada de Cozumel se hizo evidente durante la Primera y la Segunda Guerra Mundial, y se destacó también como sitio de aprovisionamiento de las embarcaciones que hacían el tránsito entre los Estados Unidos y Panamá. Su temprano desarrollo como puerto marítimo para los vapores de la United Fruit que embarcaban el chicle, y luego como puerto aéreo para los aviones de la Pan American Air Ways, marcó profundamente el desarrollo de las actividades económicas y, por ende, la organización del trabajo en la isla.

Al celebrarse los 150 años de su refundación, Cozumel ve con confianza el futuro, pues hoy es una comunidad vigorosa y con clara conciencia de su importancia en el contexto regional y nacional. Los cozumeleños, como parte muy destacada de la sociedad quintanarroense, deben sentirse muy satisfechos de lo que han logrado, del dinamismo que se percibe en la isla y de la preocupación común de preservar para las futuras generaciones este espacio pleno de hospitalidad, de belleza natural y de identidad con la cultura regional. En esta dirección, hoy que la Universidad de Quintana Roo es parte de la comunidad cozumeleña, esperamos contribuir en este afán de conciliar el ritmo de crecimiento económico con el buen manejo de los frágiles recursos naturales de la isla, tarea que constituye una ecuación insoslayable para el futuro de nuestro entrañable Cozumel.

Efraín Villanueva Arcos
Rector

Introducción

El éxodo de Chemax

U

NA GUERRA INDÍGENA, cuyo escenario fue la vasta península de Yucatán, originó el repoblamiento de Cozumel a mediados del siglo XIX. Al iniciar la guerra la isla sirvió de refugio a labradores y comerciantes; cincuenta años después, en el ocaso finisecular, durante la batalla definitiva entre mayas y mexicanos, la isla fue la base de las tropas porfiristas. En ambos momentos, Cozumel recibió un decisivo impulso que la convirtió en la metrópoli del territorio federal de Quintana Roo (1902).

Un periódico del siglo XIX rememora que el párroco de Chemax, en compañía de un gran número de familias, abandonó ese pueblo de Yucatán sitiado por mayas sublevados en el inicio de la Guerra de Castas (1847); el prelado, junto con un médico de nombre José Antonio García, guió aquel éxodo hacia Cozumel.¹

Con la marca de similar infortunio, refugiados de muchos otros lugares fueron llegando a la isla. Un impreciso número de ranchos, villas y pueblos incendiados en tierra continental multiplicó a los vecinos de la solitaria ínsula. Pronto hubo Juzgado de Paz (1848).² Más aún, los recién desembarcados colonos convirtieron el rancho de San Miguel en el pueblo de San Miguel de Cozumel (1849).³ Al único habitante que el cura de Chemax encontró en toda la isla se sumaron decenas, para ser precisos 307, según el censo de Cozumel levantado en 1850.⁴



¹ *El Criterio*, Mérida, Yucatán, edición del jueves 17 de agosto de 1873.

² AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, Juzgado de Paz Primero de San Miguel de Cozumel, 1848, caja 68.

³ Decreto del 21 de noviembre de 1849; véase reproducción de esta disposición en Antochiw, 1998, pp. 25-28.

⁴ El censo no incluyó niños, según Antochiw en sus comentarios al censo de 1850, véase reproducción del censo en Antochiw, 1998, pp. 73-78.

Tradicionalmente, entre junio, julio y agosto, pescadores de la península de Yucatán y Belice conducían sus embarcaciones a la isla para la pesca de tortuga.⁵ El resto del año, los alrededores de Cozumel eran transitados acaso únicamente por la fauna marina. Los colonos cambiaron tan específicas fechas de tráfico marítimo que iba detrás del carey, la carne y el aceite de los quelonios. Un informe del vigía de San Miguel, correspondiente a enero de 1850, pormenoriza las múltiples naves que llegaron o salieron del nuevo pueblo.⁶ De las necesidades en el naciente puerto nos hablan los frecuentes arribos de canoas con maíz y alguna con licor; bastimento y pasajeros fueron lo que el vigía observó que llegaba.

Molas escribió sobre arrecifes y sitios de abrigo en la isla (1817),⁷ un tal Mr. De Mayne sobre la parte de Cozumel que le pareció menos peligrosa para navegar (1820),⁸ y un capitán llamado William Sandom, sobre el lugar donde se podía encontrar agua dulce en la isla (1826).⁹ El propio Pablo Celarain, a quien el vigía de la isla atendió en 1850, escribió sobre la ruta más favorable para navegar de la costa yucateca a Cozumel (1851).¹⁰ Pero ni los peligros del mar, ni la aparente falta de agua para consumo humano desalentarían la migración a San Miguel. Con altibajos, a partir de 1847, Cozumel volvió a repoblarse.

Los domingos, los vecinos solían ocuparse colectivamente de los trabajos para la "formación del nuevo pueblo".¹¹ El trazo inicial de San Miguel consistió en la delineación de dos calles y una plaza (1850), las mismas que el periodista Yanuario Manzanilla recorrió en 1866 cuando estuvo prisionero en el puerto; a este lugar lo describió en sus memorias como "un pueblo con dos calles regulares, casas de palma y unas cuantas de mampostería" (Manzanilla, 1888, 34). A la vuelta del siglo, un expediente de Tierras Nacionales (1906) recoge las características de San Miguel: al centro se localiza un monumento de Juárez y las calles no tienen nombre, excepto la calle de la playa que está entre el faro y el mar.¹² Una fotografía de 1908, tomada por

⁵ Véase el testimonio de Miguel Molas, quien vivió por algún tiempo en la isla, APDUJA, *Las costas de Yucatán. Derrotero de la península de Yucatán de todas sus costas, islas, bajos, puertos y arrecifes, hecho por la práctica experiencia y cumplido conocimiento de don Miguel Molas en el año de 1817 y anotado por el sabio sacerdote don Domingo Fajardo*, 1878, número de inventario 21-I a 23-T, legajo 3, caja 1.

⁶ AGEV, Poder Ejecutivo, sección Gobernación, serie Aduana de Cozumel, *Informe del Vigía de San Miguel de Cozumel dirigido al gobernador del Estado de Yucatán, por conducto del jefe político, respecto al movimiento de embarcaciones*, enero 1850, caja 78.

⁷ APDUJA, *Las costas de Yucatán*, 1878, número de inventario 21-I a 23-T, legajo 3, caja 1.

⁸ Véanse las notas de De Mayne, escritas en 1820 y reproducidas en *A Nautical Description of the Gulf of Mexico and Bay of Honduras, and of the Islands of Porto Rico, Haiti, Jamaica, Cuba, The Bahamas, Compiled Chiefly from the Surveys Made by Order of the British, United States and Spanish Governments*, 7a. ed., Londres, Published by James Imray and Son, Chart and Nautical Booksellers, 102, Minorities, 1856, pp. 186-187.

⁹ *Op. cit.*, pp. 189-190.

¹⁰ Véase el apéndice sobre rutas marítimas, escrito por Celarain, de *Itinerarios y leguarios que proceden de Mérida, capital del Estado de Yucatán, a las vigías de su parte litoral, a las cabeceras de los partidos que lo componen; de éstas a las que son linítrofes; y de los puntos más notables de su costa*, Mérida de Yucatán, Tipografía a cargo de Manuel Mimeza, 1851.

¹¹ AGEV, fondo Poder Ejecutivo, sección Jurídica, Juzgado del alcalde primero, funcionario del pueblo de San Miguel, 1850, caja 78.

¹² En el expediente se puede verificar que al sur, del lado derecho del parque, se localizan dos propiedades particulares, la de Juan Varón, la de Félix Bonastre y la escuela primaria número 7. Al



un arqueólogo norteamericano, muestra la imagen que la descripción de los archivos sugiere: una recta calle de San Miguel, trazada a cordel, que va del mar a tierra adentro.¹³

No todos los refugiados de la Guerra de Castas (1847-1901) que llegaron a Cozumel se vecindaron en San Miguel. Muchos establecieron sus ranchos en algún sitio de los 62 kilómetros de extensión que hay entre punta Celarain y punta Molás, los extremos sur y norte de la isla. Al rancho Santa María (1850), cuyo dueño se encargaba de enviar a sus trabajadores los fines de semana a las tareas de delineación de San Miguel,¹⁴ se sumaron colonos como Gervasio Novelo, quien con terrenos comprados al municipio (1865) estableció su rancho.¹⁵ La fertilidad de la isla fue tema de una de las apologías más extensas y menos conocidas del lugar, *Cozumel Island, the New Tropical Paradise* (1874);¹⁶ pero también fue la causa por la que los aspirantes a los grandes trasposos de tierra de la época de Porfirio Díaz la ambicionaban;¹⁷ o para que, en la nueva centuria, inversionistas trataran de establecer cultivos de henequén en gran escala.¹⁸

Después de la agricultura, el comercio era la otra natural actividad de los pobladores. Apenas decretada la creación del pueblo de San Miguel, sus habitantes se inclinaron por un trabajo tan común como arriesgado. Juan Bautista Anduce ejemplifica las dificultades de un comerciante de aquellos años; enfrentó dos desgracias en el mismo año. En 1851, su nave, la canoa *Sol*,¹⁹ se hundió con un cargamento de pimienta cuando regresaba de Río



norte, del lado izquierdo del parque está la casa de Coldwell, una tienda de Rivero Coldwell y una casa en construcción; en esta misma cuadra está la casa de Cipriano Martín. Frente al parque, la casa municipal, la iglesia, un cuartel en construcción y una tienda de G. Aguilar; véase AGA, Fondo de Terrenos Nacionales en Compra, *Comunicado de Ignacio Bravo*, Santa Cruz, 25 de agosto de 1906, (31) legajo 1.

¹³ Una anotación de este explorador dice lo siguiente: "Our notes would not be complete, if we did not add, that the Island of Cozumel is a great place for Tortois or Turtles, three description of which are to be found, first, the Cahuamo, the eggs of which serve for food, and is useful also for its oil, the second sort, the Tortuga, the meat of which as well as the eggs is eaten, and the oil also taken care of, besides the shell is worth about six pence a paund, while the third, the Karé has a shell that has a market value of one pound sterling a paund, redering this species the most sought. This industry forms the principal means of support of the population, that consists of about one thousand souls" (Case, 1911, 227-228).

¹⁴ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Jurídica, Juzgado del Alcalde Primero, funcionario del pueblo de San Miguel, 1850, caja 78.

¹⁵ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, Ayuntamiento de Cozumel, 1865, caja 146.

¹⁶ El título completo es *Cozumel Island, the New Tropical Paradise, its History, Government, Character, Resources, Climate, Location, Soil, Products, Inhabitants, Etc. with the inducements offered emigrants to go there: free lands, perfect healthfulness and beauty of climate splendid chance for homes and fortunes*, by C. L. Goodrich, St. Louis Mo. Powell and Maynard, Printers, 1874.

¹⁷ En 1884 la isla fue concesionada a los señores Sierra y Zetina; véase el contexto de estos contratos en Carlos Macías Richard, *Nueva frontera mexicana*, cap. III.

¹⁸ Un ejemplo del año 1904 es el contrato de arrendamiento al coronel Earle; véase su expediente en AGA, Terrenos Nacionales, sección Islas, 1. 1., legajo 1, exp. 18.

¹⁹ Se trata de la misma embarcación que años antes había conducido al viajero Stephens y su acompañante Catherwood a Cozumel. Stephens escribió: "Nuestra canoa era conocida en el puerto de Yalahau con el nombre de Sol. Tenía treinta y cinco pies de largo, y seis de largo, y seis de ancho en los bordos, pues el fondo era más estrecho por la curvatura de arriba abajo. Portaba dos grandes velas sujetas a los mástiles por medio de gruesas vergas, había en la popa un espacio desocupado de ocho a diez pies, y todo el resto estaba lleno con nuestro equipaje, provisiones y cascotes de agua" (Stephens, 1984, pp. 295-296).

Lagartos; para fortuna de los tripulantes y la canoa, una goleta estadounidense que pasaba por el lugar, la *William Charnet*, los rescató y condujo a Cozumel.²⁰ Semanas más tarde, el capitán de *Sol*, Feliciano Peraza, murió asesinado por indígenas prisioneros que eran conducidos a Cozumel a bordo de esa embarcación.²¹

Una carta de los isleños, fechada en 1855 y dirigida al gobernador de Yucatán, hace suponer que en San Miguel se efectuaba un activo intercambio comercial con viveros cubanos: "que se pueda en lo sucesivo —pidieron los cozumeleños al final de su carta— hacerse el comercio del pescado como antes se hacía con los viveros de la Isla de Cuba y con quien venga a comprarlo".²² La petición fue rechazada, pero el intercambio continuó; casi una década después, el gobierno yucateco se quejó con el ministro de Relaciones Exteriores que Francisco Marty, del comercio de La Habana, continuaba enviando sus barcos a las costas de Cozumel e Isla Mujeres.²³

El intercambio con estas naves y con las que venían de Belice y los Estados Unidos se fue haciendo necesario porque la lista de los víveres que los isleños importaban fue creciendo, mientras que la de exportaciones no pasó de cuatro o cinco artículos.²⁴ La renuncia de un juez de paz a su encargo, en 1860, habla tanto de la responsabilidad del juez como del signo de la época; dimitía "a causa de estar constantemente traficando con el comercio de Belice, el de esta capital [Mérida] y el de algunos pueblos del Estado, de cuyo ejercicio depende mi subsistencia, y del que por consiguiente no puedo prescindir".²⁵

Del siglo pasado, quizá el momento de mayor prestigio comercial isleño se refleja en la pregunta que el secretario de Estado le hizo en Washington al ministro de Relaciones Exteriores de México. El 24 de marzo de 1874, el funcionario estadounidense preguntó si estaba abierto para el comercio extranjero el puerto de San Miguel, en la isla de Cozumel, porque se había propuesto establecer en aquel lugar un consulado o agencia de los Estados Unidos. Desconcertado, el ministro mexicano eludió responder en ese momento; dos días después, con mayores datos sobre aquella remota isla, contestó al secretario de Estado de los Estados Unidos que no había tal puerto de altura en Cozumel.²⁶ Sin embargo, el posterior rumor de que varias embarcaciones llevaban una considerable cantidad de mercancías de los Estados Unidos a Cozumel, y la presencia de un agente comercial de los Estados Unidos en la isla, generaría un amplio expediente en los archivos diplomáticos mexicanos.²⁷ Es difícil suponer, como argumentó el jefe de



²⁰ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, *Entrada y salida de buques de Cozumel*, caja 84, 1851, f. 4.

²¹ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Justicia, caja 84, 1851.

²² AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Justicia, caja 133, 1855.

²³ AGE, *Comunicado del Gobierno de Yucatán*, Mérida, 24 de febrero de 1863, exp. 29-14-21.

²⁴ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, Ayuntamiento de Cozumel, caja 146, 1865, f. 3.

²⁵ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Justicia, Juzgado de Paz Primero de San Miguel, caja 125, 1860.

²⁶ AGE, *Comunicado* del 13 de enero de 1875, exp. 1-1-105.

²⁷ AGE, exp. 1-1-105.

Hacienda de Yucatán, que una población de no más de 600 modestos habitantes, con una sola tienda o casa comercial en toda la isla, pudiera pagar la cantidad de mercancías que se decía llegaban a la isla en barcos estadounidenses.²⁸ Y del agente comercial, quizá confundieron a Goodrich —quien por aquella época vivía en Cozumel escribiendo su *Cozumel Island, the New Tropical Paradise*— con un empleado del gobierno estadounidense.

El éxodo a Cozumel, que se puede decir comenzó en Chemax, se arraigó en la isla. Según parece, la agricultura y el comercio fueron las dos vigorosas raíces que afianzaron a los nuevos pobladores.



El siglo nuevo

Con la creación del territorio federal de Quintana Roo (1902), Cozumel dejó de ser un pueblo alejado y sin mucha importancia para el estado de Yucatán. La isla fácilmente se transformó en la metrópoli de la nueva entidad federativa cuyos más antiguos pueblos se encontraban destrozados y deshabitados por una guerra de más de medio siglo.

En manos del gobierno federal, la porción oriental de la península de Yucatán, otrora selva inhóspita habitada por indígenas rebeldes, se convirtió en un conjunto de campamentos militares que luego dieron origen a pueblos y ciudades. Para los años veinte, varios de esos campamentos habían perdido su carácter militar (Xcalak, Santa Cruz, Payo Obispo), y lugares como la isla de Cozumel despertaban a una época de franco progreso. A este periodo (los años veinte) de la vida del puerto de San Miguel se refieren los capítulos que constituyen el presente libro.

El capítulo primero, *La bonanza del chicle*, estudia a una empresa peninsular dedicada a la extracción y venta de resina para goma de mascar. Con oficinas en Cozumel y deudora de una de las más importantes compañías del ramo en la época, el caso de la Negociación Chiclera Mexicana, su surgimiento, su forma de operar, transformaciones y, en conjunto, su desarrollo, ayudan a comprender la envergadura que la explotación del chicle adquirió en Quintana Roo, así como el notorio beneficio que la exportación de este producto trajo a la isla de Cozumel. Como temas afines, el lector encontrará en la misma sección descripciones de las actividades de otros intermediarios de la industria del chicle, así como la tensa relación que existió entre los indígenas recolectores de la resina en tierra continental y algunos notables isleños.

El segundo capítulo, *Los nuevos grupos públicos*, analiza la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel y su papel en la creciente disputa entre una emergente clase empresarial isleña y algunos gobernadores del territorio. Los partidos políticos locales, los maestros federales situados en San Miguel y un periodismo alimentado por las pugnas entre los grupos de autoridad complementan el transcurrir de la vida pública porteña que esta sección aborda.

²⁸ AGE, Comunicado del 9 de enero de 1875, exp. 1-1-105.

Cortesía de Leticia Marrufo
Barco *María Fidelia*, su capitán era Jaime Marrufo Angulo

[1930]



En el capítulo tercero, *El abandono de la agricultura*, se busca explicar las causas del paulatino olvido de las actividades agrícolas en Cozumel. Problemas de tenencia de la tierra, asuntos de fertilidad en los suelos, adversidades climáticas y los barruntos de una nueva industria —el turismo—, son motivo de este capítulo.

Finalmente, se concluye con *Galería porteña*, un capítulo que recoge el testimonio de algunos huracanes que devastaron Cozumel, un naufragio que muestra la difícil vida de los isleños, el relato de la convivencia con los indígenas que no fueron totalmente pacificados y la historia de lo que pudo ser el primer faro de San Miguel en el Cozumel finisecular.



Agradecimientos

1. *Financiamiento*. El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), a través de su Programa de Estancias Sabáticas y Posdoctorales, concedió al autor apoyo financiero para realizar la presente investigación. La Universidad de Quintana Roo (Uqroo) autorizó el correspondiente año sabático para emprender el proyecto; su rector, Efraín Villanueva Arcos, alentó constantemente la elaboración del libro y sus gestiones permitieron conseguir el dinero necesario para la edición. La Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) albergó al investigador durante un año en la Facultad de Humanidades; la hospitalidad del director de aquella escuela, maestro Fran-

cisco Beltrán Cabrera, y el generoso apoyo del doctor Alberto Saladino García, permitieron redactar gran parte del libro.

2. *Lectores.* Velio Vivas, cronista de Cozumel, y Juanita González, directora del museo de la isla, tuvieron la gentileza de leer el borrador del libro; ambos cozumeleños, con una añeja tradición familiar en la isla, me proporcionaron invaluable ayuda con sus puntos de vista alrededor de los diversos pasajes aquí tratados. Francisco Bautista, historiador de Quintana Roo, y Gabriel Macías Zapata, colega universitario, hicieron en Chetumal una cuidadosa lectura del mismo borrador; sus observaciones fueron fundamentales para mejorar el trabajo. Mi deuda con el historiador Carlos Macías Richard, con quien he colaborado a lo largo de varios años en distintos proyectos universitarios, aumentó con este nuevo libro; Macías Richard ayudó a encontrar título para la investigación y a darle cauce al contenido de sus páginas. Es preciso decir, sin embargo, que los errores y omisiones que el lector encuentre en el trabajo corresponden, en todo caso, al autor.

3. *Fuentes documentales.* Gabriel Macías Zapata, académico adscrito al Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), Proyecto Chetumal, me permitió leer su investigación sobre la costa oriental de Yucatán, particularmente el amplio capítulo referente a Cozumel e Isla Mujeres. Adicionalmente, tanto él como su esposa, la investigadora Martha Villalobos, proporcionaron expedientes de difícil acceso y útiles orientaciones sobre el tema. Teresa Gamboa, directora del Archivo General del Estado de Quintana Roo (AGQR), además de atender con paciencia innumerables preguntas, puso en nuestras manos un importante grupo de documentos del Archivo Histórico de la Secretaría de Salud (AHSSA) y de la Fundación Salvador Toscano (FT). Nuestro trabajo también se benefició de algunos documentos localizados en Inglaterra y Estados Unidos por las antropólogas Luz del Carmen Vallarta y Lorena Careaga. En la exploración de archivos fue indispensable la ayuda que otorgaron Arnulfo Embriz, del Archivo General Agrario (AGA); Carlos Alday, del Archivo General de la Nación (AGN); Leticia Rivera, de la Unidad de Historia Naval de la Secretaría de Marina (UHN); Carlos Carrizales, del Archivo Histórico de la Secretaría de Educación Pública (AHSEP); José Juan Cervera, de la Hemeroteca Pino Suárez y el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) en Mérida, así como Gonzalo Pérez y Raquel Peimbert, del Fondo Reservado del Instituto Mexiquense de la Cultura (IMC) en Toluca. También se recibió puntual ayuda del amable personal del Archivo Porfirio Díaz de la Universidad Iberoamericana (APDUIA), del Archivo Militar Mexicano en la Secretaría de la Defensa (AMM), del Archivo Genaro Estrada en la Secretaría de Relaciones Exteriores (AGE) y del Archivo General de Quintana Roo en Chetumal.

4. *Iconografía.* Las fotografías que ilustran el libro, como se indica en cada caso, fueron proporcionadas por distintas personas e instituciones. El cronista vitalicio de Cozumel, Velio Vivas, quien a lo largo de los años ha conformado un envidiable archivo iconográfico de la isla, puso a nuestra disposición su valiosa colección. La Fundación de Parques y Museos de Cozumel, por medio de su presidente, Víctor Vivas, autorizó el uso del ar-



chivo fotográfico del Museo de la Isla, mismo que se ha constituido en los últimos años gracias al arduo trabajo de Juanita González y a las labores de conservación de Agnes Aguilar. Con la ayuda de los hermanos Cuauhtémoc y Alfredo Arellano Villaseñor, dos cozumeleños estudiantes de la Universidad de Quintana Roo, hemos conseguido valiosas imágenes de la isla. Similar agradecimiento merece Nely Lizama, del ayuntamiento de Cozumel, quien nos facilitó los trabajos de reproducción fotográfica en la isla. En Chetumal, el trabajo de los fotógrafos Daniel Gómez y Ana Gabriela Espejo hicieron posibles las imágenes de periódicos, y la solidaridad del fotógrafo Roberto Aguilar en momentos difíciles fue alentadora. En Toluca, la ayuda del fotógrafo de la UAEM, Rafael Aguilar, y en Pachuca la del fotógrafo Heladio Vera, fueron imprescindibles. Vera, de la Fototeca de Pachuca, ayudó a localizar imágenes en las bóvedas de esa institución. El resto de las fotografías proviene del Archivo General de la Nación, del periódico *En Marcha* (editado en Chetumal en 1942), del archivo Carlos Hoy, de varios libros y de archivos privados.

MARTÍN RAMOS DÍAZ
Chetumal, Quintana Roo, junio de 1999



La bonanza del chicle

Introducción

E

L ACOPIO Y POSTERIOR EXPORTACIÓN DE CHICLE por la aduana de Cozumel²⁹ transformó la economía de la isla en la década de 1920. El látex, obtenido del árbol de chicozapote, benefició a una considerable cadena de intermediarios —poseedores de concesiones, contratistas, capataces y prestanombres—, hizo prosperar las casas comerciales del puerto de San Miguel y, además de dar ocupación a los cozumeleños más jóvenes, atrajo a la isla un importante número de migrantes.

En Cozumel se abrieron oficinas que se encargaban de reunir la resina para dos de las empresas chicleras más importantes de los Estados Unidos: la American Chicle y la William Wrigly.³⁰ Estas empresas tenían ramificaciones en Payo Obispo, Campeche, Mérida, la ciudad de México, Belice y Guatemala. Aunque fueron las más importantes había otras compañías menores con intereses en la península de Yucatán, como la Casa Bromberg o la Negociación Chiclera Mexicana. En la isla se almacenaba gran parte del chicle recolectado en los bosques quintanarroenses y a través de su aduana se registraba la respectiva exportación. De Vigía Chico, Boca Paila, Tanchah y

²⁹ La aduana de la isla se estableció en noviembre de 1919; antes estuvo en bahía de la Ascensión y Vigía Chico (véase "Una mirada al territorio", *La Revista de Yucatán*, viernes 5 de abril de 1913, p. 5; y "Aduana", *La Revista de Yucatán*, martes 21 de mayo de 1914, p. 5). Le correspondía la vigilancia del norte del territorio, de Ascensión a Holbox, pero poseía apenas un par de embarcaciones: una vieja canoa de motor de unas 20 toneladas, que pronto quedó inservible y una lenta falúa de 4 o 6 toneladas que sólo servía para recorrer las costas de la isla. Isla Mujeres, isla Holbox y Vigía Chico eran sus secciones aduaneras (véase AGN, Departamento del Trabajo, *Quintana Roo y sus problemas, mecanoescrito preparado por Leónides Ayala*, México, D. F., 14 de octubre de 1929, caja 1861, exp. 56).

³⁰ Ambas con un capital superior al millón de dólares. La Chicle Development Company y la Mexican Exploitation eran subsidiarias de la American Chicle y mantenían una fuerte presencia en la península (Heuer, 1945, 101-105). Las dos subsidiarias situaron un representante en Cozumel durante los años veinte. En tanto, la William Wrigly Jr. se estableció en Belice a través de R. S. Turton, quien a su vez pagaba un representante en Cozumel (véase "La Belice Comercial y Compañía", *La Revista de Yucatán*, miércoles 30 de noviembre de 1921, p. 5).



Archivo Velio Vivas
Aduana Marítima, calle Jesús Carranza, vista desde el sur

[1929]



Establecida en 1919, la aduana de la isla se encargaba de vigilar el norte del territorio, de bahía de la Ascensión a la isla de Holbox

Puerto Morelos, puntos costeros en tierra continental, se embarcaba la mayor parte de la producción chiclera para concentrarse en el puerto de San Miguel; el mismo destino tenía parte del chicle reunido en las orillas de la laguna de Bacalar y el río Hondo.³¹

Aunque la explotación de la resina se efectuaba en la tierra continental de Quintana Roo, particularmente en la zona central, asiento de los indígenas mayas menos pacíficos, en la isla permanecían las oficinas de los concesionarios, los representantes de las compañías, algunos funcionarios públicos que regulaban la actividad y las casas comerciales que, a la vez que compraban goma para revenderla, proveían víveres y herramientas a los campamentos de trabajadores. Además, San Miguel era punto de arribo y de partida de los trabajadores veracruzanos,³² campecha-



³¹ AGN, Departamento del Trabajo, *Quintana Roo y sus problemas, mecanoscrito preparado por el inspector escolar Leónides Ayala*, México, D. F., 14 de octubre de 1929, caja 1861, exp. 56, p. 24.

³² Particularmente de Tuxpan, Tihuatlán y Coatzintla, lugares donde ya había una experiencia de medio siglo en la recolección de la goma. La presencia de los chicleros fue notoria en Quintana Roo desde el inicio del siglo, sus grandes sombreros de paja, "como campanarios", no pasaron inadvertidos por la prensa de la vecina colonia inglesa (véase *The Clarion*, 16 de noviembre de 1905), ni por las autoridades consulares en Belice (véase AGE, *Comunicado del cónsul mexicano en Corozal*, 17 de enero de 1906, exp. 15-15-9).

Fundación Salvador Toscano/Comisión geográfico-exploradora
Formación de la marqueta de chicle

[1918]



El chicle recolectado en tierra continental solía almacenarse en la isla

nos³³ y yucatecos que venían a recolectar el chicle. Alianzas, antagonismos y trámites legales alrededor del comercio y explotación de la goma eran parte de la vida diaria en la isla.

En tierra continental, la bonanza en la recolección de la goma terminó por sacar de sus selvas a los insumisos indígenas de Quintana Roo. Lo que en décadas no consiguió el ejército, en pocos años lo logró este producto agrícola; el chicle los obligó a viajar a Cozumel, el pujante centro comercial de la entidad; a Payo Obispo, capital del Territorio Federal de Quintana Roo, y a la ciudad de México.

El hecho de que los mejores grupos de árboles de chicozapote estuvieran en la región maya obligaba a un acercamiento de los concesionarios y contratistas con los hoscos indígenas del lugar. Desde sus oficinas, en Cozumel, los empresarios mantuvieron una relación de conveniencia con los

³³ En San Miguel se avecindaron varias familias de Campeche que trabajaban por temporadas en la colonia Santa María, en tierra continental; véase "El pailebote motor *San Francisco*", Diario de Yucatán, martes 28 de septiembre de 1926, p. 5.

Archivo Velio Vivas
Casa comercial Coldwell y Bonastre

[Alrededor de 1929]



Las casas comerciales que proveían víveres y herramientas a los campamentos chicleros de la región maya estaban en San Miguel

Archivo Velio Vivas
Faro y aduana, calle Jesús Carranza vista del norte

[1929]



El desarrollo urbano, la infraestructura para navegación, las escuelas, la vida comercial y la aparición de un notable grupo económico y político en la isla de Cozumel se precipitaron a partir de la comercialización del chicle



Archivo Velio Vivas
Casa Coldwell, Salón Cerveza y Cinema Joaquín



El caso de la Negociación Chiclera Mexicana (1918-1925), con oficina en Cozumel, ayuda a entender las batallas ocultas alrededor de la explotación del chicle



insubmisos mayas de la península yucateca. En una vecindad previsiblemente conflictiva, contratistas y concesionarios enfrentaron, conciliaron o sufrieron las rispideces de una convivencia forzada. Bien se puede decir que desde Cozumel se batalló por manejar una porción significativa de la vida doméstica en la región maya de Quintana Roo, es decir, de la zona chiclera por excelencia.

Al final de los años veinte, Celso Pérez Sandi, el cónsul mexicano en Corozal (un poblado de la colonia inglesa, próximo a la frontera mexicana), resumió el espíritu de la década: “la extracción de chicle es la única fuente de vida para el comercio”.³⁴ Y, ciertamente, la bonanza del chicle había dejado notorias huellas en la vida porteña. El desarrollo urbano, la infraestructura para navegación, las escuelas, la vida comercial y la germinación de un notable grupo económico y político en la isla de Cozumel se originaron a la sombra de la riqueza generada alrededor de la resina.

El estudio de una compañía local, la Negociación Chiclera Mexicana, con oficinas en Cozumel y deudora de la Chicle Development Company, es el motivo de las siguientes páginas. El surgimiento de la Negociación Chiclera Mexicana, su forma de operar, sus alianzas, sus transformaciones y, en suma, su desarrollo, ilustran la importancia que la explotación del chicle adquirió para la economía de Quintana Roo y en particular para la isla de Cozumel. Una breve exploración de la actividad de otros intermediarios en esta industria, la relación entre los indígenas recolectores de la resina y los isleños, son temas adyacentes que se abordan en este mismo capítulo.

³⁴ AGE, *Informe sobre la baja del chicle mexicano*, exp. IV-286-9, 1930.

La Negociación Chiclera Mexicana, 1918-1925

Los antecedentes de esta empresa están en las concesiones otorgadas por el gobierno federal a particulares para explotar maderas, gomas y resinas en terrenos de Quintana Roo. Juan Zubarán, Carlos Pardío Cámara y Rafael Zubarán Capmany obtuvieron, antes de iniciar la década de 1920, contratos individuales para explotar los bosques de la parte central de Quintana Roo.³⁵ Era la región donde más abundaba el chicozapote, el árbol del que se extrae el chicle. Pero también era la peligrosa selva en la que se ocultaban los indígenas que se mantenían reacios a la jurisdicción del gobierno local y federal.

Apenas obtenidos los contratos, los socios abrieron su oficina en Cozumel (1918).³⁶ Bajo el nombre de Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y Compañía, atendida por el propio Carlos Pardío Cámara, la oficina de Cozumel comenzó a almacenar chicle proveniente de la región central de Quintana Roo, el área que estaba bajo la autoridad del jefe indígena Francisco May.

Algunas malas temporadas en la extracción de la goma, el pago adelantado que se debía entregar a los chicleros para "engancharlos" y hacer que se internaran en la selva, obligaron a los socios a endeudarse con la Chicle Development Company de Nueva York, a la que vendían la resina. Con capital fresco y ánimo renovado, Pardío y los hermanos Zubarán siguieron el ejemplo de la Mexican Exploitation Company —una empresa del mismo giro, con capital norteamericano, radicada en Campeche—; se constituyeron formalmente como compañía ante notario.³⁷ La escritura pública estableció que los tres concesionarios aportaban sus derechos de explotación a la empresa denominada Negociación Chiclera Mexicana, S. A. y que ésta tendría domicilio y asiento principal de sus operaciones en la ciudad de México, con sucursal en Cozumel. En las escrituras no se mencionó que los tres socios eran deudores de la Chicle Development Company por una cantidad mayor a 150 000 dólares y que la compañía de Nueva York poseía unas mil acciones de la Negociación Chiclera Mexicana, S. A., lo que representaba las dos terceras partes del capital. Años después —como consecuencia directa del apoyo de Carlos Pardío Cámara a la rebelión delahuertista (1924-1925)— la empresa, o lo que quedaba de ella, se encaminó al fracaso.

Con las aldeas indígenas, asentadas en la región donde más abundaba el árbol de chicozapote, los concesionarios se propusieron, y lo consiguieron muchas veces, aliarse con los mayas. Sin embargo, aquel pragmatismo en el negocio del chicle se volvió poco efectivo por las disputas internas entre los indígenas. Los empresarios de la goma, como Pardío, pronto se dieron cuenta de que los mayas con quienes trataban no eran un grupo



³⁵ Los contratos corresponden, respectivamente, al 3, 13 de abril de 1918 y 26 de agosto de 1919. Véase AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del despacho de abogados Alcocer, González Roa y Ezequiel al Secretario de Gobernación*, México, D.F., 7 de abril de 1925, caja 3, clasif. F2. 90.3 11, exp. 28.

³⁶ "La negociación chiclera mexicana de Zubarán, Pardío y Compañía", *La Revista de Yucatán*, viernes 10. de noviembre de 1918, p. 5.

³⁷ AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del apoderado de la Chicle Development de Nueva York al Secretario de Gobernación*, México, 14 de mayo de 1925, caja 3 F2.90.3 11, exp. 28.

homogéneo, y mucho menos tenían un solo jefe. Ganarse la ayuda de Francisco May, el influyente general de los mayas de Santa Cruz, no siempre garantizó mejores condiciones para extraer la cotizada resina. Establecer tratos con May y su gente suponía asumir la enemistad con grupos indígenas más conservadores que rechazaban cualquier tipo de relación con yucatecos o con mexicanos en general. Al transportar la resina a Playa del Carmen o Vigía Chico, para después embarcarla a Cozumel, siempre estaba latente la posibilidad de perder la goma, las mulas, los víveres e incluso la vida, si en el camino se encontraban con los mayas menos sumisos que no reconocían a May como su superior.

Pardío era peninsular y estaba familiarizado en el trato con los indígenas. No le costó mucho esfuerzo entrar en contacto con May y más tarde con otros jefes mayas del norte de Santa Cruz. Aun así, sufrió varios reveses.

En 1919, poco después del inicio de las operaciones de la Negociación Chiclera Mexicana, un grupo de sesenta mayas destrozó el campamento chiclero que Pardío tenía en Playa del Carmen. Comandados por el jefe de la aldea de Chumpom saquearon el lugar. Mulas y una cantidad considerable de goma fueron hurtadas. Los mayas estuvieron a punto de asesinar al administrador del campamento y a los jornaleros que ahí se encontraban. Acusaban a la Negociación Chiclera Mexicana y al gobierno local de ser los culpables de que el cacique de Santa Cruz, así como el de la aldea de Tulum, tuvieran tratos con el gobierno mexicano (en 1918, el año anterior, May y el presidente Carranza se reunieron en la ciudad de México). Apenas unos días antes, los indígenas de la aldea de Chumpom habían atacado a sus compañeros de Tulum, Akumal y San Antonio Muyil por someterse a la autoridad del gobierno federal. Tenían la intención de castigar a May, y el asalto al campamento de la compañía que le compraba el chicle al cacique de Santa Cruz era un aviso. El paso siguiente sería ir al mismo pueblo de Santa Cruz, conducir hasta ese sitio —otrora cuartel general de los rebeldes mayas— a los prisioneros que habían agarrado en Akumal y Tulum y escarmentar al general May. Pero, conocedores de la fiereza del cacique y del apoyo gubernamental con que contaba, decidieron no ir. Sin embargo, su amago preocupó tanto a Pardío como a May.

Para Pardío, el amotinamiento indígena significó una pérdida de 300 000 pesos, que equivalía a la suma de bestias robadas (35 en Playa del Carmen y otras tantas en Tulum), la cantidad de chicle almacenado que los indígenas se llevaron, las casas incendiadas y los trabajadores ahuyentados (150 chicleros que estaban repartidos entre Playa del Carmen y Tulum, extra-

Archivo Velio Vivas
Palacio Municipal, calle Juárez



La Negociación Chiclera Mexicana se encaminó al fracaso como consecuencia de su apoyo a la rebelión delahuertista en la isla (1924-1925)

Archivo General de la Nación
Francisco May [1921]



Francisco May, general de los mayas de Santa Cruz, se inició como empresario del chicle al lado de Carlos Pardío Cámara, el gerente de la Negociación Chiclera Mexicana



yendo una regular cantidad de resina). Asumido el desastre, su mayor preocupación era que los indígenas de Chumpom cumplieran la amenaza de castigar a May. De ser así, el siguiente punto que los indígenas saquearían sería Vigía Chico, el pequeño muelle cercano a Santa Cruz donde estaba el tercero y más grande campamento chiclero de Pardío, en el propio territorio de May. Si los de Chumpom ya habían atacado a los indígenas de Tulum y al campamento chiclero del lugar, y después, haciendo lo mismo, habían seguido hasta Playa del Carmen, que correspondía a la delegación de los indios pacíficos de San Antonio Muyil, ¿por qué no iban a atacar Vigía Chico y el tercer campamento de Pardío? “Si cumplen su amenaza de atacar esta montería —escribió Pardío—, la ruina más completa será el resultado de nuestros esfuerzos y fatigas”.³⁸

³⁸ AGN, Dirección General de Gobierno, *Depredaciones cometidas por indios mayas*, Payo Obispo, Q. Roo, 23 de septiembre de 1919, exp. 2.5.583.

Fundación Salvador Toscano/Comisión geográfico-exploradora
Transporte de chicle

[1918]



El uso del tren militar que comunicaba Santa Cruz con Vigía Chico, un pequeño puerto en la costa oriental, fue parte de los acuerdos de May con el gobierno federal en 1918. Por esa vía se sacaba el chicle y se introducían los víveres y herramientas



Para May, la incursión de los de Chumpom tuvo un significado distinto. Era un reto a su autoridad como mayor jefe indígena de la región maya. Era el peligroso reinicio de una disputa por el liderazgo entre las tribus mayas de Quintana Roo, cuyas consecuencias May no desconocía. Desde el inicio de la rebelión maya del siglo XIX, las sucesiones sangrientas entre los dirigentes rebeldes no habían podido ser superadas.³⁹ El joven general Francisco May tenía motivos para estar preocupado. Su liderazgo comenzó a ser cuestionado a partir de su viaje a la ciudad de México (1918) para entrevistarse con el presidente Carranza, quien le reconoció el grado de general y el usufructo de 20 000 hectáreas de bosque para su tribu así como el uso del tren militar que comunicaba a Santa Cruz con Vigía Chico (Careaga, 1990, p. 357). Los acuerdos de May con el gobierno federal no fueron aceptados por muchos mayas. Después, su trato con los empresarios del chicle terminó mermando considerablemente su ascendencia entre los indígenas, aunque por otra parte le abultó los bolsillos —con el tiempo, May amasó

³⁹ El asesinato de Jacinto Pat, a manos de Venancio Pec, por haber entablado negociaciones de paz con los yucatecos poco después del inicio de la guerra de castas (Bricker, 1989, p. 201); la sucesión de asesinatos en el propio pueblo de Santa Cruz, a finales del siglo XIX, entre los mismos generales mayas (Sullivan, 1998, pp. 13-14), son dos ejemplos de un catálogo mayor.

Archivo Carlos Hoy / Breve historia de Quintana Roo
 Juan Bautista Vega



Juan Bautista Vega, un cozumeleño que creció entre los mayas de Tulum desde que en su infancia los indígenas lo hicieron prisionero, encabezó los primeros acuerdos entre la Negociación Chiclera Mexicana y los mayas de Tulum en 1921

una respetable riqueza, la suficiente para no perder influencia en la región por muchos años.

En la sublevación indígena de 1919, May no dudó en proponerle a Par-dío batir, con ayuda de las tropas federales, a los de Chumpom, "porque son pocos y pronto se les escarmentará".⁴⁰

Al negocio del chicle no le convenía un enfrentamiento entre aldeas mayas ni una nueva ocupación del territorio federal por las tropas del gobierno. Una cosa era solicitar la ayuda de unos cuantos soldados para que calmaran los ánimos entre los indígenas de la región, y otra, muy distinta, convertir los bosques de chicozapote en un campo de batalla que destroza-

⁴⁰ AGN, Dirección General de Gobierno, *Depredaciones cometidas por indios mayas*, Payo Obispo, Q. Roo, 23 de septiembre de 1919, exp. 2.5.583.

Archivo Velio Vivas
Playa, lado sur

[1920]



Los mayas de Tulum y Chumpom visitaron Cozumel por lo menos tres veces en 1921. El gerente de la Negociación Chiclera Mexicana venció finalmente la reticencia de aquel grupo de mayas

ra el próspero negocio del chicle. Pardío buscó otras opciones. Mejor dicho, insistió en una que ya le había dado buenos resultados: desprenderse de una parte de las ganancias; adquirir víveres, ropa, y repartirlos entre los indígenas. Personalmente, Pardío solía entregarles harina, frijol, carne, azúcar o café a los mayas en alguno de los campamentos de Playa del Carmen, Tulum o Vigía Chico. De hecho, la autoridad local lo consideraba un hombre que cooperaba, con su ayuda financiera y reparto de víveres, en mantener las buenas relaciones del gobierno con los hoscos y desconfiados mayas del centro de Quintana Roo.

Su dadivoso proceder le redituó una provechosa convivencia con los mayas que sólo fue interrumpida cuando Pardío apoyó la rebelión delahuertista en Cozumel. Tan buen resultado le dio el reparto de víveres que para 1921 los indígenas de las aldeas más renuentes al trato con los blancos y con la autoridad mexicana, viajaban a Cozumel buscando al gerente de la Negociación Chiclera Mexicana, o bien atendiendo a una invitación del mismísimo Pardío. *La Revista de Yucatán*, un periódico de la época, registra por lo menos tres visitas a la isla de parte de los mayas de Tulum y Chumpom durante 1921. Una en marzo encabezada por Juan Bautista Vega,⁴¹ nativo de Cozumel, pero que creció entre los mayas de Tulum desde que en su infancia los indígenas lo hicieron prisionero. Bautista y su gente permanecieron algunos días en el puerto, sólo lo suficiente para establecer acuerdos con la Negociación Chiclera Mexicana. A Bautista Vega se le vio deambular contento por su isla natal, pero su vida ya estaba en otra parte. Para allá



⁴¹ "Comisión de indios", *La Revista de Yucatán*, jueves 10 de marzo de 1921, p. 7



regresó con sus hombres, a la selva alrededor de Tulum, el sitio que fue su prisión en la infancia y que después se convirtió en su hogar. La segunda visita fue en junio,⁴² esta vez se trataba de los indígenas de Chumpom, los que le habían destrozado los campamentos chicleros a Pardío dos años antes, los más desconfiados y renuentes. Bautista Vega los había guiado hasta Cozumel, fueron recibidos con cortesía por las autoridades de la isla y en su recorrido por la escuela se sintieron fuertemente atraídos por el sonido que salía del piano escolar y por los contornos de los planos que decoraban los salones de clase (¡tan vasta era la península, y ésta apenas la esquina de un país mayor llamado México!); el inspector escolar decidió darles como obsequio útiles escolares, libros para comenzar a leer, pizarras y pizarrines para que los llevaran a sus pueblos. Pardío se había anotado un nuevo triunfo (el primero fue llevar a May con Solís, gobernador del territorio, el que a su vez lo llevó con Carranza): los de Chumpom regresaron a su aldea gratamente impresionados y ofrecieron volver en poco tiempo con otros compañeros. En octubre, durante la tercera visita de los indígenas a Cozumel, Pardío pudo verificar que finalmente había vencido la reticencia de otro grupo de mayas. Ya sin la intermediación de Bautista Vega, a Cozumel llegó el indígena de mayor jerarquía de la aldea de Tulum, el general Paulino Caamal. Acompañado de sus hombres de confianza y a bordo del balandro motor *Maxine*, Caamal vino a Cozumel por invitación de Carlos Pardío Cámara. El encargado de la Negociación Chiclera Mexicana atendió diligentemente a sus invitados. La noticia de este hecho se consignó así:

Debemos hacer notar que este jefe de Tulum y los de Chumpom son los únicos que no han querido someterse de hecho a las autoridades mexicanas, permaneciendo fuera de su control, viviendo en sus bosques; pero la visita que acaba de hacer el general de Tulum a esta población significa que ya se inclina a tratar con nosotros y a entrar en el sendero de la civilización.⁴³

Pardío podía estar seguro de que su principal montería de explotación de chicle, a lo largo de los bosques entre Tulum y Chumpom, estaría a salvo, al menos por ahora.

Además de mantener buenas relaciones con los indígenas para asegurar la sobrevivencia de los campamentos chicleros en tierra continental, así como mantener a salvo el transporte de la goma de los bosques al puerto de Cozumel, Pardío debió atender otro importante frente: la presencia y expansión de nuevos concesionarios y compradores de chicle; la competencia.⁴⁴

Las fértiles extensiones explotadas por Zubarán y Pardío no siempre permanecieron en las manos de los mismos dueños. Otros contratistas tam-

⁴² "Comisión de indios mayas que visitan las escuelas", *La Revista de Yucatán*, martes 7 de junio de 1921, p. 5.

⁴³ "La Negociación Chiclera Mexicana y los indios de Cozumel", *La Revista de Yucatán*, domingo 20 de noviembre de 1921, p. 13.

⁴⁴ En la propia isla tuvo algunos enfrentamientos con la casa Coldwell y Bonastre en 1920 y 1921 relacionados con la intermediación del chicle de la colonia Santa María y el abasto de esta comunidad chiclera. Véase FT, *Comunicado de Óscar Coldwell a Salvador Toscano del 27 de julio de 1920 y del 3 de marzo de 1921*, caja 14, exp. 51, foja 8-000063.

bién deseaban sacar goma de esos lugares. La imposibilidad de saber con precisión dónde estaban los linderos de cada concesionario, la periódica renovación de los permisos de explotación, la rotación de autoridades, así como frecuentes ilícitos, generaron traslapes y superposiciones en la extensión y ubicación de los terrenos en explotación.

En 1922, Pardío y Zubarán acusaron al agente de fomento en el territorio, Raúl Prieto, de autorizar cortes de madera y de otorgar dos permisos para explotar chicle en un área de 18 000 hectáreas situadas dentro de la concesión de Pardío.⁴⁵ Detrás de estos permisos, Carlos Pardío adivinaba la presencia de R. S. Turton, un importante competidor en el negocio del chicle asentado en las Honduras Británica (Belice) y cuya zona de influencia estaba en el sur del territorio, en los bosques de la ribera del río Hondo y los alrededores de Bacalar.⁴⁶ Pardío olfateó la presencia de Turton porque el agente de aquél, un tal Henry E. Cain, había permanecido en Cozumel apenas el año previo buscando establecer bodegas para la Belice Comercial y Compañía, el emporio de Turton. La encomienda de Cain era almacenar el chicle de Turton en Cozumel y después, por medio de los vapores de la United Fruit Co., embarcarlo hacia los Estados Unidos para la William Wrigly Jr. Co. "Mr. Cain vino recomendado a la casa de Alonso Sucesores, pero se rumora que los agentes de Turton serán los señores Coldwell y Bonastre de este comercio".⁴⁷ Era explicable el rumor: la Casa Coldwell y Bonastre era la representante local de los vapores de la United Fruit Co.

Pardío tenía además otro motivo para suponer que tras los permisos para explotar chicle en las tierras de la Negociación Chiclera Mexicana estaba la influencia de Turton: el mismo agente Prieto había autorizado a Henry Cain hacer compras de chicle a los indígenas de Santa Cruz y Tulum. Le estaban quitando a sus mejores recolectores de chicle, los indígenas en los que había invertido paciencia y víveres. Pardío se defendió recordando una orden de la Secretaría de Agricultura y Fomento: en la compra de goma a los indígenas se le debía dar preferencia a los concesionarios cuyos terrenos estuvieran cercanos a los lugares explotados por los mayas, teniendo en cuenta que es posible que ese chicle se hubiera obtenido dentro de los terrenos que paga el concesionario. Aún más, Pardío argumentó que la pacifica-

Museo de Cozumel
Bodega de chicle

[1939]



La Belice Comercial y Compañía, el emporio del súbdito inglés R. S. Turton, buscó establecer bodegas en Cozumel. La compañía se propuso almacenar chicle en la isla y embarcarlo después en los vapores de la United Fruit Co. con destino a los Estados Unidos



⁴⁵ AGN, fondo Obregón-Calles, *Comunicado de Rafael Zubarán Capmany y Carlos Pardío Cámara a la Secretaría de Agricultura y Fomento*, México, 17 de abril de 1922, vol. 194, s.c.

⁴⁶ AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado de Gómez Gallardo*, México, D. F., 28 de septiembre de 1927, exp. 2-310 (32)3.

⁴⁷ "La Belice Comercial y Compañía", *La Revista de Yucatán*, miércoles 30 de noviembre de 1921, p. 5.

Archivo General de la Nación
Pascual Coral [1921]



La designación de Pascual Coral como gobernador del territorio de Quintana Roo fue un hecho relevante para la historia política local

ción de Tulum y Chumpom, casi totalmente lograda, estaba en peligro por el contacto de Cain con esa región. Veinte años antes, Henry Cain había sido acusado ante autoridades mexicanas de introducir armas y municiones para los indios de Tulum.

Hasta 1924, Pardío pudo sobrellevar los distintos problemas con los indígenas y sus competidores en la explotación y la comercialización del chicle. Lo que terminó por acabar su negocio fue un tercer frente de conflictos: la política. Su decisión de secundar la rebelión delahuertista en Cozumel, de apoyarla económicamente, le habría de traer como consecuencia la confiscación de los bienes de la Negociación Chiclera Mexicana y la anulación de sus concesiones para la explotación de resinas y maderas.

No era lo mismo moverse entre indígenas, por muy reacios que éstos fueran a la autoridad, comprándoles el chicle o regalándoles víveres, o entre litigios contra los competidores, que desplazarse en las peligrosas aguas de la vida política nacional.

Apenas establecida la oficina de la Negociación Chiclera Mexicana en la isla de Cozumel, Pardío emprendió una intensa actividad ligada fundamentalmente a su negocio pero también a la vida política local, acaso porque la buena marcha de lo primero dependía de lo segundo. El caso es que a Pardío lo mismo se le ve conciliando a insumisos mayas de Tulum y de Chumpom que atendiendo a las autoridades federales que arribaban a la isla. Una de estas visitas, de relevancia para la historia política local, es la que tuvo que ver con la designación de Pascual Coral como gobernador de Quintana Roo (fue el primer gobernador del territorio, de origen peninsular. Su familia se estableció desde el siglo XIX en Isla Mujeres y posteriormente en Cozumel). Aquellos días de enero de 1921, Pardío y un grupo de isleños subieron al vapor *Tamaulipas* que la víspera había fondeado en San Miguel. A bordo venía un grupo de funcionarios federales encabezados por Ángel Gaxiola, oficial mayor de la Secretaría de Gobernación. En su visita a la isla, los funcionarios fueron guiados por Pardío y un profesor de la localidad. El itinerario incluyó un paseo por varias calles, los modestos edificios públicos y finalmente una reunión donde se expuso el motivo de su visita: "informarse de la voluntad del pueblo del territorio y nombrar una persona nativa del lugar que por sus cualidades merezca ocupar el gobierno civil del territorio, en sustitución del general Solís".⁴⁸

Terminada la reunión y la discusión sobre los posibles candidatos (Primo Aguilar y Pascual Coral), la comisión zarpó de la isla de Cozumel, no sin antes aceptar la invitación de Carlos Pardío Cámara al mejor restaurante de la población.

Pardío era parte de un grupo político peninsular. Téngase en cuenta su sociedad con el campechano Zubarán, quien fue ministro de Fomento durante el periodo de Carranza. Su propio hermano, Manuel Pardío Cámara, era tesorero municipal de Cozumel y se vio envuelto junto con Gabriel Polanco, presidente en el ayuntamiento isleño, en una serie de atentados dinamiteros que, literalmente, conmovieron a los porteños.⁴⁹

Poca documentación se consigue sobre la participación de Pardío en la revuelta delahuertista de 1924-1925, a no ser algunos ambiguos datos sobre su aportación económica a la causa y las declaraciones ministeriales en su contra. Un acta levantada en 1924 durante la inauguración de la estación inalámbrica de Cozumel, en el periodo en el que Quintana Roo estuvo bajo el mando de Atanasio Rojas (el representante del delahuertismo en la región), involucra a la Negociación Chiclera Mexicana como una de las financiadoras de la estación inalámbrica que recibía y transmitía los mensajes de los militares sublevados.⁵⁰ Sin embargo, entre los contribuyentes estaban casi todos los comercios y personas acomodadas de la isla: Cold-



⁴⁸ "Que don Pascual Coral será gobernador de Quintana Roo", *La Revista de Yucatán*, sábado 15 de enero de 1921, p. 5.

⁴⁹ "Atentados dinamiteros en Cozumel", *La Revista de Yucatán*, jueves 27 de septiembre de 1923, pp. 5 y 7. "Los conducidos a Payo Obispo", *La Revista de Yucatán*, miércoles 10 de octubre de 1923, p. 5.

⁵⁰ "Inauguración oficial de la inalámbrica de Cozumel", *La Revista de Yucatán*, domingo 23 de marzo de 1924, p. 1.



Archivo Velio Vivas
Estación inalámbrica



Una acta de 1924 asocia a la Negociación Chiclera Mexicana con el financiamiento de la estación inalámbrica, desde donde se recibieron y transmitieron los mensajes de los militares sublevados

well y Bonastre, Angulo Hermanos, Mac y Compañía, Félix González Bonastre, Macario Aguilar, Pedro Joaquín y Ladislao Novelo.

El caso es que para 1925, al restablecerse el gobierno constitucional, pesaba sobre Pardío la acusación de apoyar el levantamiento delahuertista. El empresario huyó de Cozumel, y al frente de la Negociación Chiclera Mexicana apareció Zubarán, que dejó su refugio de muchos años en Nueva Orleans, y después José Esquivel Cantón. Para entonces varios bienes habían sido embargados,⁵¹ lo mismo que cargamentos de chicle.

Los problemas de Pardío comenzaron justamente después de la inauguración de la inalámbrica de Cozumel. En mayo de 1924 Librado Abitia, el gobernador del territorio, ordenó la incautación y el remate de los bienes de la negociación chiclera; el embargo se hizo efectivo en los puertos del Carmen y Campeche, donde detuvieron a 103 peones chicleros, mercancías y 47 mulas, más los contratistas. El argumento del embargo fue acusar a los

⁵¹ El balandro motor *Alicia*, las chalanas *Chiclera* y *Mexicana* y varias docenas de mulas. Véase AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del despacho de abogados Alcocer, González Roa y Ezcuardia al Secretario de Gobernación*, México, D. F., 7 de abril de 1925, caja 3, F2.90.3 11, exp. 28.

jornaleros que se dirigían a Cozumel de rebeldes.⁵² La ausencia de Pardío obligó la presencia de Zubarán, quien ante la incautación de bienes y trabajadores (lo que significaba ya no poder recolectar el chicle durante la temporada de 1924) se dedicó, más que a la explotación de sus concesiones, a hacer compras a los mayas de Santa Cruz y Chumpom. Pero tanto los 10 300 kilos de goma que May le envió a la isla, como los 14 000 que Bautista le remitió, fueron embargados con el pretexto de que era chicle explotado ilegalmente. Al parecer ni Pardío, acusado de delahuertista, ni Zubarán, antaño ligado a los primeros círculos de autoridad del carrancismo, podían continuar al frente de la Negociación Chiclera Mexicana en este conflicto político. Era necesaria otra estrategia. Así apareció José Esquivel Cantón, quien a nombre de la Chicle Development Company de Nueva York reclamó los bienes y el chicle incautado a Pardío y Zubarán. La Chicle Development Company hizo valer sus dos terceras partes en las acciones de la Negociación Chiclera Mexicana y entabló litigio hasta que pudo recuperar algunas cosas.⁵³ En realidad, más que recuperar lo perdido se trataba de asegurar la recolección de chicle en las futuras temporadas, la restitución de tierras y concesiones y lograr que en lo sucesivo no hubiera más embargos de resina, herramientas ni trabajadores. Al parecer, lo que había motivado el embargo y la mano dura del gobierno contra Pardío era la sospecha de que los delahuertistas en Cozumel obtenían recursos económicos por medio de Pardío.

Una escueta nota periodística de 1925 da noticia de la devolución de bienes intervenidos a la Negociación Chiclera Mexicana, embargados "por haber tomado parte en la última revolución".⁵⁴

A pesar de haber recuperado algunas pertenencias, el mal ya se había causado. Tanto los indígenas de Santa Cruz como los de Tulum ya no quisieron vender ni enviar chicle a Pardío ni a Zubarán por temor a que lo embargaran. La Negociación Chiclera Mexicana pronto desapareció, y de Pardío y Zubarán ya nada se supo en Cozumel. La Chicle Development Company se abastecía de muchos otros intermediarios de la resina que pululaban en Cozumel. En realidad, los barcos nunca cesaron de llevar chicle de Cozumel a los Estados Unidos, consignado a la Chicle Development Company, la subsidiaria de la American Chicle. Quizás el mayor dolor de cabeza para la compañía de Nueva York en estos meses turbulentos fue la remoción de su representante en la isla, William H. Sublette, por las frecuentes fricciones del ciudadano norteamericano con el personal de la aduana marítima y el comercio local.⁵⁵



⁵² AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado de Juan Zubarán al Secretario de Gobernación*, México, D. F., 5 de diciembre de 1925, caja 3, F2.90.3 11, exp. 28.

⁵³ AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del apoderado de la Chicle Development de Nueva York al Secretario de Gobierno*, México, 14 de mayo de 1925, caja 3, F2.90.3 11, exp. 28.

⁵⁴ "Devolución de bienes intervenidos", *Diario de Yucatán*, miércoles 28 de octubre de 1925, p. 5.

⁵⁵ "Remoción del agente de la Chicle Development", *La Revista de Yucatán*, martes 13 de enero de 1925, p. 5.



Museo de Cozumel/Cortesía de Carlos Alcérreca
Plaza principal y militares



El embargo de los bienes de la Negociación Chiclera Mexicana estuvo motivado por la sospecha gubernamental de que los delahuertistas en la isla de Cozumel obtenían recursos económicos por medio del gerente de esa compañía

Archivo Velio Vivas
Plaza principal



Finalmente, la Negociación Chiclera Mexicana, ligada a la Chicle Development Company, de Nueva York, desapareció del puerto

Otros concesionarios, 1925-1930

Roto el lazo que lo unía a Pardío y perdida la confianza en el gobierno local por el embargo de sus envíos de resina a la Negociación Chiclera Mexicana, May retomó su conducta huraña y su natural desconfianza hacia aquel extraño mundo que estaba más allá de los linderos de su selva. Sin embargo, el auge del chicle estaba en su mejor momento; el hueco que dejó la empresa de Pardío pronto fue ocupado por otros comerciantes. Al jefe maya no le quedaba otra que aliarse ya a unos, ya a otros compradores de chicle y mantener un estira y afloja con cada nuevo gobierno en el territorio. Con Pardío, se puede decir, aprendió el oficio y vislumbró la posibilidad de convertirse en empresario. Convertido en contratista, pronto su papel estuvo más cerca de un prominente intermediario chiclero —a cargo de muchos empleados, gran parte de los cuales no eran indígenas; casa comercial y el barco *San José*, que después fue embargado por contrabando— que de un dirigente indígena.

Pardío no imaginó que el esfuerzo de varios años por mantener relaciones amistosas con los mayas, el organizarlos para la explotación del chicle y la capacidad de carga de uno de sus barcos (el *Alicia*) beneficiara a un advenedizo: Alfredo Cámara Vales, el mismo que hizo del balandro *Alicia* y del general May un efímero monopolio de la goma y cuyo asiento estuvo en Cozumel.

Cuando el presidente Carranza otorgó a Francisco May tierra para la explotación de chicle y madera, supuso que con la explotación de esos productos los indígenas de Quintana Roo aliviarían en parte su pobreza y se incorporarían a la vida nacional. Sin embargo, los mayas se convirtieron en meros recolectores de la goma, en los jornaleros. La riqueza de sus selvas solamente pasó por sus manos. Las ganancias iban a parar a las arcas de los intermediarios que vendían la goma a las grandes compañías de los Estados Unidos. Los mayas de Quintana Roo sólo fueron el último eslabón de una industria que benefició a dos o tres grandes compañías chicleras, a los comerciantes isleños y a algunas docenas de contratistas y concesionarios cuya conducta no fue muy distinta de la de Pardío.

En 1925 tres jefes de tribu sobresalían en el territorio. Juan de la Cruz Ke, al mando de los mayas de Icaiché, en el sur de Quintana Roo; Francisco May, el más influyente, en el centro del territorio, al mando de los indígenas de Santa Cruz y sus alrededores; y Paulino Caa-

Fundación Salvador Toscano/Comisión geográfico-exploradora
Cocinando resina de chicle

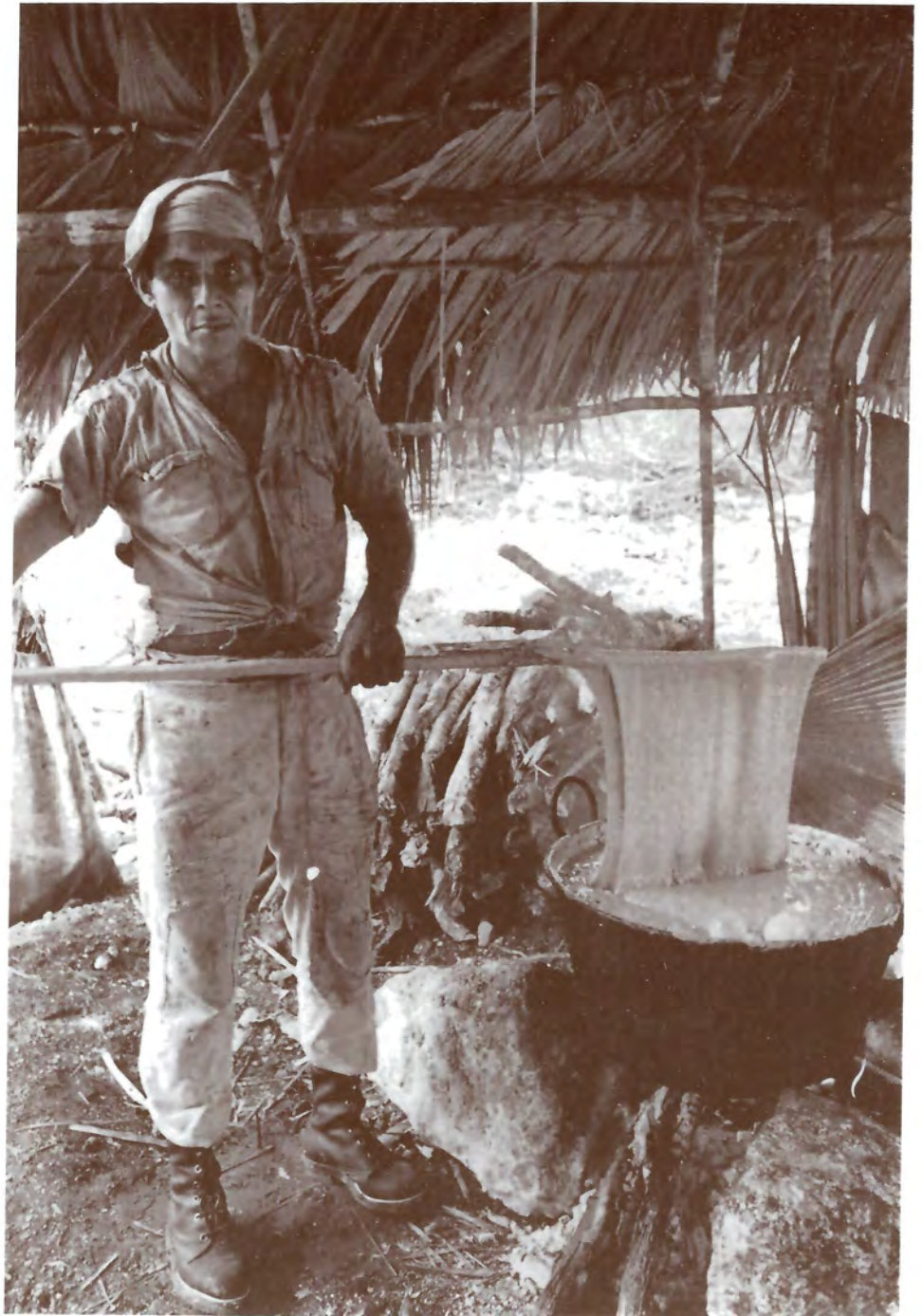
[1918]



Los jefes indígenas —Juan de la Cruz Ke, general de los mayas de Icaiché; Francisco May, general de los mayas de Santa Cruz; Paulino Caamal, general de los mayas de Tulum— explotaban chicle en sus respectivas áreas de mando. Los enfrentamientos entre los indígenas fueron propiciados muchas veces por los empresarios del chicle

Macduff Everton/*The Modern Maya: A Culture in Transition*
Cocinando resina de chicle en el campamento Antonio Ay

[1971]



Los mayas recolectaban chicle y no pagaban impuesto alguno; ése era el acuerdo con el presidente Carranza que tácitamente respetaron los sucesivos gobernadores del territorio

mal, secundado por Juan Bautista Vega, al frente del pueblo de Tulum, en el norte de la entidad. Los tres jefes explotaban chicle en sus respectivas áreas de mando y no faltaron fricciones entre ellos, muchas veces propiciadas por los propios compradores de chicle. Lo que había comenzado como una confrontación de puntos de vista entre los mayas (pacíficos contra renuentes a tratados de paz, tradicionalistas contra los dispuestos a la apertura) se transformó en una prolongación del antagonismo de las diferentes casas comerciales y contratistas de la isla. Las disputas tuvieron su origen en la ocupación de mayores extensiones de bosque o en los compromisos contraídos con determinado intermediario (por ejemplo, mientras Bautista vendía el chicle al concesionario Baduy, May hacía lo propio con el concesionario Ramoneda; May, cuando podía, interceptaba los cargamentos de chicle de Baduy; Bautista hacía lo mismo con los de Ramoneda. Después, unos y otros se acusaban de invasión de concesiones). A su vez, el gobierno local hacía malabarismos para mantenerlos en paz y sin perder su alianza. A Juan de la Cruz Ke lo nombraron comisario de policía en Icaiché, a May lo hicieron por algún tiempo recaudador de impuestos en el centro del territorio, y a Juan Bautista le asignaron una plaza de maestro de escuela en su aldea;⁵⁶ todo esto hasta antes de la llegada de Ramoneda y los conflictos que su enorme concesión causó.

Los mayas recolectaban chicle y no pagaban ningún impuesto, ése era el acuerdo con el presidente Carranza que tácitamente respetaron los sucesivos gobernadores del territorio. También los permisos para la explotación eran gratuitos para los mayas, es decir, sus jefes. Los impuestos corrían por cuenta de los compradores de la goma. Como bien observó un gobernador de la época, Ancona Albertos (1926-1928), los compradores de la goma llegaron a dominar y manipular a los indígenas. Es el caso de Alfredo Cámara Vales, un intermediario del chicle con negro historial que utilizó el *Alicia* (decomisado a la Negociación Chiclera Mexicana) y el *San José* (rentado por Cámara a May) para contrabandear chicle y mercancías.

Cámara Vales, cuyas tropelías contribuyeron a la destitución del gobernador Ancona Albertos, manipuló a May. Lo convirtió en su principal abastecedor de chicle y se puede suponer que en varias ocasiones encaminó al jefe indígena para que expulsara de los alrededores a otros concesionarios. De 1925 a 1928 la tribu de May, según sus acusadores, asaltó diversos campamentos chicleros: a Baduy le fueron robados, entre chicle, herramientas y mulas, 40 000 pesos en 1926; a un señor Sánchez 45 000 en 1927; a Pedro Ascencio, 50 000 en 1925; a Pascual Coral alrededor de 40 000 en 1926 y al señor Cercedo, en marzo de 1928, 20 000 pesos en mulas, comestibles, aperos y chicle. Intempestivos y sin justificación, estos hurtos eran realizados por mayas armados al mando de los tenientes Poot, Cahuich, Sóstenes Mendoza y Eligio Rivas, todos ellos bajo las órdenes de May. Los quejosos afirmaban que el pretexto que se empleaba para despojarlos era que no



⁵⁶ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del gobernador del territorio de Quintana Roo*, Payo Obispo, 24 de agosto de 1925, vol. 2.00 (725.3).



pagaban a los indígenas las contribuciones especiales que cada jefe imponía en su terreno, "y que usan de ella[s] a su antojo sin ninguna conexión con el gobierno ni federal ni del territorio".⁵⁷

Acusación mayor era que May monopolizaba el comercio en Santa Cruz. May terminó por perder su ascendencia sobre los indígenas. Al asumir cargos gubernamentales, lo mismo que algunos intermediarios del chicle en Cozumel, había sumado el poder económico al poder político. Pero con la llegada del general Siurob al gobierno se decidió suspender las comisiones políticas y administrativas otorgadas a May y separar éstas de su negocio del chicle. El gobernador Siurob trataría de hacer lo mismo con algunos grupos en Cozumel. En 1929 May prometió dedicarse únicamente a su negocio; era la culminación de una confrontación con el gobierno de Siurob y con otros jefes mayas.⁵⁸

En la segunda mitad de la década de 1920 otros nuevos e importantes concesionarios arribaron a Quintana Roo. Igual que Pardío, ligado al ministro de Fomento carrancista, hubo otros empresarios de la madera y resina cuya mayor virtud era una estrecha relación con altos funcionarios del gobierno federal. A Miguel Ramoneda se le ligó, no sin razón, con el ministro de Fomento de Calles.

En 1927, el joven Miguel Ramoneda Carrillo se presentó en Payo Obispo, era el nuevo concesionario de grandes extensiones de selva en el centro de Quintana Roo. Su concesión abarcaba no sólo la de los hermanos Zubarán Capmany y la de Pardío (caducas para entonces), sino también terrenos en los que tradicionalmente trabajaban los mayas; más sorprendente aún, el joven Ramoneda era el nuevo concesionario del ferrocarril militar que corría de Santa Cruz a Vigía Chico, ruta por donde tradicionalmente los mayas sacaban la resina para embarcarla a Cozumel.⁵⁹ El conflicto con los indígenas, con los intermediarios del chicle en Cozumel y Payo Obispo, y con el propio gobierno del territorio era de esperarse. Sin embargo, Ramoneda hizo valer los derechos de su concesión para explotar resina y maderas, lo mismo que el ferrocarril. Una vez más, los indígenas sintieron que se les traicionaba porque les quitaban la tierra que tradicionalmente les pertenecía y, sobre todo, les quitaban su único modo de vida: la recolección y posterior venta de resina. Los otros intermediarios vieron en la fuerza de Ramoneda la oculta ayuda de Luis León, el secretario de Fomento del general Calles; con ese apoyo, Ramoneda se perfilaba como un competidor frente al que poco se podía hacer si deseaban conservar sus propias concesiones.

Los más perjudicados con la concesión de Ramoneda, después de los indígenas, fueron los alijadores del muelle de Cozumel. Al apropiarse del ferrocarril entre Santa Cruz y Vigía Chico, Ramoneda comenzó a cobrar 5 pesos por quintal de chicle transportado. En represalia, los contratistas co-

⁵⁷ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe confidencial sobre los procedimientos seguidos por el general May*, Payo Obispo, 5 de junio de 1928, exp. 2-310(32)5.

⁵⁸ AGN, Dirección General de Gobierno, *Acta de la reunión celebrada en Santa Cruz de Bravo, entre el gobernador y los jefes mayas*, Payo Obispo, 4 de marzo de 1929, exp. 310(32)5.

⁵⁹ AGN, fondo Obregón Calles, *Memorándum de Antonio Ancona Albertos*, México, D.F., 17 de septiembre de 1927, exp. 104-Q-1.

Macduff Everton/*The Modern Maya: A Culture in Transition*
Cocinando resina de chicle bajo la pertinaz lluvia, Tulum

[1971]



Nuevos e importantes concesionarios arribaron a Quintana Roo a mediados de los años veinte. La mayor virtud de los nuevos empresarios de la madera y el chicle era la estrecha relación que mantenían con altos funcionarios del gobierno federal

Fundación Salvador Toscano/Comisión geográfico-exploradora
Embarcando chicle a los Estados Unidos

[1918]



Los alljadores del muelle de Cozumel fueron también perjudicados con la enorme concesión de Ramoneda, que incluía el uso del tren militar que comunicaba Santa Cruz con Vigía Chico



menzaron a sacar su producto por Bacalar y Payo Obispo. Esta nueva ruta amenazó temporalmente el movimiento de barcos y el alijo de chicle en Cozumel.

Los perjuicios se deducen de varios telegramas de la Federación Obrera de Cozumel. En ellos se informa que las mercancías enviadas de la isla a Vigía Chico (para después llevarlas a Santa Cruz en el ferrocarril, es decir, el abasto de mercancías viajaba en sentido inverso a la ruta de salida del chicle) tenían que pagar un nuevo impuesto, por lo que a May y otros contratistas les resultaba más económico introducir la mercancía por Bacalar.⁶⁰ Pero la mayor queja tenía que ver con la transportación del chicle. Ramoneda "pretende cobrar cinco pesos el quintal (en el transporte ferroviario) y esto hace que los compradores saquen su producto por Belice o Yucatán y no en dirección al puerto de Cozumel".⁶¹ Tanto May como Bautista centraron sus quejas en la invasión de sus tierras por parte de Ramoneda y en los altos costos que se cobraban por el uso de la vía.⁶²

⁶⁰ AGN, Dirección General de Gobierno, *Telegrama de la Federación de Obreros de Cozumel al presidente Calles*, Cozumel, Q. Roo, 19 de septiembre de 1928, vol. 121-A-M.

⁶¹ AGN, Dirección General de Gobierno, *Telegrama de la Federación de Obreros de Cozumel al presidente Calles*, Cozumel, Q. Roo, 10 de agosto de 1928, vol. 121-A-M.

⁶² AGN, Dirección General de Gobierno, *Extracto para acuerdo presidencial*, México, D.F., 14 de mayo de 1928, exp. 2.310(32)5; AGN, Dirección General de Gobierno, *Telegrama de Juan Bautista Vega al presidente Calles*, Payo Obispo, Q. Roo, 20 de septiembre de 1928.

Cortesía de Jorge Arturo Villanueva
San Miguel de Cozumel

[1930]



Cuando el auge chiclero declinó, Cozumel se había consolidado como un puerto importante, el más poblado de Quintana Roo, el más próspero, pero también el más vulnerable a los altibajos del precio del chicle

Los reclamos iniciales del gobernador del territorio y de los indígenas, y la intervención del propio general Amado Aguirre, quien había sido gobernador de la entidad (1924-1925), ocasionaron que la concesión de Ramoneda, en lo referente a los terrenos reservados a los indígenas, se suspendiera. No sucedió lo mismo con el ferrocarril. Con el tiempo Ramoneda contendió por la diputación correspondiente al distrito norte del territorio, es decir, Cozumel.

R. S. Turton había desistido desde hacía tiempo de establecerse en Cozumel, sus representantes en la isla hacían finalmente el trabajo de recepción y embarque necesario. Residía en Belice y pocas veces se trasladó a Payo Obispo, donde tenía oficinas y empleados. Turton representaba dos importantes compañías, la William Wrigly Co., manufacturera de chicle de Chicago, y la Otis Mahogany Co., empresa maderera de Nueva Orleans. Después de muchos años de presencia en la región se convirtió en uno de los concesionarios de mayor importancia en Quintana Roo. Acostumbrado más al trato con los indígenas pacíficos del sur del territorio y a traer negros para el trabajo de la madera y el chicle, Turton tuvo poca relación con May y con los chicleros tuxpeños, campechanos y yucatecos que deambulaban en la región central del territorio.

Uno de los últimos asociados de May en Cozumel, casi al final de la década de la bonanza chiclera, fue Mac y Cía., comerciantes establecidos en la isla. Los constantes reacomodos en los grupos económicos de la región se daban de acuerdo con un solo patrón: el chicle. Estos reacomodos arrastraban a las tribus indígenas en un continuo redibujamiento de las alianzas locales. De muchas formas, la vida económica de Cozumel fue causa de las nuevas relaciones y conflictos de autoridad en el seno de las tribus mayas.

Mac y Cía. era el enlace que en Cozumel le quedaba a May al final de la década de los veinte. Esta casa le compraba el chicle y por tanto se veía afectada por la reducción de tierras al jefe de Santa Cruz. Cuando esto sucedió, inmediatamente escribieron al presidente en contra de Baduy, un sirio que había conseguido veinte permisos (que repartió en igual número de



contratistas). Baduy a su vez compraba chicle a Bautista, un motivo más para hacer crecer el encono entre ambos jefes mayas. May no dudó en invadir tierras de Baduy respaldado por Mac y Cía. y Bautista no titubeó en amenazar a May, respaldado por Baduy.⁶³

Cuando el auge chiclero declinó, Cozumel se había consolidado como un puerto importante, el más poblado de Quintana Roo, el más próspero, pero también el más vulnerable a los altibajos del precio del chicle. La década de los veinte cerró con una depresión económica que afectó también los precios del chicle;⁶⁴ la recién inaugurada bonanza de la isla de Cozumel y sus alrededores se detuvo; hubo que esperar a la Segunda Guerra Mundial para que la prosperidad del chicle regresara al puerto de San Miguel y a tierras quintanarroenses.



⁶³ AGN, Dirección General de Gobierno, *Telegrama de Mac y Cía.*, 2 de octubre de 1928, clasif. 427-Q-2.

⁶⁴ AGE, *Informe sobre la baja del chicle mexicano, elaborado por el cónsul de Corozal, Celso Pérez Sandi*, México, D. F., 10 de junio de 1930, exp. IV-286-9. Esta situación afectó a varios países de la región, al menos a Honduras Británica y a Guatemala (véase AGE, *Gestiones para celebrar un convenio entre los países productores de chicle*, Legación de Gran Bretaña en México, 29 de noviembre de 1934, clasif. III-292-4.

Los nuevos grupos públicos

Introducción

E

N LOS AÑOS VEINTE muchos pescadores abandonaron sus redes y no menos agricultores dejaron su labranza para emplearse de alijadores en el puerto de San Miguel. La magra pesca de aquel mar profundo que rodea Cozumel, lo incierto de las cosechas que igualmente solían fracasar bajo el embate de los huracanes, aconsejaban conseguir otro oficio, sin el peligro de tempestades y tiburones, sin la ingratitud de la agricultura. En el muelle de Cozumel la carga y descarga del chicle se convirtió en una importante fuente de trabajo. Esta actividad —origen a la vez de un lento pero continuo abandono de las tareas agrícolas en la isla (véase capítulo III)— propició el nacimiento de la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel en 1921.

Nacida con el impulso del movimiento marítimo, en oposición a los deseos de las casas comerciales de la isla y alimentada por los gobiernos revolucionarios de los veinte, la Agrupación Obrera Mixta fue parte importante de la vida pública porteña.

Más allá de los reclamos de los trabajadores, el apoyo del gobierno del territorio a la Agrupación Obrera Mixta obedeció a una calculada ganancia que este vínculo reportó en las controversias entre el poder público de la capital del territorio y la fortaleza económica de la isla. La Agrupación Obrera Mixta, junto a los maestros rurales enviados a las escuelas del puerto y los delegados de gobierno en la ínsula, se transformaron en el contrapeso más visible que los sucesivos gobernadores utilizaron frente a la emergente influencia de los comerciantes en la vida política de Quintana Roo.

La temprana disputa para elegir al primer gobernador del territorio, oriundo de Quintana Roo, parece prueba suficiente de la ascendencia del grupo isleño en la vida pública de la época. No es extraño que la autoridad federal haya ido hasta el puerto de San Miguel y considerado la candidatura de dos peninsulares fuertemente arraigados en Cozumel: Pascual Coral



Archivo Velio Vivas
Trabajadores de la isla



Originada en el creciente tráfico marítimo, en contra de las casas comerciales isleñas y al calor de la retórica de la Revolución, la Agrupación Obrera Mixta pasó a formar parte de la vida pública del puerto

y Primo Aguilar. El mal carácter de Aguilar —un hombre vinculado al comercio marítimo y presidente municipal de la isla en los años anteriores—⁶⁵ fue suficiente para que perdiera la gubernatura frente a Coral. Pero el adusto Coral, concesionario de chicle en tierras indígenas, apenas se mantuvo unos cuantos meses frente al gobierno (febrero-abril de 1921).⁶⁶ En las décadas siguientes las autoridades federales optaron por seguir enviando gobernadores “fuereños”.

En los años de mayores embarques chicleros, el comercio local logró sujetar las decisiones de la Agrupación Obrera Mixta. Fue entonces cuando el diputado Ignacio Fuentes fundó el Club de Obreros y Campesinos (1927). Un continuo enfrentamiento entre ambas organizaciones —que a la vez representaban a dos partidos políticos regionales distintos, la Unión de Partidos Obregonistas y el Partido Socialista de Quintana Roo— marcó el itinerario de los sucesos sindicales porteños en los siguientes años. Otros elementos de la vida pública insular se encadenaron en esta contienda: los maestros federales y su activa participación en los asuntos públicos de la vida porteña; un periodismo que se revitalizó al calor de las pugnas electorales, y un creciente resentimiento entre la emergente clase empresarial de la isla y los gobernantes del territorio designados en la lejana capital del país.



⁶⁵ Entre 1911 y 1913, véase “Conmemoración de la muerte de Juárez”, *La Revista de Yucatán*, 27 de julio de 1913, pp. 9-10. Primo Aguilar Anduce era hermano de Óscar Coldwell Anduce; véase “Manuel Aguilar Anduce”, *La Revista de Yucatán*, martes 26 de mayo de 1914, p. 5.

⁶⁶ Previamente, Coral había estado en el servicio de aduanas del gobierno mexicano; allí trabajó por más de una década, fue administrador de la aduana marítima fronteriza de Chetumal y era conocido entre los comerciantes de Belice. Véase AGE, *Solicitud de empleo de Pascual Coral*, México, D. F., 8 de enero de 1921, exp. 10-4-155.

Archivo Velio Vivas
Resguardo aduanal



En un periodo de creciente exportación de chicle por la aduana de San Miguel, Ignacio Fuentes fundó el Club de Obreros y Campesinos (1927)

Los nacientes empresarios*

En la isla, varios comerciantes eran propietarios de barcos: Bernardo Alonso, Óscar Coldwell y Félix Bonastre, entre los más conocidos. El primero era dueño de dos naves: el *Isidoro*, un pailebote que originalmente se llamó *México* y cuyo capitán solía ser Manuel Pérez, marinero experimentado según los periódicos de la época;⁶⁷ como sobrecargo le acompañaba el español Enrique Garabana, hermano del comerciante Isidoro Garabana⁶⁸ que en aquel tiempo radicaba en Progreso y probablemente era socio de Alonso en este barco. El *Norman*, la otra nave de Alonso, también era un pailebote con un porte de 40 toneladas. Fue adquirido en Puerto Cortés (Honduras) por Ramón Angulo, empleado de Alonso. El capitán Hynd era el piloto y el propio Ramón Angulo acostumbraba viajar en el *Norman* como sobrecargo. Fuerte competidor del Alberto, de la casa comercial Coldwell y Bonastre, el *Norman* dejó registro de algunas de sus travesías: a Progreso con cargamento de chicle y pasajeros (1919);⁶⁹ a La Habana con cargamento de cocos y de regreso con mercancías (1921);⁷⁰ procedente de Xcalak con un grupo de naufragos en 1921⁷¹ (se trataba de la tripulación de la canoa guardafaros *Corregidora* que encalló en el quebrado de Xcalak, perdiéndose totalmente); para

* Una primera versión de este apartado fue originalmente escrita para el proyecto "Origen y desarrollo de poblaciones y ciudades en Quintana Roo", dirigido por Gabriel A. Macías Zapata y financiado por Conacyt.

⁶⁷ "El *Isidoro*, antes *México*", *La Revista de Yucatán*, sábado 25 de octubre de 1919, p. 7.

⁶⁸ El paso de Isidoro Garabana por Campamento Vega, Santa Cruz, Vigía Chico, Payo Obispo, Xcalak y finalmente Progreso, fue un itinerario común de muchos comerciantes que fueron parte de los flujos migratorios en Quintana Roo. Véase Macías Richard, 1997, pp. 128-130.

⁶⁹ "El pailebote *Norman*", *La Revista de Yucatán*, domingo 31 de agosto de 1919, p. 13.

⁷⁰ "Para La Habana", *La Revista de Yucatán*, martes 24 de mayo de 1921, p. 5.

⁷¹ "La *Corregidora*", *La Revista de Yucatán*, jueves 10 de marzo de 1921, p. 7.

Museo de Cozumel
Pailebote *Alberto*



Antes de 1920, Juan Loría
era dueño del *Alberto*.
Después lo adquirieron
Goldwell y Bonastre

Progreso con pasajeros después de ser reconstruido en 1923⁷² (fue uno de los barcos que sufrieron graves daños en el huracán de aquel año); de Boca Paila y Vigía Chico con cargamento de chicle (1925).⁷³ Eran las rutas marítimas de la época que el *Norman* transitaba con frecuencia.

Óscar Coldwell, en asociación con Félix Bonastre, desplazaron con el paso de los años a Bernardo Alonso, tanto en el comercio como en la navegación. Coldwell y Bonastre eran propietarios de dos naves y agentes de algunos buques. De su propiedad eran el *Fénix*,⁷⁴ un balandro que entre 1919 y 1921 transportaba maíz de Payo Obispo (Quintana Roo) y San Felipe (Yucatán) para la casa comercial de ambos socios; y el *Alberto*.⁷⁵

Hasta antes de 1920, el *Alberto* era propiedad de Juan Loría, quien lo utilizó durante algún tiempo para transportar azúcar y pasajeros de San Miguel a Progreso. Con un porte de 60 toneladas, el barco adquirido por Coldwell y Bonastre continuó conduciendo pasajeros y chicle a Progreso, pasajeros y cocos a La Habana,⁷⁶ trayendo de Belice mercancías y de vez en cuando a los escolares del colegio St. John de la colonia británica (hijos de acomodados cozumeleños que regresaban de vacaciones).⁷⁷ Alguna vez el *Alberto* llevó a Xcalak a un grupo de misioneros armenios que recogían caridad para los huérfanos de la Primera Guerra Mundial; habían recorrido buena parte del territorio, a pie desde Peto a Vigía Chico.⁷⁸ Tan útil fue al transporte de pasajeros, que cuando en 1922 un temporal lo arrojó de la caleta a la playa causándole severos golpes, los cozumeleños lo lamentaron, pues era de las pocas embarcaciones grandes, "rápido y cómodo para



⁷² "El *Norman*", *La Revista de Yucatán*, sábado 17 de marzo de 1923, p. 5.

⁷³ "Paro general", *El Diario de Yucatán*, martes 8 de diciembre de 1925, p. 5.

⁷⁴ "El *Fénix*", *La Revista de Yucatán*, domingo 28 de septiembre de 1919, p. 14.

⁷⁵ "Importante adquisición", *La Revista de Yucatán*, viernes 27 de agosto de 1920, p. 5.

⁷⁶ "El motor *Alberto*", *La Revista de Yucatán*, viernes 14 de febrero de 1921, p. 5.

⁷⁷ "El *Albert*", *La Revista de Yucatán*, sábado 18 de junio de 1921, p. 5.

⁷⁸ "Xcalak", *La Revista de Yucatán*, domingo 1 de abril de 1923, p. 13.

el pasaje" entre Cozumel y Progreso;⁷⁹ las otras naves eran pequeñas y la travesía en ellas entrañaba mayor peligro. Tan popular fue el *Alberto*, que una vez en 1925 registró en un solo viaje la cifra de cien pasajeros de Cozumel a Progreso.⁸⁰ Como el *Norman*, el *Alberto* no salió ileso de los huracanes. Al descalabro de haber sido arrojado a la playa por un fuerte viento se le agrega el haberse perdido por un mes en 1926. Precisamente cuando Coldwell y Bonastre se habían resignado a perderlo, el *Alberto* apareció. Con exasperante lentitud se le vio venir del horizonte; su cabina se recortaba con nitidez en esa inmensa bóveda de luz que es el Caribe, su quilla se adivinaba hundida en las oscuras aguas del mar profundo de Cozumel. Desde que fue visto, los isleños comenzaron a lanzar una gran cantidad de cohetes.⁸¹ Claudio Canto, el capitán, y toda la tripulación del *Alberto* eran cozumeleños; aquel día fue una fiesta, de ese tamaño era el regocijo. Primo Aguilar Anduce era agente del *Alberto* en Mérida, y Augusto Navarrete en Progreso; en ocasiones insertaban propaganda en las páginas de *La Revista de Yucatán* anunciando el itinerario del barco. El secreto de la sobrevivencia financiera del *Alberto* estuvo, además del éxito en el transporte de pasajeros y mercancías, en los contratos que sus propietarios supieron conseguir para hacer escala en los faros. Precisamente, en 1926, cuando lo daban por perdido, la Dirección General de Puertos, Faros y Marina Mercante renovó el contrato de la casa Coldwell y Bonastre para que el *Alberto* siguiera haciendo las comunicaciones con los faros de la sonda de Campeche y los de Quintana Roo.⁸²

Coldwell y Bonastre fueron agentes de la influyente firma R. S. Turton de Belice en 1921, de la goleta norteamericana *John Francis* entre 1921 y 1922, de los buques de la compañía mexicana de petróleo El Águila en 1924, y de la United Fruit Company entre 1924 y 1926.

La Belice Commercial and Company, una importante empresa de Honduras Británica cuyo propietario era R. S. Turton, incluía en sus actividades la comercialización de grandes cantidades de chicle provenientes de Quintana Roo; el interés de Turton por Cozumel radicaba en encontrar un sitio para almacenar y trasladar su chicle desde la isla a los Estados Unidos por medio de los vapores de la United Fruit Company; adicionalmente planeó establecer un depósito de mercancías en San Miguel para vender al mayoreo.⁸³ La goleta *John Francis* realizó por algún tiempo viajes entre Tampa, Florida, y Cozumel; el propio Óscar Coldwell había trabajado arduamente para establecer el intercambio comercial entre los dos lugares. En 1921 los testimonios de la época lo describen exportando cocos, plátanos, piñas, naranjas y otras frutas a Tampa; sin embargo, al año siguiente, cuando la goleta *John Francis* naufragó en plena caleta de San Miguel, el inci-



⁷⁹ "Motor nacional *Alberto*", *Diario de Yucatán*, lunes 8 de febrero de 1926, p. 5.

⁸⁰ "Hacia Mérida", *Diario de Yucatán*, martes 14 de julio de 1925, p. 5.

⁸¹ "El pailebote *Alberto*", *Diario de Yucatán*, lunes 8 de febrero de 1926, p. 5.

⁸² "Nuevo contrato", *Diario de Yucatán*, martes 28 de septiembre de 1926, p. 5.

⁸³ "La Belice Comercial y Compañía", *La Revista de Yucatán*, miércoles 30 de noviembre de 1921, p. 5.

Archivo Velio Vivas.
Oscar Coldwell y el príncipe Guillermo de Suecia



Primo Aguilar Anduce era agente del *Alberto* en Mérida y Augusto Navarrete en Progreso. En ocasiones insertaban propaganda en las páginas de *La Revista de Yucatán*, anunciando el itinerario del barco



piente intercambio comercial cesó. Los naufragos de la goleta norteamericana fueron conducidos a Progreso por el *Fénix* y de ahí tomaron un vapor hacia Tampa; después ya nada se supo del intercambio comercial entre Cozumel y Tampa. Respecto de la compañía mexicana de petróleo El Aguila, era comprensible su coincidencia de encontrar en Cozumel un consignatario; el combustible que debía surtirse a los faros, a las naves y a la población en Quintana Roo podía almacenarse en San Miguel, en la consolidada casa comercial Coldwell y Bonastre. En cuanto a la United Fruit Company, uno de sus barcos —el vapor de bandera noruega conocido como *Gansfjord* que hacía el tráfico entre Cozumel y Nueva Orleans en tres días— fue quizás el que más chicle transportó de Cozumel a Nueva Orleans entre 1924 y 1926; tan sólo en el último año se pueden documentar varios viajes con carga de chicle que suman más de 400 toneladas. No sabemos cuánto significó esto en ganancias para los agentes de United Fruit Company en la isla; sí tenemos noticia, en cambio, de que en un solo viaje en 1926, con un cargamento de 100 toneladas de chicle, el *Gansfjord* pagó en la aduana de Cozumel 20 000 pesos por concepto de impuestos.⁸⁴

Hasta aquí los más conocidos propietarios de barcos en la isla y sus relaciones con el comercio marítimo de la época. Su capital y la diversificación de sus negocios los empujaba a ser involuntariamente parte de la vida pública territorial.

Al puerto frecuentemente llegaban nuevos comerciantes y hombres de negocios, muchos de los cuales se quedarían a vivir en la isla. Como Evaristo Romero, que abrió su establecimiento comercial en la isla en 1914 (comenzó trayendo su mercancía de Progreso en la canoa *Amalia* de Macario Aguilar, y después de Belice en algún pailebote inglés); como Pedro Joaquín, otomano que a bordo del motor *Alberto* y procedente de Progreso arribó a la isla en 1919, según lo describe *La Revista de Yucatán*;⁸⁵ como Carlos Pardío Cámara, que llegó a establecer la oficina de la Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y compañía en 1918⁸⁶ y a quien le hemos dedicado gran parte del capítulo precedente. A los comerciantes establecidos en la isla desde muchos años antes, como el tabasqueño Félix Bonastre o Darío Bartolomé,⁸⁷ se sumaron buscadores de fortuna como Eulogio Ojeda,⁸⁸ un tunante que deseaba establecer una academia de música para la enseñanza de este arte a precios “realmente populares”. Al respetable capital de Bernardo Alonso⁸⁹ u

⁸⁴ “Cien toneladas de chicle”, *Diario de Yucatán*, jueves 21 de octubre de 1926, p. 7.

⁸⁵ “Comerciante otomano”, *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7.

⁸⁶ “La negociación chiclera mexicana de Zubarán, Pardío y compañía”, *La Revista de Yucatán*, viernes 1 de noviembre de 1918, p. 5.

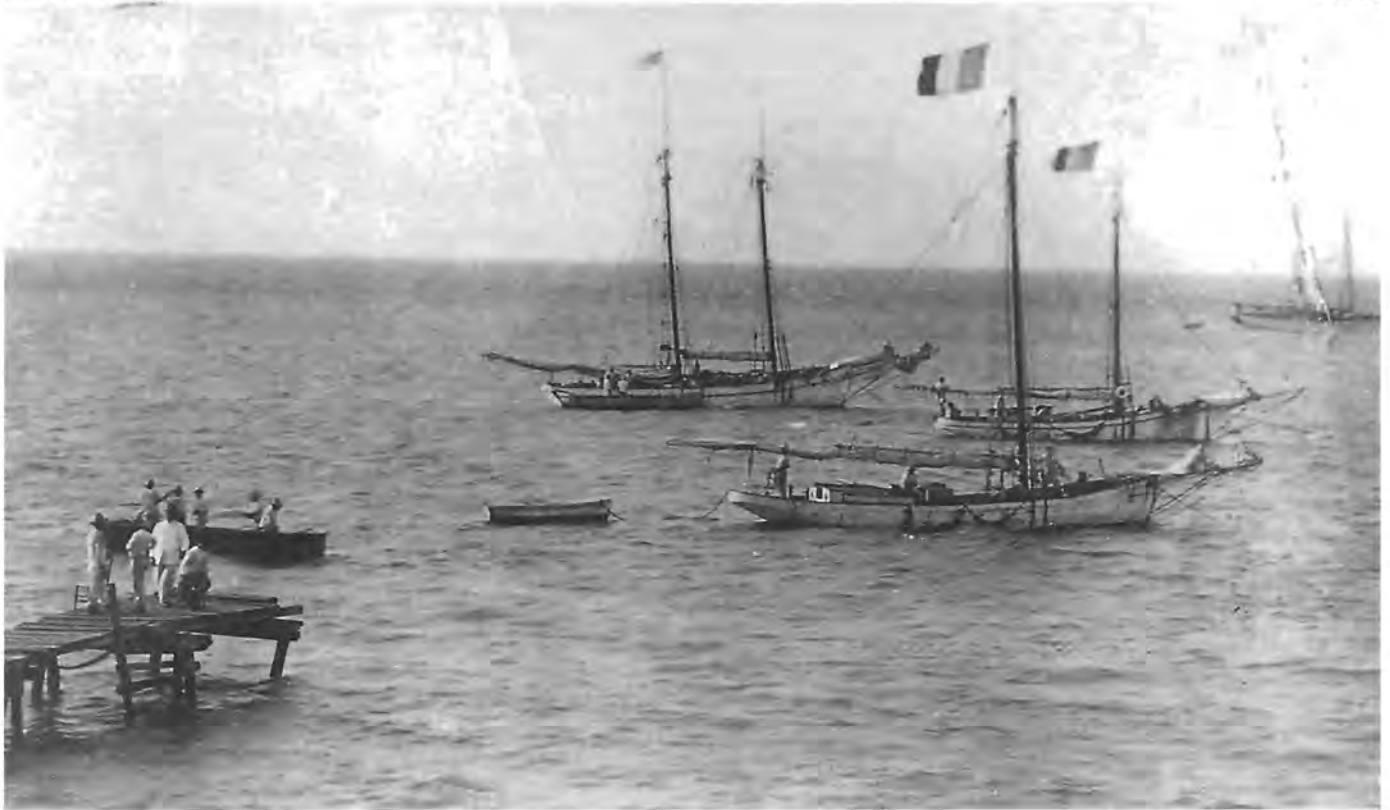
⁸⁷ “Sociales” *La Revista de Yucatán*, miércoles 11 de mayo de 1921, p. 5.

⁸⁸ “Distinguido músico”, *Diario de Yucatán*, miércoles 14 de abril de 1926, p. 7.

⁸⁹ “Abasto público” *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7. “Luz eléctrica”, *La Revista de Yucatán*, martes 25 de marzo de 1919, p. 5.

Archivo Velio Vivas
Muelle de San Miguel

[1925]



Frecuentemente arribaban comerciantes a San Miguel. Muchos se quedaron a vivir en la isla, como Evaristo Romero, un peninsular; o como Pedro Joaquín, de origen otomano según *La Revista de Yucatán* (1919), quien llegó a Cozumel procedente de Santa Cruz de Bravo después de que el general Alvarado entregó aquella población a los mayas

Óscar Coldwell, dueños de varios negocios, se sumaron modestos pero emprendedores comerciantes que recorrían el puerto, tocando de casa en casa, para vender sus productos.

Al sostenido crecimiento de San Miguel se agregó el tránsito por la isla de los más diversos visitantes. Del príncipe Guillermo de Suecia, en viaje de recreo, al súbdito inglés Henry E. Cain, quien representaba al emporio de R. S. Turton.⁹⁰ De geólogos a bordo del balandro inglés *Will*,⁹¹ y cuya profesión no quedó muy clara entre los cozumeleños, a religiosos armenios que pasaron pidiendo caridad para los huérfanos de la Primera Guerra Mundial. De diplomáticos como el cónsul de México en Tampa,⁹² lugar donde la casa Coldwell y Bonastre inauguró una línea de intercambio comercial, hasta pedagogos que después serían famosos, como Torres Quintero.

Entre las pequeñas industrias que vemos surgir en los años veinte se encuentra una modesta fábrica de chocolate, conocida como La Nacional,

⁹⁰ "La Belice Comercial y Compañía", *La Revista de Yucatán*, miércoles 30 de noviembre de 1921, p. 5.

⁹¹ "Movimiento de buques", *La Revista de Yucatán*, miércoles 6 de septiembre de 1922, p. 7.

⁹² "Personajes", *La Revista de Yucatán*, sábado 17 de marzo de 1923, p. 5.

y un tostador de café traído por Juan M. Torres en 1925;⁹³ una de aguas gaseosas abierta por los señores Angulo y Puras⁹⁴ y varias máquinas para producir hielo. Una de las primeras la trajo Bernardo Alonso en 1919, se la compró a Vicente Coral de Isla Mujeres,⁹⁵ otra fue la de Pedro Joaquín, instalada en 1926 no sin dificultades en el envío de la maquinaria; el día de la inauguración el señor Joaquín regaló a la futura clientela el primer hielo que produjo la máquina.⁹⁶ En el mismo año, un grupo de isleños decidió comprar una imprenta; adquirida en Mérida e instalada en la isla, esa imprenta dio origen a dos periódicos. Uno, *Orión*, que fue animado por Francisco Duarte Cicero, Eladio Novelo, Atanasio Alpuche e Ignacio Fuentes, tuvo presencia en Quintana Roo y se publicó entre 1926 y 1927. El otro, de carácter partidista, fue efímero y su propósito era apoyar la candidatura Orozco-Fuentes en las elecciones de diputados federales.⁹⁷ Ignacio Fuentes, además de profesor, militar y político, fue un emprendedor industrial; desde 1924 buscó establecer una fábrica de jabón y en 1925 lo logró. Su fábrica se llamó Azteca y su personal, según *La Revista de Yucatán*, "trabaja afanosamente como una colmena humana, lo que demuestra su satisfacción por el trato que reciben; es el primer industrial que establece una fábrica en el territorio".⁹⁸ Mayor competencia podemos encontrar en la instalación de molinos de maíz; en 1919, Francisco Polanco instaló uno que compró en Mérida, y a las pocas semanas Bernardo Alonso instaló otro.⁹⁹ Para 1923 ya había tres molinos en San Miguel, y la casa Coldwell y Bonastre les vendía el maíz a todos.

El fluido eléctrico, originado en generadores de combustible, fue también una empresa en la que los comerciantes con mayor capital incursionaron. El ubicuo Bernardo Alonso instaló en 1919 una planta de luz eléctrica en Cozumel;¹⁰⁰ a lo largo de varios años, casi toda la década de los veinte, la viuda de Alonso y sus hijos se hicieron cargo de generar el fluido eléctrico para el alumbrado público de San Miguel, pero el gran inconveniente fue que cuando se estropeaba alguna pieza del generador eléctrico el puerto se quedaba sin alumbrado nocturno durante meses.

Con todo, la más importante y jugosa ocupación tuvo que ver con la explotación del chicle en tierra continental. La recepción del producto proveniente de la costa, el almacenamiento y la posterior exportación del producto significó empleos para los isleños, altos ingresos para la aduana de San Miguel y mayor tráfico marítimo. Los comerciantes locales no sólo surtían de alimentos e insumos a la industria chiclera, también participaban como consignatarios, exportadores o comisionistas del producto.

Las compañías que tenían concesiones para explotar grandes extensio-



⁹³ "Nueva industria", *Diario de Yucatán*, miércoles 28 de octubre de 1925, p. 5.

⁹⁴ "Nueva fábrica de gaseosas", *Diario de Yucatán*, miércoles 29 de septiembre de 1926, p. 7.

⁹⁵ "Fábrica de hielo", *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7.

⁹⁶ "La fábrica de hielo", *Diario de Yucatán*, miércoles 29 de septiembre de 1926, p. 7.

⁹⁷ "Imprenta en Cozumel", *Diario de Yucatán*, sábado 22 de mayo de 1926, p. 7.

⁹⁸ "Industria floreciente", *Diario de Yucatán*, viernes 26 de junio de 1925, p. 6.

⁹⁹ "Otro molino", *La Revista de Yucatán*, miércoles 6 de agosto de 1919, p. 6.

¹⁰⁰ "Luz eléctrica", *La Revista de Yucatán*, jueves 6 de febrero de 1919, p. 5.

Archivo Velio Vivas
Cozumel

[Alrededor de 1927]



Una modesta fábrica de chocolate, un tostador de café, aguas gaseosas y varias máquinas para producir hielo llegaron a Cozumel en los años veinte



Archivo Velio Vivas
Navegando frente a Cozumel



La recepción del chicle proveniente de las selvas de Quintana Roo, el almacenamiento y la posterior exportación del producto trajo empleos para los isleños, mayores ingresos para la aduana y la multiplicación del tráfico marítimo en los alrededores de Cozumel

nes de la selva, las que trabajaban directamente el chicle, eran las que mayores ganancias obtenían y las que más empleados contrataban. Un cuestionario de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, aplicado en Cozumel en 1927, es ilustrativo al respecto:

—¿Materias primas o productos que más se importan?

—Chicle (resina de zapote), ésta es la verdadera fuente de riqueza de la región; la pesca en pequeña escala es más bien para consumo de la población, salvo la época que se pesca tortuga.

—¿La empresa que ocupa generalmente la mayor cantidad de trabajadores?

—Agencia de Development Company Inc. (chiclera) y El Banco de Londres y México (chiclera) en la época de tala de zapote; de julio a febrero de todos los años.¹⁰¹

Agrupación Obrera Mixta de Cozumel

Las elecciones municipales de 1923 en Cozumel fueron el reflejo de un año enfrentamiento entre trabajadores y patrones. Originado en el desacuerdo de las tarifas de carga, enfardamiento y estiba del chicle, el encono entre trabajadores del puerto y exportadores de la goma se trasladó del muelle a las urnas. Amagos a los miembros de la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel e irregularidades en el proceso caracterizaron la contienda. Aquel mismo año de 1923 alguien colocó dinamita en las casas de tres isleños. Las explosiones conmovieron, literalmente, a los vecinos. Félix González Bonastre, Macario Aguilar y Atanasio Alpuche salieron ilesos del atentado que se atribuyó a la Agrupación Obrera Mixta.¹⁰² En seguida el gobernador del territorio pidió autorización para posponer la elección municipal en Cozumel, porque "los ánimos de ambos partidos se encuentran acalorados".¹⁰³ Pero no hubo plazo mayor para realizar la elección del ayuntamiento que el señalado; en diciembre debía sufragarse para renovar a las autoridades municipales. El resultado no favoreció al candidato de los obreros; 20 jornaleros fueron encarcelados y "una tercera parte de los electores no recibieron boletas, todos pertenecientes a la Agrupación Obrera".¹⁰⁴

Poco después, Ignacio Fuentes, testigo del nacimiento de la agrupación obrera en la isla, buscó y logró ampararse en esa organización cuando contendió un par de veces por la diputación de Quintana Roo. Fuentes, emprendedor propietario de una fábrica de jabón y con fama de dar buen trato a sus empleados, enfrentó con éxito a Candelario Garza y Librado Abitia en



¹⁰¹ AGN, fondo Trabajo, Cuestionario de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo aplicado en Cozumel en 1927, caja 1664, exp. 19.

¹⁰² "Tres casas dinamitadas en Cozumel", *La Revista de Yucatán*, jueves 27 de septiembre de 1923, pp. 5 y 7.

¹⁰³ AGN, Dirección General de Gobierno, Telegrama del gobernador de Quintana Roo al secretario de Gobernación, Payo Obispo, 3 de diciembre de 1923, caja 19.D.2.73.3, exp. 1.

¹⁰⁴ AGN, Dirección General de Gobierno, Telegrama del gobernador del territorio al secretario de Gobernación, Payo Obispo, 12 de diciembre de 1923, caja 19.D.2.73.3, exp. 1.

Museo de Cozumel
Cooperativa de costureras

[1940]



La Agrupación Obrera Mixta y el Club de Obreros y Campesinos fueron sindicatos surgidos en los años veinte y antecedente de ulteriores organizaciones gremiales en San Miguel

una competida elección por la diputación de Quintana Roo. Garza y Abitia habían sido gobernadores del territorio; Fuentes tenía de su lado a los obreros de Cozumel y el apoyo del nuevo gobernador en el territorio.

El abrigo que Fuentes encontró en la Agrupación Obrera Mixta terminó en 1927, el mismo año en que fue elegido diputado, cuando las casas comerciales lograron finalmente tomar el control de la Agrupación Obrera. Fuentes optó por fundar una nueva organización con los expulsados, más de la mitad. El Club de Obreros y Campesinos de Cozumel fue el nuevo bastión para la reelección del diputado Fuentes dos años después. El club se convirtió en la nueva punta de lanza para la ofensiva con la que el gobernador en turno se empeñaba en contrarrestar la preocupante influencia (desde el punto de vista del tradicional ejercicio de autoridad gubernamental, que no admitía mayores espacios de participación) de los comerciantes de la isla.

Elegido Ignacio Fuentes como diputado, una de sus primeras acciones fue fundar el Club de Obreros y Campesinos de Cozumel. Comenzó así el reacomodo de los grupos políticos de la isla. El contrincante de Ignacio



Fuentes había sido Librado Abitia, el joven coronel que antes ocupó el cargo de gobernador del territorio y cuya mayor fuerza en la isla, durante las elecciones de 1927, provino de las casas comerciales del puerto y de la Agrupación Obrera Mixta, cuyo control ya no estaba en manos de sus fundadores.¹⁰⁵ En el descontento de los expulsados y en la notoria intervención de las casas comerciales del puerto en asuntos internos de la Agrupación Mixta, Fuentes encontró terreno propicio para el nacimiento del Club de Obreros y Campesinos.¹⁰⁶

Al finalizar la década de los años veinte, en el gobierno del territorio, a cargo del general Siurob, se arraigó la idea de que los comerciantes minaban el ejercicio de la autoridad gubernamental. Con el diputado Fuentes y el nuevo Club Obrero, Siurob buscó disminuir la fuerza de los comerciantes isleños. Aparte de dar su apoyo a la nueva organización sindical, Siurob impulsó otras medidas encaminadas en el mismo sentido, como el reparto de ejidos en la isla (las mejores tierras para la siembra de coco estaban en manos de los dueños de las casas comerciales de la isla) y la fundación de cooperativas de consumo (hubo siempre una constante queja por los altos precios con que se vendían los productos en la ínsula)¹⁰⁷ y extracción de chicle.¹⁰⁸

La pugna entre la Agrupación Obrera Mixta y el Club de Obreros y Campesinos de Cozumel fue al mismo tiempo la manifestación de la lucha de dos partidos políticos en la localidad: la Unión de Partidos Obregonistas, que auspició la candidatura de Librado Abitia, y el Partido Socialista de Quintana Roo, que sostuvo la de Ignacio Fuentes.¹⁰⁹

Boeta, Cetina y Magaña, los dirigentes de la Agrupación Obrera Mixta trataron de acaparar el trabajo de alijo en el muelle. Con ochenta o noventa miembros asociados, a los que se redujo la agrupación, su postura era no permitir trabajar a los del Club de Obreros y Campesinos. En sentido opuesto, con mayor número de agremiados, la nueva organización pedía "se les dé autorización para trabajar en la carga y descarga de las embarcaciones".¹¹⁰ Durante el conflicto se pidió el arbitraje de la Federación de Obreros de Progreso, a la que estaba afiliada la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel. O bien se aceptaba que el nuevo Club de Obreros y Campesinos tuviera trabajo de alijo en el muelle, o bien quienes habían sido expulsados de la Agrupación Obrera Mixta debían ser reinstalados. Empleo para todos por igual, en eso se resumían ambas posturas; "desgraciadamente se opone a

¹⁰⁵ Los conflictos en el interior de la Agrupación Obrera se iniciaron desde 1926 (Véase "Nueva agrupación obrera", *Diario de Yucatán*, martes 9 de marzo de 1926, p. 7), pero se acentuaron con la consolidación del Club de Obreros y Campesinos en 1927.

¹⁰⁶ AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del diputado Fuentes a la Secretaría de Gobernación*, México, D. F., 19 de octubre de 1928, clasif. 331.9 (32), caja 1, exp. 1.

¹⁰⁷ AGN, Departamento del Trabajo, *Quintana Roo y sus problemas*, 1929, caja 1861, exp. 56.

¹⁰⁸ AGN, Dirección General de Gobierno, *Relación de sociedades cooperativas constituidas en el Territorio de Quintana Roo*, exp. 310 (32)5.

¹⁰⁹ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe sobre actos previos a las elecciones para poderes federales*, Payo Obispo, 7 de junio de 1928, exp. 2-311-D5(32).

¹¹⁰ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del mes de agosto del gobernador Siurob*, Payo Obispo, 1928, exp. 2.310(32)5.

Archivo Velio Vivas
Muelle fiscal



La Agrupación Obrera Mixta y el Club de Obreros y Campesinos representaban a su vez dos partidos políticos locales del final de los años veinte: la Unión de Partidos Obregonistas y el Partido Socialista de Quintana Roo

ello la casa Coldwell y Bonastre que tiene acaparados los contratos de alijo y desalijo de todos los barcos".¹¹¹

En lo que duró la confrontación, Siurob y Fuentes sostuvieron al Club de Obreros y Campesinos dándoles trabajo en las obras del ayuntamiento y organizándoles cooperativas de explotación forestal; no es extraño que el reparto ejidal impulsado por Siurob en la isla haya tenido un importante apoyo en el Club de Obreros.

La Federación Obrera de Progreso consiguió algunos acuerdos sobre el reparto de trabajo con su filial en Cozumel. Sin embargo, los acuerdos duraron poco. El antagonismo no se superó y en cambio alimentó la escisión entre los trabajadores, el gobierno y los comerciantes. El litigio muchas veces estuvo a punto de provocar incidentes violentos, pero poco a poco los ámbitos laborales de los sindicatos se fueron acotando. La Agrupación Obrera Mixta mantuvo su monopolio en el alijo de barcos, y los del Club de Obreros consiguieron que se les asignara el arrastre de la carga de la aduana marítima al interior de San Miguel y viceversa, así como los trabajos de obras públicas y agrícolas de la isla.¹¹²



¹¹¹ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe sobre las agrupaciones obreras de Cozumel*, Payo Obispo, 15 de noviembre de 1928, exp. 331.9 (32)1.

¹¹² AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe de la visita de inspección verificada en el distrito norte*, Payo Obispo, 23 de marzo de 1929, exp. 310(32)5.

Archivo Velio Vivas
Muelle fiscal



La Mexican Explotation Company permaneció en la isla hasta 1932. Las bodegas de la compañía y el buque que semanalmente recogía el chicle en San Miguel fueron prácticamente las últimas fuentes de empleo para los alijadores de San Miguel después de la crisis de 1929



Los litigios entre ambas organizaciones obreras cesaron con la recesión mundial que afectó la exportación de chicle. Muy pronto, alijadores, contratistas, jornaleros, transporte marítimo y todo aquello ligado al chicle se paralizó. Un reporte del delegado gubernamental en Cozumel nos aproxima a la situación de los obreros en la ínsula en aquellos años. La compañía chiclera que permaneció en la isla hasta 1932, dice el informe del funcionario, fue la Mexican Explotation Company; hasta entonces muchos obreros tuvieron empleo cargando el buque que semanalmente recogía el chicle que se embarcaba con destino a los Estados Unidos y en las bodegas de la compañía haciendo labores de estiba, enfardamiento y clasificación del chicle. Pero con el cierre de la Mexican Explotation Company se cerró también la última fuente de empleo tanto para la Agrupación Obrera Mixta como para el debilitado, por la ausencia de Siurob, Club de Obreros y Campesinos.¹¹³

El comercio local resintió la falta de dinero circulando en la isla, algunos tuvieron que cerrar y los pocos que mantuvieron sus comercios abiertos debieron enfrentar la competencia de las cooperativas de autoconsumo fomentadas al calor de la crisis.¹¹⁴ Pasada la recesión, la organización que finalmente sobrevivió —después de una alianza entre ambas en 1931—¹¹⁵ fue la Agrupación Obrera Mixta de Trabajadores. En 1937 la encontramos solicitando un montacargas al gobierno cardenista. El "winche", como le llamaban, serviría para facilitar la carga y descarga en el nuevo muelle de piedra que se acababa de construir en San Miguel y al que le daría vida el segundo auge chiclero de los años cuarenta.¹¹⁶

¹¹³ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del delegado de gobierno en Cozumel*, 7 de mayo de 1932, exp. 310-32-14.

¹¹⁴ AGN, Dirección General de Gobierno, *Comunicado del delegado de gobierno en Cozumel al presidente de la sociedad cooperativa "La emancipación económica"*, 2 de diciembre de 1932, clasif. 2.330 (32)3, caja 10, exp. 99. AGN, Dirección General de Gobierno, *Queja de la sociedad cooperativa "Trabajadoras progresistas" de Cozumel*, 12 de agosto de 1931, clasif. 2.330 (32)3, caja 10, exp. 98.

¹¹⁵ AGN, sección Gobernación, caja 511, documento 3225 (acta constitutiva), 1931, f. 1

¹¹⁶ AGN, Dirección General de Gobierno, *Petición de la Agrupación Obrera Mixta de Trabajadores Marítimos y Terrestres de Cozumel*, 12 de agosto de 1937, exp. 151-3-849.

Maestros y periodismo

Vinculados a los sindicatos de la isla y a las cooperativas de la región norte de Quintana Roo, animadores de la vida cultural y periodística, los maestros tienen un lugar propio en la vida pública insular.¹¹⁷

Con una economía menos débil, con habitantes establecidos de manera permanente, con mayores vías de comunicación, la isla de Cozumel registró, en el inicio de los veinte, cuatro escuelas (Ramos, 1997, pp. 206-207). Se comprende que las escuelas más grandes estuvieran ubicadas en San Miguel de Cozumel; allí los maestros levantaron un censo poblacional de 1 180 individuos, de los que 256 eran niños en edad escolar, mismos que constituían el grueso de la población estudiantil de la isla de Cozumel en 1922. Adicionalmente, allí estaban adscritos un profesor de educación física, Juan M. Torres, y uno de música, Ignacio Fuentes. Aparte de Cozumel, sólo la capital del territorio tenía esta clase de profesores.¹¹⁸

Antes del internado indígena de Santa Cruz, que fue abandonado en 1934 por sus escasos 20 alumnos; muchos años antes de que se proyectara otro internado indígena en Vigía Chico, que terminó construyéndose en Carrillo Puerto en 1937; primero que éstos, en Cozumel, desde 1926 se planeó edificar un internado indígena en la isla.¹¹⁹ En este mismo año se elaboraron presupuestos para dos jardines de niños, uno para Cozumel y otro para Payo Obispo, "en vista de que la población infantil es muy numerosa". También se solicitaron profesores especiales para la enseñanza del idioma inglés, uno para la capital y otro para Cozumel. El presupuesto fue aprobado y la isla, además de sus escuelas elementales, la superior y la nocturna, tuvo un jardín de niños, una pequeña biblioteca, un prospecto de internado indígena y profesores especiales para la enseñanza de inglés, música y deporte.

En 1923 estaba casi concluido el edificio que después alojó a dos escuelas de San Miguel de Cozumel: la primaria superior y la primaria elemental. Hasta entonces fue la única construcción de mampostería, diseñada para escuela, que se había levantado en el territorio. Otras, de dimensiones igual-

Museo de Cozumel
Carnaval



[1912]

Animadores de la vida cultural, los maestros de escuela tuvieron un papel protagónico en la isla

¹¹⁷ Tempranamente organizaron la Unión de Profesores del Territorio de Quintana Roo (1914); véase *La Revista de Yucatán*, viernes 27 de febrero de 1914, p. 7.

¹¹⁸ AHSEP, sección Quintana Roo, *Relación del personal de que se compone la Dirección General de Educación Pública, Inspección Escolar del Distrito Norte y profesores especiales de música y cultura física*, Payo Obispo, Q. Roo, 5 de diciembre de 1922, f. 1.

¹¹⁹ AHSEP, sección Quintana Roo, *Oficio del gobernador interino del territorio dirigido al secretario de Educación*, Payo Obispo, Q. Roo, 10 de agosto de 1926, f. 1.

Museo de Cozumel
Escuela Benito Juárez



En 1923 estaba casi concluido el edificio que alojó a dos escuelas de San Miguel. Fue entonces la única construcción de mampostería diseñada para escuela que se había levantado en todo el territorio de Quintana Roo

mente ambiciosas, como la Belisario Domínguez, de Payo Obispo, fueron de madera y lámina. Poco antes de la rebelión delahuertista, la nueva residencia escolar de Cozumel estaba a punto de ser terminada. Según el proyecto, sólo faltaban dos corredores techados y detalles de puertas y ventanas. Pero a causa del levantamiento delahuertista los trabajos se suspendieron, lo mismo que el salario de los maestros.

Antes de que los niños cozumeleños en las dos escuelas locales pasaran al nuevo edificio propiedad del gobierno, la primaria elemental ocupaba una casa ubicada en el número 40 de la calle Juárez, propiedad de Óscar Coldwell, a quien, según el contrato de arrendamiento del año 1924, se le pagaba una renta de 60 pesos mensuales.¹²⁰ Poco después del levantamiento delahuertista, la escuela elemental y la superior ocuparon el nuevo local que sería conocido entre los cozumeleños

como la Escuela Juárez. El pago de los maestros de Cozumel, como el de otros maestros del territorio, se reanudó en 1924, cuando los delahuertistas huyeron a Belice y el gobierno federal recuperó el control del territorio. Los maestros que permanecieron en sus cargos a partir de junio de 1924, fecha en que se tomó la protesta de ley "debido a que [antes] no hubo ninguna representación legal del Gobierno ante quien pudieran haber verificado ese acto", fueron varios.¹²²

Para 1928, el inconcluso edificio de mampostería de 25 por 25 metros con una altura de casi 5 metros y techos de terrado, el mismo cuya construcción tenía 10 salones, jardines, hortalizas, excusados y un pozo, albergaba a las dos escuelas de Cozumel. Entonces los sucesivos directores e inspectores comenzaron a informar de un rápido deterioro de la edificación, especialmente de los techos que "por construirse con arena salitrosa y materiales de poca cohesión están en malísimas condiciones, al grado de amenazar derrumbarse unos y filtrarse otros".¹²³

En aquella época, las puertas y ventanas del edificio estaban cubiertas con láminas y tablas viejas que fueron sustituidas poco a poco por hojas de madera de cedro. Las escuelas que compartían el edificio tenían divididas

¹²⁰ AHSEP, sección Quintana Roo, *Contrato de arrendamiento celebrado entre el inspector escolar del Distrito Norte y el C. Óscar Coldwell*, Cozumel, Q. Roo, 26 de mayo de 1924, f. 1.

¹²¹ AHSEP, sección Quintana Roo, *Copia del acuerdo del 19 de diciembre de 1924*, México, D.F., 24 de diciembre de 1924, f. 1.

¹²² AHSEP, sección Quintana Roo, *Personal en servicio activo al terminar el año de 1924*, Payo Obispo, Q. Roo, 24 de diciembre de 1924, f. 1.

¹²³ AHSEP, sección Quintana Roo, *Informe de inspección de Luis G. Ramírez, director de Educación Federal*, Mérida, Yuc., 2 de junio de 1933, f. 1.

los salones en la siguiente forma: siete para lo que ya se llamaba Escuela de Tres Ciclos y que había sido la Escuela Primaria Superior, y tres salones para la de Dos Ciclos. El resto de las instalaciones eran compartidas, lo mismo que los trabajos de ampliación, como el teatro escolar "Álvaro Obregón", construido por los maestros y alumnos mayores.¹²⁴ En cuanto a los defectos del techo, el director de la escuela tenía su propia versión, más resignada: "Las condiciones actuales del edificio son buenas en general, cuando no llueve". Durante varios años los directores y los inspectores siguieron enviando sus quejas sobre el deterioro de la escuela. Organizaron funciones de cine, rifas, fiestas; pidieron cooperación al delegado de gobierno, a los comerciantes locales, a los padres de los niños, a la aduana del lugar; escribieron solicitudes para que el dinero de las multas en el puerto se utilizara en la reconstrucción de la escuela. Pero la solución no llegó de ningún sitio. Eran tiempos difíciles, posteriores a la caída de los precios del chicle, el pilar económico de Cozumel y todo Quintana Roo. Apenas en 1936, en pleno cardenismo, la Escuela Juárez fue reconstruida y dotada de mobiliario.¹²⁵ Su inauguración fue el 16 de septiembre de aquel año, según informó el delegado de gobierno en Cozumel.¹²⁶

La prosperidad de Cozumel dio origen a un tipo de actividad impensable en otros puntos poblados del territorio. El periodismo no tenía condiciones para surgir en Bacalar o Tihosuco, pueblos con varios siglos de antigüedad pero empobrecidos y semipoblados; tampoco en Santa Cruz o Kantulnilkín, viejos asentamientos indígenas. Acaso Xcalak y Payo Obispo —el actual Chetumal— eran, junto con Cozumel, los sitios más apropiados para una tarea asociada mayormente con el interés por los asuntos públicos que con el rudo trabajo de sobrevivencia en los bosques de Quintana Roo. En la capital del territorio y en Cozumel, los lugares más concurridos, había suficientes sucesos para el periodismo; en los frecuentes devaneos de la cosa pública, en la incipiente vida cultural, en las novedades traídas por los barcos. El periódico de noticias más ambicioso, y sostenido durante mayor tiempo en el Quintana Roo de los veinte, se originó en Cozumel, en los tiempos del auge económico y en la efervescencia de las contiendas electorales. La instalación de una imprenta en 1926,¹²⁷ la primera en la ínsula, y la

Museo de Cozumel
Huracán de 1938



La Escuela de Tres Ciclos y la Escuela Primaria Superior compartieron por algún tiempo el edificio que luego se llamó Escuela Benito Juárez

¹²⁴ AHSEP, sección Quintana Roo, *Informe de Leónides Ayala, inspector escolar*, Cozumel, Q. Roo, 31 de octubre de 1929, f. 3.

¹²⁵ AHSEP, sección Quintana Roo, *Oficio de Rafael E. Melgar, gobernador del territorio, dirigido al secretario de Educación Pública*, Payo Obispo, Q. Roo, 7 de febrero de 1936, f. 2.

¹²⁶ "AHSEP, sección Quintana Roo, *Oficio de Ricardo Villanueva, delegado de Gobierno en Cozumel, dirigido al secretario de Educación Pública*, Cozumel, Q. Roo, 19 de septiembre de 1936, f. 1.

¹²⁷ "Imprenta en Cozumel", *La Revista de Yucatán*, sábado 22 de mayo de 1926, p. 7.





Archivo General de la Nación
Patio trasero de la Escuela Benito Juárez, después del huracán de 1942



Durante el cardenismo, la Escuela Juárez fue reconstruida y dotada de mobiliario. Años después, cíclicos huracanes la dañaron parcialmente

Museo de Cozumel
Deportistas

[1937]



El periódico local más importante de los años veinte se originó en Cozumel, en la época del auge económico y en la efervescencia de las contiendas electorales

La historia del periodismo local es también la historia de los partidos políticos en el territorio

Museo de Cozumel
Delegación de gobierno

[1939]



circunstancia de que en San Miguel varios colonos, maestros rurales entre ellos, fundaron un periódico de alcance local,¹²⁸ hizo ganarle la delantera a la misma capital del territorio,¹²⁹ a pesar de que en aquélla las pequeñas imprentas habían sido llevadas con anticipación.

Orión, editado en Cozumel, fue el primer periódico de información general en la vida del territorio. Simultáneamente a *Orión*, comenzó a editarse el *Órgano del Partido Independiente de Quintana Roo*. Salido de la misma imprenta, esta publicación de breve existencia nació para apoyar la candidatura de Ignacio Fuentes, el isleño que aspiraba a la diputación por el distrito norte y que había encontrado amparo en la fuerza del sindicato de obreros.

La historia del periodismo local es también la historia de los partidos políticos en el territorio. El periodismo partidista, en algunos casos, se anticipó a la edición de periódicos de información general. El ejemplo lo encontramos en Payo Obispo, en donde se editó un semanario, *El Socialista* (1930), que fue el órgano del Partido Socialista Quintanarroense y cuya impresión antecedió a los periódicos de información general en la capital quintanarroense (Ramos, 1998, p. 144). La imprenta de Payo Obispo dio vida al *Periódico Oficial del Territorio* y a diversos semanarios partidistas; la imprenta de San Miguel fue origen no sólo de *Orión* (1927), sino también de algunos números de *La Revista de Quintana Roo* (1928), dos de los periódicos más importantes de todo Quintana Roo, detrás de los cuales estaba un maestro de escuela.¹³⁰

¹²⁸ Francisco Duarte Cicereo, Eladio Novelo, Atanasio Alpuche y el propio Ignacio Fuentes. Véase "Imprenta en Cozumel", *La Revista de Yucatán*, sábado 22 de mayo de 1926, p. 7.

¹²⁹ Véase el testimonio de uno de los fundadores del periódico *Orión*, "Después de más de medio siglo" en la edición facsimilar de *Orión*. Testimonio de una isla, 1988.

¹³⁰ Otros periódicos en la isla, de breve existencia y ligados a la vida política local son: *El Radical* (1928), un semanario político, órgano del Partido Revolucionario Quintanarroense Pro-Obregón. *La voz del pueblo*, semanario político, órgano del Partido Obregón-Topete. Véase *Diario de Yucatán*, miércoles 4 de abril de 1928, p. 7.



El abandono de la agricultura

Introducción

E

N LOS AÑOS VEINTE, las palmas de coco culebreaban alrededor de la isla. Frente al mar, apretadas filas de palmeras se erigían en su esbeltez sobre un largo terreno arenoso, a veces interrumpido por manglares, suelo rocoso y trechos de pantano. Esa faja, en otros tiempos asiento de ranchos copreros, fue tierra codiciada, primero por los que explotaron la copra, y luego por quienes construyeron hoteles.

Concluida la Revolución y anulado el contrato porfirista que a finales del siglo pasado cedió dos tercios de la superficie de la isla,¹³¹ en Cozumel se abrió la posibilidad de que grandes extensiones de tierra tuvieran nuevos dueños.¹³² Al amparo del decreto callista de tierras para los mexicanos,¹³³ germinó un grupo que reclamó derechos de posesión sobre la costa de Cozumel, los mismos que prosperaron con la explotación de copra y, más tarde, con la naciente industria turística.

Mientras los campesinos de San Miguel y Cedral esperaban la dotación de ejidos,¹³⁴ algunos comerciantes del puerto ocuparon extensos terrenos aptos para sembrar coco, en la isla y aun en tierra continental. Esta situación reforzó la creciente demanda de ejidos; sin embargo, cada vez que se intentó dotar de tierras fértiles a los campesinos de Cozumel era necesario restar nuevas propiedades ubicadas en los bordes de la isla, algunos ran-



¹³¹ Véase APDUIA, *Contrato celebrado entre el general Carlos Pacheco, Secretario de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los señores Sierra y Zetina para colonizar terrenos baldíos en las islas de Cozumel y Mujeres*, México, D.F., 6 de agosto de 1884, caja 221, leg. 13, fs. 10371 a 10376.

¹³² Incluidos un grupo de diez generales que propusieron constituir una empresa para la explotación y colonización de la isla de Cozumel, véase AGR, Dirección General de Gobierno, *Empresa colonizadora*, México, 27 de marzo de 1923, exp. 823-C-4.

¹³³ *Diario Oficial de la Federación*, 2 de agosto de 1923.

¹³⁴ Es decir, terrenos apropiados para actividades agrícolas. Estos terrenos están fuera del pueblo y ello constituye una de sus diferencias respecto a los terrenos denominados fundo legal.

Archivo General de la Nación
Caleta de San Miguel

[1939]



Frente al mar, apretados grupos
de palmeras erigían su esbeltez
sobre un largo terreno arenoso, a veces
interrumpido por manglares,
suelo rocoso y trechos de pantano

Museo de Cozumel
El general Cárdenas en San Miguel

[1941]



En San Miguel y Cedral esperaron muchos años la dotación de ejidos



Museo de Cozumel
El general Cárdenas en San Miguel

[1935]



Transcurrieron muchos años entre la publicación del decreto que otorgaba ejidos definitivos a los isleños y la ejecución de éste. Cuando se intentó cumplir la ley, los nacientes hoteleros ya se habían adelantado en la ocupación y compra de tierras

chos dispersos tierra adentro, el nuevo campo aéreo construido en la Segunda Guerra Mundial, la imprecisa porción del fundo legal de San Miguel,¹³⁵ antiguas fincas henequeneras y, por supuesto, el creciente caserío del puerto que se multiplicaba alrededor del faro.

Apenas en 1945 un decreto otorgó ejidos definitivos a los isleños. Pero para entonces, la lánguida agricultura de tierras insulares contrastó con la fuerza de una nueva industria que sería el motor económico de la isla y más tarde de toda la región: el turismo. Fueron tantos los años transcurridos entre la dotación del ejido definitivo y su ejecución, que cuando se buscó cumplir el decreto los nacientes empresarios hoteleros ya se habían adelantado en la ocupación y compra de tierras.

En las propias instancias gubernamentales, encargadas de las tierras nacionales, se generó una polémica sobre la conveniencia de otorgar la totalidad de la isla como dotación ejidal y los perjuicios que se generarían al futuro turístico de Cozumel. Para fortuna de la nueva industria, un gazapo aritmético cometido al calcular la superficie de la isla vino a conciliar, no sin sobresaltos ni litigios, lo dispuesto en el decreto de 1945 y el interés de una floreciente clase empresarial de hoteleros.

Al pasado agrícola, a la tenencia de la tierra y a los barruntos de la industria turística en Cozumel busca aproximarse el presente capítulo.

¹³⁵ Véanse las consultas que al respecto hace el gobernador del territorio a instancias del gobierno federal; AGN, Dirección General de Gobierno, *Transcripción sobre la consulta formulada por el gobernador*, México, D. F., 28 de agosto de 1928, exp. 2.310 (32)7.

Litigios por la tierra

La dotación de tierras ejidales era un problema añejo, tanto como las mojoneras colocadas en la orilla del pueblo desde el siglo pasado, alrededor de 1885, en un intento por señalar los límites del ejido de San Miguel. En aquella época el deslinde no prosperó porque Sierra y Zetina, poseedores del contrato para colonizar la costa oriental de Yucatán, alegaron que las tierras que ceñían al pueblo eran parte de su concesión.

En una decisiva visita del general Salvador Alvarado a Cozumel en 1915, el divisionario se convenció de que la agricultura era la futura prosperidad de la isla. Su opinión anticipó la dotación ejidal a Cozumel durante el carrancismo.¹³⁶ A partir de entonces, el común de los isleños dispondría legalmente de tierras para el cultivo. Sin embargo, el ingeniero encargado de medir los terrenos para otorgar las parcelas nunca llegó. El único que con ese título arribó a San Miguel —a bordo del pailebote hondureño *Alice E. Jones*— fue Alberto Lizárraga, un ingeniero que vino comisionado por la Liga Agrícola de Colonos para la Isla de Cozumel, fundada y establecida en Mérida.¹³⁷ Su propósito era averiguar, precisamente, sobre la dotación de tierras ejidales.

Ocultas por el musgo y casi destruidas por la constancia del viento, las mojoneras de 1885 todavía existían cuando Gabriel Polanco pasó por Cozumel anunciando nuevas disposiciones de dotación ejidal. En 1928, Polanco recorrió muchos pueblos de Quintana Roo instalando comités agrarios locales. Enviado por el gobernador José Siurob, Polanco cumplió sin dificultades su encargo hasta que llegó al norte del territorio. En Cozumel vivían los comerciantes que ocupaban considerables extensiones sembradas de coco y humildes jornaleros resentidos porque el inspector forestal les cobraba contribuciones por la leña, el carbón y la cal obtenida en la proximidad de San Miguel.¹³⁸ Las peroraciones de Polanco y su pública lectura de las leyes referentes a dotación de ejidos¹³⁹ provocaron la irritación de los comerciantes isleños y no terminaron de convencer a los desconfiados jornaleros. A pesar de ello, el enviado del gobernador Siurob logró instalar el comité agrario local.¹⁴⁰ A Polanco le pudo haber ido peor; en el norte del territorio en tierra continental, en la colonia Santa María, de plano no lo dejaron entrar.¹⁴¹ El Banco de Londres, arrendatario de Santa María, tenía fama de impedir que sus trabajadores se arraigaran en la colonia: evitaba formar pueblos que más tarde quisieran solicitar ejidos.



¹³⁶ *Diario Oficial de la Federación*, 16 de diciembre de 1918.

¹³⁷ "Los colonos de Mérida para la isla de Cozumel", *La Revista de Yucatán*, sábado 11 de septiembre de 1920, p. 5.

¹³⁸ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Transcripción de la queja de los vecinos de la isla*, México, D. F., 28 de abril de 1926, clasif. 23/15563, caja 1.

¹³⁹ Artículo 3o. de la Ley del 6 de enero de 1915 y el artículo 27 constitucional.

¹⁴⁰ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Informe de Gabriel Polanco sobre los trabajos de organización de comités particulares ejecutivos agrarios*, Cozumel, Q. Roo, 5 de junio de 1928, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 3 y 4.

¹⁴¹ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del gobierno del territorio correspondiente al mes de agosto*, Payo Obispo, Q. Roo, 31 de agosto de 1928, clasif. 2.310 (32)5.

Museo de Cozumel
Rafael Melgar en la Delegación de Gobierno

[1938]



En una decisiva visita del general Salvador Alvarado a Cozumel, en 1915, el revolucionario se convenció de que la futura prosperidad de la isla estaba en la práctica de la agricultura

La temporada de lluvias del año 1930 fue copiosa, 14 días de lluvia continua retrasaron los trabajos del ingeniero César Zea en Cozumel. Con la ayuda del comité agrario local, Zea abrió una brecha de 34 kilómetros. Los datos para el ansiado proyecto de dotación ejidal se levantaron con un teodolito marca Breithaupt de un minuto de aproximación y estadía centesimal. Zea formó seis polígonos cerrados correspondientes a las pequeñas propiedades, la zona urbanizada y el terreno por dotar; también calculó los rumbos astronómicos y la superficie. Como resultado deslindó 3 521 hectáreas para repartir entre cuatrocientos ejidatarios.¹⁴² Era todo lo que Siurob necesitaba; con el proyecto de Zea procedió inmediatamente, en mayo de 1930, a dar posesión provisional de los ejidos a los habitantes de la villa de Cozumel; a cada ejidatario le correspondió algo más de 8 hectáreas.

Enfrentado con los hombres de negocios del norte del territorio, particularmente con los de Cozumel, al gobernador Siurob no le fue fácil repartir ejidos. En realidad, el reparto de tierras fue una de las varias medidas de Siurob para detener la rápida ascendencia de los comerciantes cozumeleños en la vida del territorio. Ya para entonces, el general y doctor Siurob había apoyado el nacimiento de un nuevo sindicato de trabajadores para el alijo en el muelle de Cozumel (el control de la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel, como se ha dicho en el capítulo precedente, estaba al inicio del periodo de Siurob en manos de las casas comerciales de la isla). Con la ayuda de maestros rurales,¹⁴³ los únicos que apoyaron a Polanco en la instalación del comité agrario de la isla, Siurob fomentó las cooperativas de au-

¹⁴² AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Informe de trabajo realizado en Cozumel por César Zea, ingeniero subauxiliar de la Comisión Nacional Agraria*, Payo Obispo, Q. Roo, 4 de abril de 1930, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 68 a 71.

¹⁴³ AGN, Departamento del Trabajo. *Comunicado de Leónides Aynla*, 20 de noviembre de 1929, caja 1861, exp., 56.

Fundación Salvador Toscano/Comisión geográfico-exploradora

[1918]



Los datos para el proyecto de dotación ejidal de 1930 se levantaron con un teodolito marca Breithaupt de un minuto de aproximación y estadía centesimal

toconsumo y producción;¹⁴⁴ mermó así el monopolio del comercio de los isleños. Y, con el justificado pretexto de eliminar el intermediarismo y elevar el precio de la goma en el mercado, pretendió comprar la producción chiclera que usualmente se exportaba por Cozumel y por el resto de las aduanas del territorio.¹⁴⁵ También apoyó a síndicos, presidentes municipales y diputados por Cozumel afines a su régimen.



¹⁴⁴ No siempre estas cooperativas tuvieron éxito; Siurob tuvo que enfrentar fracasos. Dos de ellos, en Tancah y Cozumel, detuvieron la formación de sus cooperativas y adelantaron su relevo en la administración del territorio. En el norte de la entidad no logró que el agente de Fomento le diera tierras a la cooperativa de Tancah y Cozumel, el funcionario de Fomento recibió instrucciones para entregar las extensiones solicitadas, pero éste argumentó que no había tierra disponible en Tancah. Para Siurob, "los trabajadores de Tancah eran humildes chicleros traídos desde Tuxpan y que no querían otra cosa que colonizar un punto lejano de la costa". A los de Cozumel, el agente de Fomento les dijo que los árboles de la isla ya no podían explotarse; sin embargo, según Siurob, "todos los años anteriores se les han dado esos mismos bosques en explotación a los capitalistas señores Angulo y Compañía" (AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe mensual del gobernador*, Payo Obispo, 1 de noviembre de 1929, exp. 310(32)5).

¹⁴⁵ Siurob pensaba en una especie de reguladora de chicle, manejada por el Estado, que adquiriera toda la producción de la región, incluyendo la goma que salía por Progreso y Campeche (AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe sobre las novedades ocurridas durante el pasado mes de julio*, Payo Obispo, 1928, exp. 2-310 (32) 5). Cuando le hicieron notar las dificultades de este procedimiento, Siurob optó por formar cooperativas de explotación de resina; por ejemplo en Cozumel, una de las primeras que alentó fue la llamada Trabajadores Unidos del Chicle, dedicada a la extracción de resina y con un capital de 600 pesos (AGN, Dirección General de Gobierno, *Relación de sociedades cooperativas constituidas en el Territorio de Quintana Roo*, exp. 340 (32) 5). Siurob buscaba que las cooperativas trataran directamente con las grandes empresas norteamericanas que compraban el chicle (AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe sobre las explotaciones forestales*, Payo Obispo, 4 de noviembre de 1928, exp. 2-310 (32) 5).

Archivo Velio Vivas
San Miguel

[Alrededor de 1944]



Cuando la década de los treinta terminó, culminó también la amarga época en la que cientos de trabajadores se quedaron sin empleo, las mercancías sin venderse y la aduana de la isla sin los recursos que en otros tiempos le dejaba la explotación de chicle



El encono entre los comerciantes de la isla y el gobernador Siurob se mantuvo largo tiempo. A Gabriel Polanco le sabotearon sus reuniones agrarias y argumentaron que el gobernador no tenía facultades para repartir ejidos; Polanco reviró llamándolos propietarios sin títulos, aludiendo a una vieja investigación en la que se demostraba la precariedad jurídica en la que se sostenían al proclamarse dueños de varias fajas territoriales en la parte costera de la isla y en la península.¹⁴⁶ A César Zea le llevó tres meses hacer las mediciones, no sólo por los 14 días de lluvia continua sino porque le sembraron el camino de obstáculos. Y, ciertamente, esto repercutió en la cantidad de hectáreas que legalmente se les podía dar a los isleños; en vez de 8, cada ejidatario pudo haber recibido 24. Pero la cantidad de problemas que encontró Zea para deslindar redujo a la tercera parte la totalidad de tierras que pudo haber conseguido como superficie de cultivo. En la publicación del mandato gubernamental con que se avalaba la posesión provisional de los ejidos, Siurob mencionó este incidente.¹⁴⁷

Al finalizar los años treinta ya casi se habían olvidado los amargos meses en los que cientos de trabajadores, en Cozumel y en el resto de Quintana Roo, se quedaron sin empleo, las mercancías sin venderse y el erario sin los recursos fiscales que le dejaba la exportación del chicle. La baja de los precios de la goma en los mercados mundiales —que acompañó al último tramo de la administración del general Siurob— había quedado atrás. César Zea, el ingeniero que deslindó las tierras ejidales para Cozumel, era, al

¹⁴⁶ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Informe general de la investigación que hizo Roberto Vázquez, 2o. ingeniero de la Comisión Nacional Agraria, en el pueblo de Cozumel*, Mérida, Yuc., 30 de julio de 1926, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 9 a 17.

¹⁴⁷ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Resolución sobre la dotación de ejidos provisionalmente a la villa de Cozumel*, Payo Obispo, Q. Roo, 15 de abril de 1930, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 44 a 46.

final de la década, contratista para la explotación de chicle y madera, en tanto que Leónides Ayala, el maestro rural ayudante de Siurob en la fundación de cooperativas en Cozumel y sus alrededores, se convirtió en ganadero.

Si la premura de Siurob para dotar de ejidos a los isleños estuvo causada por el abuso de un reducido grupo de poseedores de la tierra en la isla y por la gran cantidad de alijadores sin empleo que dejó la crisis chiclera, al final de los años treinta la urgencia de dar ejido definitivo a los cozumelenses tuvo su origen en el cardenismo y en la necesidad de creer nuevamente en la agricultura como único futuro de Cozumel.

En 1937 y 1938 se levantaron varios datos censales y topográficos con el propósito de trazar el ejido definitivo de la villa de Cozumel y el provisional del pueblo de Cedral. Los nuevos enviados sacaron en claro que en la isla, aparte de San Miguel, sólo había otro pueblo, Cedral. Ambos no reunían más de 2 000 habitantes, 445 jefes de familia y 401 capacitados con derecho a parcela ejidal. Más de 90% vivía en San Miguel, unos cuantos en Cedral y muy pocos desperdigados en rancherías.¹⁴⁸ El asunto quedó ahí, en los datos y en un reiterado reproche al anterior enviado de las autoridades agrarias por no haber dado a los ejidatarios las tierras apropiadas para sembrar coco en la faja costera. También al final de los años treinta Marcial Villanueva, el comisario ejidal, reinició la larga confrontación (heredada por Siurob) con los acaparadores de tierra en la isla. Hijo de uno de los ejidatarios que recibió su parcela de manos de Siurob, a Marcial Villanueva le tocó enfrentar la invasión de tierras ejidales, primero por los acaparadores locales y luego —en una batalla en la que estaba destinado a perder— por los inversionistas de la nueva industria turística.

El ejido definitivo de Cozumel no se decretó hasta 1945, es decir, 15 años después de que Siurob otorgara el provisional.

Más aún, los siguientes 15 años fueron para discutir si se ejecutaba o no la orden presidencial de dar casi la totalidad de la isla —como lo mandaba el decreto— en forma de ejido, puesto que el futuro de Cozumel —se barruntaba— no era la agricultura, sino el turismo.

A partir de los trabajos de medición en 1937 y 1938, se elaboró en 1944 un plano que fue la base para la dotación definitiva del año siguiente. Rectificadas las propiedades y el área del campo de aviación, el resto de la isla serviría para ejidos. La superficie de las propiedades que se fueron formando al amparo del decreto del 2 de agosto de 1923, referente a terrenos nacionales, sumaba para entonces 1 728 hectáreas, más las 625 del nuevo campo aéreo de la isla, que hacían un total de 2 353 hectáreas inafectables. La isla, según los datos de 1944, contaba con una superficie de 44 500 hectáreas, por lo que, restando las propiedades inafectables, quedaban 42 147 hectáreas para repartir como ejido.¹⁴⁹ La cantidad era una respetable cifra que ni



¹⁴⁸ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, Informe que rinde Carlos Alvarado Michaud, perito agrario, con motivo de los trabajos censales y topográficos hechos en la isla de Cozumel, Chetumal, Q. Roo, 1 de febrero de 1938, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 360 a 362.

¹⁴⁹ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, Informe reglamentario que rinde Livio Guerra Leal, delegado del Departamento Agrario, sobre el expediente 32 de dotación de tierras a Cozumel, Chetumal, Q. Roo, 30 de agosto de 1944, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 1 a 5.

Periódico *En Marcha*
Maquinaria cortando caoba

[Noviembre 1942]



Al final de los años treinta, Marcial Villanueva, el comisario ejidal de la isla, reinició un largo litigio por las tierras de cultivo

con Siurob ni bajo el cardenismo se logró repartir. Y todavía mejor, el nuevo censo de 1944 apuntaba que quienes tenían derecho a ejido en Cozumel eran 107, la cuarta parte de los jefes de familia que con ese mismo derecho se registraron en 1938. Existía, en suma, más tierra y menos ejidatarios a quienes repartirla. ¡420 hectáreas por individuo!, al menos. Sin embargo, las 420 hectáreas por cada ejidatario no eran para poner felices a los isleños, ni a ningún otro que conociera la agricultura insular. El típico ejemplo en aquellos años era el de la recolección de chicle: el promedio de la explotación de la resina de zapote es de 1.5 kilos por hectárea. Considerando que el chiclero extrae alrededor de 15 quintales por temporada, es decir, 690 kilos, entonces necesita una superficie de 42 hectáreas anuales. Pero teniendo en cuenta que en Cozumel hay muy poco árbol de zapote, hay que otorgar al ejidatario por lo menos el doble de esta superficie, esto es, 84 hectáreas, y si agregamos que el árbol necesita descansar cinco años para volver a extraerle chicle, entonces cada individuo necesita una parcela de 420 hectáreas.

Cuando estos datos pasaron a dictamen, la instancia previa para elabo-

Museo de Cozumel
Desfile de reservistas

[1944]



El nuevo censo de 1944 apuntaba que quienes tenían derecho a ejido en Cozumel eran 107, la cuarta parte de los jefes de familia que con ese mismo derecho se registraron en 1938



rar el decreto de dotación, se estableció que en realidad a cada ejidatario le correspondían 390 hectáreas, puesto que faltaba por considerar la parcela de la escuela de San Miguel. Además, se hacía la aclaración de que Cozumel era un puerto de altura y, de acuerdo con la ley, no tenía derecho a dotación de ejidos. Sin embargo, puesto que la situación económica de los vecinos era mala y que el puerto no daba lo suficiente para su manutención, y existiendo la circunstancia de que los vecinos se encontraban en posesión provisional de ejidos desde mayo de 1930 y que las tierras por repartir eran propiedad de la nación, la autoridad no tenía inconveniente en otorgar a los cozumeleños su ejido definitivo.¹⁵⁰

El año siguiente se publicó la resolución presidencial que otorgaba a la isla de Cozumel 42 120 hectáreas para integrar 108 parcelas de 390 hectáreas.¹⁵¹ La superficie cedida era casi la totalidad de la isla. La ínsula fue el ejido más grande de México rodeado por mar. Más de 85% de la superficie de la isla debió pasar, según el decreto de dotación de 1945, a manos de 108 ejidatarios. ¿Realmente fue otorgada la enorme parcela de 390 hectáreas que le correspondía a cada cozumeleño, agricultor y jefe de familia registrado por el censo agrario de esa época?

En realidad, la agricultura en la isla no alcanzó el esplendor que sus apologistas le atribuían. No tuvo la importancia económica que adquirió la exportación del chicle en los años veinte o la actividad turística décadas más tarde. La imagen de Cozumel como paraíso de la agricultura fue el producto interesado de quienes buscaron hacer negocio con la ínsula. Los dos mejores ejemplos los encarnan Goodrich y Sierra Méndez. El primero quiso vender la isla a los granjeros de la costa este de los Estados Unidos en el siglo pasado; el segundo, concesionario de casi toda la isla, buscó fundar una compañía agrícola. Ambos hicieron circular una apología centrada en la fertilidad de la isla. Ciertas cosas eran posibles, pero la siembra de la piña, el plátano, la naranja o el algodón no se podían hacer de manera intensiva. Por muy buena calidad que estos productos tuvieran no era redituable llevarlos más allá del reducido mercado local, como lo comprobó

¹⁵⁰ AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, *Dictamen que presenta la consultoría núm. 7 del ingeniero Alejandro Antuna en relación con el expediente de dotación de ejidos de Cozumel*, México, D. F., 21 de septiembre de 1944, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 1 a 4.

¹⁵¹ *Diario Oficial de la Federación*, 9 de noviembre de 1945.

Archivo Velio Vivas
Mercado



La agricultura en la isla no abastecía al mercado de granos de San Miguel.
Cantidades importantes de maíz eran traídas de Progreso y Belice

Óscar Coldwell. Los productos agrícolas de la isla, con excepción del coco y el henequén, acaso llegaban hasta Progreso, que ya era muy lejos. Pero era impensable que compitieran en los mercados de Florida, La Habana o Belice. Lo único que podría ser un negocio próspero era el cultivo de coco y henequén, cuya comercialización traspasaba las fronteras nacionales. Ejemplos como el de Engracia Anduce y su finca henequenera, u Óscar Coldwell que poseía varias fincas (tanto en la isla como en la tierra continental, en las que sembraba coco para sacar copra), no abundan. Varios registros hay que describen a Óscar Coldwell llevando sus cocos a La Habana y Nueva Orleans. Engracia Anduce podía vender su henequén en Progreso. El chicle recolectado en los bosques de la isla era en pequeñas cantidades. Con excepción del coco y el agave, la mayoría de lo que se producía en la isla era para consumo local.

Los informes de los enviados de la Comisión Agraria muestran una cara distinta de la que quisieron propagar los apologistas de la agricultura en la isla. Una investigación realizada en 1926 por el técnico forestal Roberto Vázquez sostiene que la mayor parte de los terrenos de la isla no eran propios para la agricultura. Los cultivos de granos, en vez de producir buenos resultados —anotó el empleado agrario—, producían cosechas raquílicas. Las frutas de clima caliente se cosechaban, pero en baja escala; en tanto, el maíz y el frijol rendían casi lo mismo que en otras regiones de Yucatán, pero eran insuficientes para el consumo de la isla como lo demostraba el constante arribo de barcos con maíz. Alrededor de San Miguel, el ingeniero Vázquez encontró una vegetación baja, con árboles espinosos que producían madera únicamente para leña y construcción de palapas.¹⁵²



¹⁵² La investigación de 1926 incluye un cálculo del rendimiento del maíz y lo que un campesino necesita para vivir en la isla, así como una tarifa de los precios del coco y el método utilizado para obtener el aceite. Véase *AGA, Dotación de ejidos, Isla de Cozumel, Informe general de la investigación que hizo Roberto Vázquez, 2o. ingeniero de la Comisión Nacional Agraria, en el pueblo de Cozumel, Mérida, Yuc. 30 de julio de 1926, clasif. 23/15563, cajas 1, fs. 9 a 17.*

Archivo General de la Nación
Casas destruidas por el huracán de 1942



En los contornos de Cozumel sólo había vegetación baja; la madera que se podía extraer servía únicamente para leña y construcción de palapas



Pasado agrícola

La concesión de Manuel Sierra, que redujo a los agricultores a arrendatarios que previamente habían colonizado la isla; el auge del chicle que reclamó obreros para embarcar o desembarcar en el puerto de Cozumel el producto; los problemas de tenencia de la tierra; la propia aridez de gran parte de la superficie de la isla; los huracanes y más tarde el turismo hicieron de la ocupación agrícola una actividad poco rentable en este siglo.

Los migrantes que se establecieron en la isla de Cozumel después del inicio de la Guerra de Castas (1847) eran predominantemente agricultores. Muchos de los pobladores declararon tener esa ocupación que por alguna razón acudieron al registro civil de la isla entre 1866 y 1902.¹⁵³ La nómina de nacimientos, muertes y matrimonios que levantó la autoridad civil de San Miguel incluía la ocupación de los padres, el oficio del difunto o bien la ocupación de los contrayentes y la de los padres de éstos. El propio Yanuario Manzanilla comprobó, en el lugar de los hechos, que los isleños eran personas de condición modesta, venidas del oriente de Yucatán y que vivían de la agricultura, “de la pesca nadie se ocupa porque el mar es muy profundo”.¹⁵⁴ La actividad pesquera era mínima y su importancia fue menor respecto de la agricultura, algo que no sucedió en otras islas como Mujeres y Holbox, donde la pesca fue una actividad de mucha importancia.

¹⁵³ AGN, Microfilmes del Registro Civil del Departamento de las Islas tomados del Archivo de la Dirección General del Registro Civil de Yucatán, 1866 a 1902, tres rollos.

¹⁵⁴ Manzanilla, 1888, p. 34.

Del rancho de Gervasio Novelo (formado a partir de 1862 con tierras del fundo legal compradas al ayuntamiento) a la finca Colombia (propiedad de Engracia Anduce en 1903), el promisorio futuro de Cozumel parecía ser la agricultura. Goodrich y Manuel Sierra, dos apologistas de Cozumel, fincaron su esperanza en hacer jugosos negocios con la isla promocionando, precisamente, la fertilidad del suelo.

Goodrich imprimió e hizo circular en los Estados Unidos un cuadernillo, *Cozumel island, the new tropical paradise* (St. Louis Mo. Powell and Maynard Printers), cuyo propósito era vender porciones de la isla a granjeros estadounidenses. Goodrich se ostentaba como representante de los isleños y con plenas facultades para enajenar las fértiles praderas de la isla. Décadas después, Manuel Sierra imprimió un folleto en el que también la fertilidad insular era exhibida como el principal atractivo para una futura empresa agrícola. Sierra Méndez fue beneficiario de las grandes concesiones territoriales otorgadas por Porfirio Díaz; con la empresa agrícola planeaba sacar mayor rendimiento de su concesión y en este sentido su actitud no fue muy distinta de la del estafador Goodrich.

En el nuevo siglo pocas noticias tenemos de los ranchos que aún existían en 1891: San Gregorio, propiedad de Felipe Ibarra Ortol; Valparaíso, de Mauro Aguilar; Maravilla, de Patricio Rivero; Vista Alegre, de Pedro Pablo Perera; Santa Elena, de Ramón Guzmán, y los de José Pérez: Santo Domingo, Colombia y Cinco Puertas (Macías, 1997, p. 259). Para 1940, Gilberto Novelo era propietario del Maravilla; José D. Alcocer del Santa Elena, y Ladislao Novelo de dos ranchos en San Gervasio,¹⁵⁵ en el mismo paraje donde un antepasado suyo (Gervasio Novelo) había comprado los fundos municipales que remató el ayuntamiento de Cozumel en 1865. Pero para 1954 la agricultura estaba prácticamente abandonada, según el reconocimiento geográfico que de la isla hiciera un académico estadounidense:

The movement from agricultural to town life is best exemplified by the history of the hamlet of Cedral, in the south-central part of the island. About 20 years ago there were more than 80 families engaged in farming here, whereas today only four are left [Edwards, 1954, pp. 13-16].

De las propiedades de José Pérez podemos suponer que la finca Colombia siguió produciendo henequén, a pesar de que el huracán de 1903 destruyó la mayor parte del agave, además de las casas de los trabajadores y el

Archivo Velio Vivas
Rancho coprero en Río Indio



Varios cozumeleños tuvieron ranchos copreros en la parte continental del territorio de Quintana Roo

¹⁵⁵ AGA, Dotación, sustitución y restitución, *Relación de pequeñas propiedades que existen en la isla de Cozumel*, Ing. Carlos Alvarado Michaud, 4 de mayo de 1940, caja 1, exp. 15563.



muelle de la finca. La prueba es que en 1918 Engracia Anduce de Pérez hizo instalar una máquina marca Vencedora que raspaba 13 000 pencas de henequén por hora.¹⁵⁶ Para los años treinta, Colombia, Cinco Puertas y Santo Domingo eran propiedad de Óscar Coldwell Anduce. Por una carta de Coldwell dirigida al delegado agrario, en 1937, sabemos que la finca Colombia abarcaba 446 hectáreas; Cinco Puertas 470, y Santo Domingo 18.¹⁵⁷ Entre los nuevos propietarios de la tierra en Cozumel estaban Félix González Bonastre con 200 hectáreas, Valerio Vivas con 80, Miguel Ruz con 50, José Cruz Bonastre con 180, Miguel Zapata Martín con 50 y Olegario García Sabido con 70, entre otros. La propiedad más extensa que se registró en la isla en 1940 fue la de Mac y Compañía (Xcanha, con 1 039 hectáreas) y entre las más pequeñas, la de Pedro Joaquín (San Antonio, con 5 hectáreas).¹⁵⁸ Sin embargo, en los años cincuenta, cuando Edwards terminaba su reconocimiento geográfico de la península de Yucatán, se encontró con que la hacienda Colombia "is now completely abandoned, except for cattle grazing". A las preguntas del académico, los isleños contestaron que el abandono de la tierra se debía a que los huracanes arruinaban los plantíos, o a que la gente prefería trabajar en la ciudad y no en el campo, pues el esfuerzo era menos y la ganancia mayor. También le dieron razones de prestigio. Lo que finalmente pudo constatar Edwards fue que de los pocos ranchos, los más productivos eran aquellos que habían logrado retener a los hijos del propietario en el lugar (Edwards, 1954, p. 14).

Apenas treinta años antes en estas propiedades se sembraban distintos productos, aunque no tantos como imaginaron los lectores de Goodrich y de Sierra. De la larga lista de productos agrícolas que se podían cultivar en Cozumel, según los folletos de Goodrich y Manuel Sierra, sólo algunos se sembraron intensivamente. Así parecen indicarlo los registros de la carga de los barcos en los años veinte; de Cozumel trasladaban azúcar a Progreso, cocos a La Habana y piña a algún lugar de la costa. Junto con el henequén, estos productos eran prácticamente los únicos que se cultivaban en mayor escala dentro de la isla. Aparte del pailebote *Alberto*, que entre 1919 y 1920 se dedicó a transportar azúcar de Cozumel a Progreso, y del *Norman*, que llevó cocos a La Habana, otros barcos fruteros en la misma época eran el *Júpiter* que solía sacar piñas de Cozumel; el balandro *Lucía*, el *Rosita*, de Javier Polanco, y la goleta *John Francis*, que en el breve tiempo que cubrió la ruta de Tampa a San Miguel llevó frutas cultivadas en Cozumel a ese lugar de la unión americana.

En el nuevo siglo la isla ya no era tan fértil como Goodrich y Sierra la encontraron en el siglo XIX. Por lo menos los inspectores agrarios no tenían esa opinión.¹⁵⁹ No obstante, a principios de este siglo, a más de un empresa-

¹⁵⁶ "Nueva máquina raspadora", *La Revista de Yucatán*, jueves 28 de noviembre de 1918, p. 6.

¹⁵⁷ AGA, Dotación, restitución y ampliación ejidal, *Comunicado de Óscar Coldwell*, 13 de septiembre de 1937, caja 1, exp. 15563.

¹⁵⁸ AGA, Dotación, restitución y ampliación ejidal, *Relación de pequeñas propiedades que existen en la isla de Cozumel*, Ing. Carlos Alvarado Michaud, 4 de mayo de 1940, caja 1, exp. 15563.

¹⁵⁹ AGA, Dotación, restitución y ampliación, villa de Cozumel, *Informe de Carlos Alvarado*, Chetumal, 1 de febrero de 1938, caja 1, clasif. 15563.

Archivo Velio Vivas

Uno de los primeros automóviles en Cozumel



El abandono de las tierras de cultivo, en opinión de algunos isleños, se daba porque los huracanes arruinaban los plantíos o bien, porque la gente prefería trabajar en la ciudad

rio sedujo la imagen de Cozumel como paraíso de la agricultura. Aparte de la empresa agrícola que el propio Manuel Sierra Méndez buscó constituir con base en sus enormes propiedades en Cozumel, otros hombres de negocios intentaron arrendar importantes extensiones de la isla. Es el caso del coronel Earle, de Nueva Orleans, quien en 1905 constituyó la American Yucatan Development Company, cuya área de explotación agrícola fue de 13 401 hectáreas de terrenos nacionales ubicados en la parte este de Cozumel.¹⁶⁰ Los términos del contrato, publicados en el *Diario Oficial* del 6 de junio de 1905, significaron dar en arrendamiento casi toda la única parte de terrenos libres de la isla.

La suerte no estuvo totalmente del lado del coronel Earle. Dos años después de haber obtenido la concesión, la Secretaría de Fomento declaró caduco el contrato (*Diario Oficial*, 30 de abril de 1907), alegando incumplimiento en el pago de arrendamiento. Los problemas de Earle comenzaron desde el inicio. Apenas obtuvo el contrato, el inversionista llegó a Cozumel a bordo del vapor *Joseph Vaccaro*. Luego de un disgusto con el capitán del vapor, Earle tuvo otro en la aduana de la isla relacionado con su equipaje. Pero lo que realmente lo encolerizó fue la oposición de un pequeño grupo en la isla; al trazar caminos y hacer los preparativos generales para el cultivo de henequén, Earle se enfrentó a "un comerciante que motivó que mis peones se declararan en huelga y que pidieran salarios por el doble de lo que se les estaba pagando". Seis meses después se entrevistó con Olegario



¹⁶⁰ ASRA, Terrenos Nacionales, Sección Islas, *Comunicado de Harry J. Earle al secretario de Fomento*, México, D. F., 28 de febrero de 1905, clasif. 1.21.1, legajo 1, exp. 18.

Archivo Velio Vivas
Amarizamiento en Cozumel

[Alrededor de 1925]



En los años veinte, el cielo de Cozumel comenzó a ser surcado por aeroplanos

Molina, el poderoso gobernador de Yucatán que posteriormente se convertiría en el ministro de Fomento del gobierno de Díaz; con Molina trató asuntos relacionados con la siembra de henequén y con la propiedad de la isla; al parecer Earle entabló una buena relación con el yucateco, ya que después Molina, siendo ministro de Fomento, le renovarían el contrato al coronel.

A su regreso de Mérida, Earle se encontró en Cozumel con la inesperada presencia de uno de sus socios, Brandt V. B. Dixon, presidente de la Universidad de Tulane, en Nueva Orleans; juntos hicieron un recorrido por la isla y después de inspeccionar minuciosamente los terrenos viajaron a Mérida para entrevistarse nuevamente con Molina y Sierra Méndez. Al poco tiempo, Dixon partió a la ciudad de México con el propósito de convencer al presidente Díaz para que concediera la libre entrada de mercancías al puerto de la isla. Distintas circunstancias (la muerte del ministro de Fomento y un ataque de pulmonía, entre otras) no le permitieron cumplir su propósito. Más aún, el ataque de pulmonía provocó que Dixon no pudiera atender un contrato para construir el drenaje de Nueva Orleans, un negocio en el que también estaba asociado Earle y donde ambos tendrían gran-

Archivo General de la Nación
Campo aéreo de Cozumel

[1942]



Una fotografía aérea demostró que los cálculos de la superficie de la isla habían omitido alrededor de 4 000 hectáreas

des pérdidas. Los descalabros financieros del coronel en los meses siguientes incluyeron la muerte de otro socio, las crecientes del río Ohio que deslizaron e hicieron desaparecer las propiedades de los dos socios que le quedaban, y el poco entusiasmo entre los inversionistas norteamericanos después de una inusitada baja en la bolsa de valores de Wall Street. Sin dinero y sin posibilidad de nuevos socios por el momento, Earle recurrió a la venta de una propiedad que tenía en Inglaterra para con ello sacar su empresa agrícola en Cozumel. Pero sus propósitos terminaron por diluirse, como las propiedades de sus socios en las riberas del río Ohio. No hubo siembra de henequén en gran escala en la isla de Cozumel, como Earle se proponía. Al parecer, el coronel optó por abandonar la concesión; la última noticia de su contrato es de 1915, cuando nuevamente le cancelaron el permiso que tenía sobre las tierras del este de la isla. El argumento del gobierno revolucionario fue que no había pagado la cuota de arrendamiento anual desde 1907.¹⁶¹

El horizonte del turismo

El error en los cálculos de la superficie de Cozumel, elaborados en 1944 para el proyecto de dotación definitiva de ejidos, fue para los promotores del auge turístico de la isla la tabla de salvación. El mismo año en el que se oficializó la dotación se descubrió el descuido. Una foto aérea de la Secretaría de la Defensa Nacional corroboró que la isla era más extensa. En los cálculos previos se habían omitido poco más de 4 000 hectáreas. El error cayó de perlas a los futuros beneficiarios de la naciente industria turística. El gazapo en los cálculos de superficie de la ínsula abrió la discusión de un tema que ya pertenecía al futuro: el desarrollo económico de la isla de Cozumel basado en el turismo. Era el réquiem para la agricultura como motor de la economía local y la manera de volver a la época dorada de la exportación del chicle. Frente al horizonte del turismo, los cultivos quedaban en el pasado, o por lo menos relegados.

El tránsito de la agricultura al turismo sería, en adelante, una esperanza; pero en igual medida, para otros, una fatalidad.

La llegada de viajeros a la isla comenzó desde temprana época. A la documentada visita de Stephens y Caterwood a Cozumel a mediados del siglo pasado, cuando San Miguel estaba a punto de ser reconocido como pueblo, siguió la visita de otros viajeros. Todos ellos arribaron en barcos, balandros o canoas como *Sol*, aquella en la que navegaron los viajeros que dieron a conocer el mediterráneo americano en la temprana mitad del siglo XIX.¹⁶² Pero una nueva manera de llegar a la isla, más cómoda y más rápida, comenzó a ser frecuente en los años veinte. Apenas los isleños acababan de



¹⁶¹ ASRA, Terrenos Nacionales, Sección Islas, *Comunicado entre la Tesorería General de la Nación y el Departamento de Bienes Nacionales*, Veracruz, Ver., 21 de junio de 1915, clasif. 1.21.1, legajo 1, exp. 18.

¹⁶² Ramos Díaz, 1996, p. 154.



Archivo Velio Vivas
Aeroplano en Cozumel, matrícula NC 8020

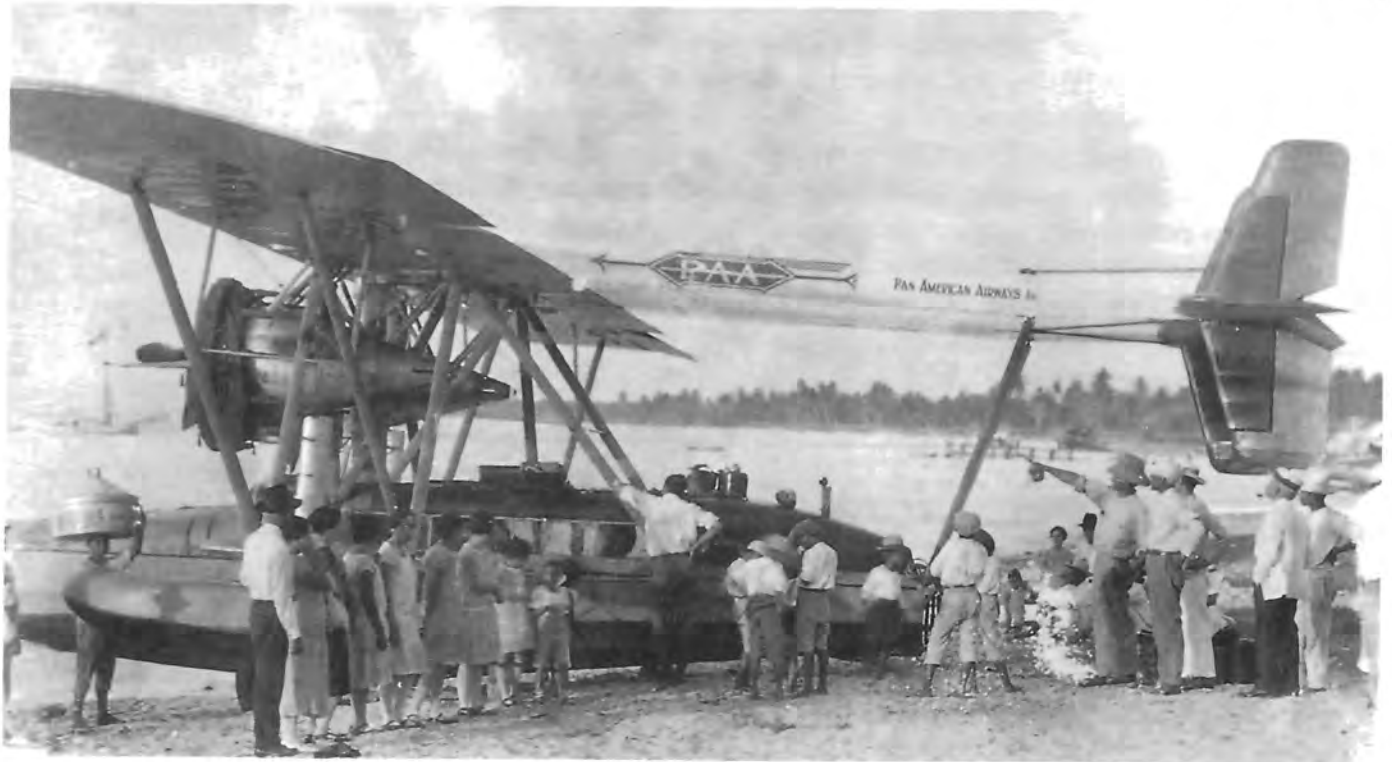
[1929]



Las naves voladoras llamaron poderosamente la atención de los isleños

Archivo Velio Vivas
Aeroplano haciendo escala en San Miguel

[Alrededor de 1929]



El servicio aéreo regular a Cozumel probablemente comenzó en 1928, cuando Pan American Air Ways (PAA) estableció una ruta entre Kay West y Colón, Panamá, con escala en Cozumel

familiarizarse con la navegación a motor, dejando atrás la navegación de vela, cuando el cielo de Cozumel comenzó a ser surcado por aeroplanos. Las nuevas naves llamaron poderosamente la atención de los isleños. Noticias de su paso por Cozumel, y la conmoción que causaron, fueron recogidas por los diarios yucatecos de la época. En 1921 una escuadrilla de hidroplanos hizo maniobras cerca de la isla; varios marinos isleños los vieron ir tras un vapor de guerra; antes de pasar por Cozumel, el vapor y los hidroplanos habían estado en Isla Mujeres. Meses más tarde, los isleños casi pudieron tocar las fascinantes naves; quince hidroplanos y tres vapores norteamericanos se estacionaron frente al pueblo de San Miguel en 1923, vinieron del sur y luego siguieron hacia La Habana. Después de 1925 la escala de hidroaviones en Cozumel fue cosa común, pero no tanto para dejar de disfrutar las evoluciones con las que los viejos barcos demostraban su ligereza con nuevos motores; las viejas naves de vela convertidas en barcos de motor ya no dependerían más del viento, sino de los motores comprados en Belice y del combustible que la casa Coldwell y Bonastre les vendía. El servicio aéreo regular a la isla probablemente comenzó en 1928, cuando Pan American Air Ways estableció una ruta entre Key West y Colón, Panamá, con escala en San Miguel de Cozumel. Mr. J. E. Whitdback solía pilotar el hidroavión que llegaba a la isla y al poco tiempo la casa Coldwell y Bonastre se convirtió en agente local de esa línea aérea.¹⁶³

El aspecto más concreto de la aviación fue evidente cuando parte del chicle del territorio comenzó a ser transportado por vía aérea en los años cuarenta, en el segundo auge del chicle. En tanto, en los años veinte, la posición geográfica de Cozumel resultaba apropiada para la escala de hidroaviones en su ruta a Centroamérica y el Caribe: "por hoy, la Compañía Panamericana de Aviación en su ruta de circunvalación americana, de Miami a Santiago de Chile, Buenos Aires, Puerto España, Las Antillas y Cuba, está construyendo un campo de aterrizaje en Cozumel".¹⁶⁴

Las rutas marítimas entre La Habana, Belice y Nueva Orleans, así como entre la isla y el resto de la costa de la península de Yucatán tuvieron su mejor momento durante la bonanza del chicle, así que el arribo de visitantes a la isla fue frecuente en los años veinte. A San Miguel llegaron contratistas de las grandes compañías chicleras y los concesionarios de selvas quintanarroenses. Un número importante de colonos llegó de Santa Cruz cuando ese poblado dejó de ser la capital del territorio y pasó a manos de sus antiguos dueños, los mayas de Quintana Roo, en 1915. Nuevos colonos, principalmente de Yucatán y Campeche, se sumaron durante la década de 1920 —ante las mayores posibilidades de encontrar trabajo— a los antiguos moradores del puerto de San Miguel. El movimiento de viajeros era perceptible. Tanto que un inspector escolar que venía de Oaxaca escribió alar-

¹⁶³ "El hidroavión N. C. 9717", *Diario de Yucatán*, sábado 2 de febrero de 1929, p. 7. Véase también AHSSA, *Respuesta del Departamento de Salubridad a la consulta de la Embajada de México en Washington, acerca de si los aviones que aterrizan en Cozumel en tráfico con Honduras Británica necesitan patente de sanidad visada por el cónsul*, México, D.F., 8 de octubre de 1929, caja 16, exp. 25.

¹⁶⁴ AGN, Departamento del Trabajo, *Quintana Roo y sus problemas*, 1929, caja 1861, exp. 56.



Museo de Cozumel
Lindbergh y su aeroplano haciendo escala en Cozumel



La posición geográfica de la isla resultaba apropiada para la escala de los aeroplanos en su ruta a Centroamérica y el Caribe

mado a sus superiores: "Hace falta la escuela por la imperiosa y urgente medida de nacionalización de esta isla, sujeta a una fácil absorción norteamericana o inglesa".¹⁶⁵ Según esta misma fuente, la Compañía Panamericana de Aviación había adquirido 169 hectáreas para su campo de aterrizaje que construía a dos kilómetros de San Miguel, a la orilla del mar.

La baja de los precios del chicle debió afectar la construcción del campo de aviación. En 1932 encontramos a un grupo de empleados públicos, comerciantes y algunos habitantes tratando de reunir fondos para adaptar un terreno que por lo menos sirviera de campo de aterrizaje. El propósito era que los aviones de la Compañía Mexicana de Aviación hicieran escala en la isla durante la ruta La Habana-Mérida.¹⁶⁶ Meses después, la falta de combustible hizo que un avión aterrizara en Cozumel, la nave salió al otro día hacia La Habana.¹⁶⁷ Un año después, arreglado el campo de aterrizaje, las pocas naves que llegaban dejaron de acuatizar en el mar, ya no habría más "graves molestias y aun perjuicios a los objetos transportados que se mojan casi siempre, lo mismo que las personas".¹⁶⁸ La Compañía Mexicana de Aviación y Panamerican Air Ways reanudaron el servicio regular entre Méxi-

¹⁶⁵ AHSEP, sección Quintana Roo, *Informe del inspector federal*, Juan I. Flores, Cozumel, Q. Roo, 12 de diciembre de 1930.

¹⁶⁶ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del delegado de Gobierno*, Cozumel, 4 de julio de 1932, exp. 2.3 10 (32) 14.

¹⁶⁷ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del delegado de Gobierno*, Cozumel, 5 de septiembre de 1932, exp. 2.3 10 (32) 14.

¹⁶⁸ AGN, Dirección General de Gobierno, *Informe del delegado de Cozumel*, 1 de diciembre de 1933, exp. 2.3 110 (32) 24.



Con el campo de aterrizaje, las naves aéreas dejaron de acuatzar en el mar o en las lagunas cuando llegaban a la isla

co y La Habana con escala en Cozumel “supliendo las deficiencias de las comunicaciones marítimas que se hacen por embarcaciones cuyos viajes no excedían de tres mensualmente en virtud de haberse reducido notablemente el volumen de operaciones comerciales por el estado de crisis reinante”.¹⁶⁹

Dos décadas después el turismo era una actividad económica promisoría. En 1958 funcionaban dos hoteles, dos *bungalows* en playa San Juan y varias casas acondicionadas en el puerto. Dos grandes hoteles estaban por construirse lo mismo que diez nuevos *bungalows* en playa San Juan.¹⁷⁰ El

¹⁶⁹ *Idem.*

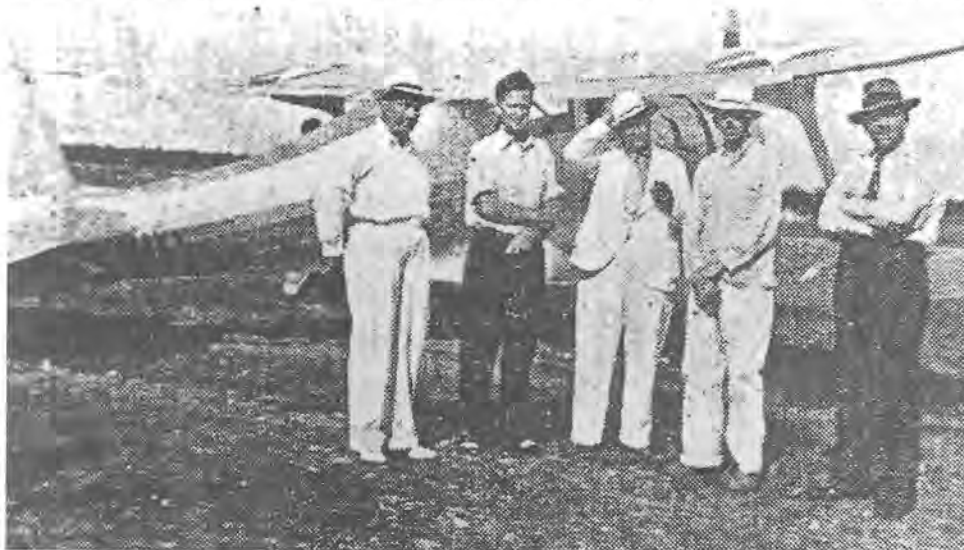
¹⁷⁰ Se trata del hotel Playa, ubicado en la avenida Playa Norte, el edificio era propiedad del gobierno del territorio y estaba arrendado a la firma Pedro Joaquín, S. A. cuyo gerente fue Nassim Joaquín; los arrendatarios amueblaron e hicieron importantes mejoras al hotel. Hotel Mayaluum, situado en la misma avenida, compuesto de dos casas habitación adaptadas para hotel (una era propiedad de Emma Joaquín de Alcérreca y la otra de Miguel Dzul) que operaban bajo la razón social Mayaluum, S. A. Su gerente era Alberto Molina (quien radicaba en Mérida) y el subgerente era un señor Reyes García que estaba al frente del hotel, “pero siendo en realidad su propietario el norteamericano Ilya Chamberlain, quien radicaba en Cozumel”, según palabras del delegado agrario. Ambos hoteles tenían restaurante adjunto. Los dos *bungalows* en playa San Juan eran propiedad de José Cruz Bonastre. Entre las casas acondicionadas para rentar estaba la de Luciano Vivas (en avenida 2 Norte núm. 9, dos cuartos y restaurante), la de Tiburcio García (avenida 2 Norte núm. 10, dos cuartos), la de Carlos Namur (aveni-



Periódico *En Marcha*

Miembros del gabinete presidencial en Cozumel (Heriberto Jara, Gustavo Baz)

[Julio 1942]



Desde los años cuarenta, después de la Segunda Guerra Mundial, se intuyó que Cozumel estaba llamado a ser un gran centro turístico

delegado agrario del territorio de Quintana Roo no dudó en escribir a sus superiores lo evidente: "Cozumel tiene mayor porvenir como centro turístico que como zona de explotación agrícola".¹⁷¹ La pregunta implícita era: ¿para qué entregar la totalidad de la isla en ejidos como lo dispone el decreto de 1945?

En la ciudad de México un consejero agrario recomendó: "La resolución Presidencial que dota de ejidos a Cozumel no conviene ejecutarla". Sus argumentos tenían que ver con el poco provecho agrícola que se sacaría de la isla y con el hecho de que el lugar

está llamado a ser un gran centro turístico ya que cuenta con todos los elementos naturales de singular belleza y muy cercano a La Habana, Belice y demás puertos de los Estados Unidos, presentando lugares magníficos en la costa para el establecimiento de balnearios y desarrollo turístico y para establecer una buena empacadora de mariscos.¹⁷²

da Seis, núm. 2, casa amueblada), la de Reyes García (calle Cuatro núm. 2, casa amueblada) y la de Manuel Jorge García (avenida Tres núm. 12, casa amueblada). En construcción estaban 12 *bungalows* en Playa San Juan, propiedad de Raúl González Rivero y se preparaban los proyectos para construir dos hoteles de lujo, uno en los terrenos llamados Santa Pilar, propiedad de Félix González (de Cozumel) y Fernando Barbachano (de Mérida). El otro hotel se proyectaba construir en Playa San Francisco, los promotores eran una sociedad formada por Miguel López y el propietario del terreno, Williams Thomas Raley, de nacionalidad norteamericana. Véase AGA, Dotación de ejidos, *Memorándum del delegado agrario en Quintana Roo*, México, 28 de mayo de 1958, exp. 23/15563, caja 2.

¹⁷¹ *Idem*.

¹⁷² AGA, Dotación de ejidos, *Memorándum del consejero agrario*, Ing. Raymundo Enríquez, México, D. F., 4 de junio de 1958, clasif. 23/15563, caja 2.

Al mismo tiempo, un perito agrario traído de Mérida deslindaba cuatro terrenos costeros, que sumaban 35 hectáreas a lo largo de la playa, ocupados por futuros hoteleros.¹⁷³ Ante la previsible acusación de invasión de ejidos, el perito agrario argumentó:

La superficie o extensión total de los cuatro terrenos cuyo deslinde se me encomendó apenas suman 35 hectáreas, o sea, apenas ocho o diez milésimas de la superficie con que fue dotado de ejidos Cozumel (42 120 hectáreas); que tan ínfima extensión en nada puede o podría afectar, menoscabar ni perjudicar los derechos de los ejidatarios de la isla; que hasta hoy [1958] no se ha hecho el deslinde ni la localización de las tierras del ejido, seguramente porque, como habrá observado esa delegación a su cargo, en realidad no hay ejidatarios en Cozumel.¹⁷⁴

El comisario ejidal en la isla se llamaba Marcial Villanueva, y sus litigios con una de las familias más influyentes de Cozumel están documentados en distintos expedientes y testimonios.¹⁷⁵ Al igual que los ejidatarios que decían que se les invadían sus ejidos, los dueños de pequeñas embarcaciones, pescadores muchos de ellos, también adoptaron una actitud defensiva frente al inminente advenimiento de la industria turística; éstos argumentaban que se les quería quitar La Caleta:

Se han publicado ya los avisos de deslinde como resultado de las solicitudes de compra de los terrenos conocidos con el nombre de La Caleta, sabemos que el propósito es utilizar aquellas tierras para construir edificaciones para el turismo conforme el proyecto presentado por don Miguel Alemán, director del Consejo Nacional de Turismo en ocasión de su visita a esta población.

La Caleta es el único lugar que ha sido aprovechado como un refugio para las pequeñas embarcaciones, para protegerse de la acción destructora de los ciclones que para desgracia nuestra cada año azotan esta región, así como los fuertes nortes que al propio licenciado Alemán le tocó presenciar cuando

¹⁷³ Los terrenos cuyo deslinde, planificación y mensura trabajó el ingeniero Cornelio Ricalde Gamboa, perito agrario designado en Cozumel, fueron: *a*) terreno nacional sin nombre conocido, con superficie aproximada de 14 hectáreas, ubicado en la costa poniente de la isla de Cozumel a unos 8 kilómetros al sur de la población del mismo nombre, solicitado en compra a la nación por el señor Fernando Barbachano Peón; *b*) terreno nacional Santa Pilar, con superficie aproximada de 10 hectáreas, ubicado a unos 4 kilómetros al norte de la población de Cozumel, en la costa poniente, solicitado en compra por Félix González Bonastre; *c*) terreno nacional sin nombre conocido, con superficie aproximada de 5 hectáreas, ubicado en la costa poniente de la isla y a unos 28 kilómetros al sur de la población de Cozumel, solicitado en compra por el señor Humberto Rosado; y *d*) terreno nacional llamado San Francisco, con superficie aproximada de 6 hectáreas, situado a unos 16 kilómetros de Cozumel, en la costa poniente de la isla, solicitado en compra por Miguel Joaquín Ibarra. Según el perito agrario, estos terrenos colindaban con la zona marítima federal, estaban constituidos por tierras arenosas utilizables exclusivamente para el cultivo del cocotero y se encontraban sembradas en su mayor parte con dicha planta por sus respectivos ocupantes y solicitantes. Salvo en muy contadas partes, los terrenos mencionados llegaban a tener cien o más metros de anchura. Véase: AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado del ingeniero Cornelio Ricalde Gamboa*, Chetumal, 3 de julio de 1958, clasif. 23/15563, caja 1, ff. 123r y 123v.

¹⁷⁴ *Idem*.

¹⁷⁵ Véase AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado del comisario ejidal*, Marcial Villanueva, Cozumel, Q. Roo, 19 de mayo de 1959, clasif. 23/15563, caja 1, folio 222. AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado del abogado Carlos Pérez*, México, D. F., 8 de diciembre de 1960, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 259-261. Véase también "Marcial Villanueva Vega", en *Cimientos, semblanzas cozumelenses*, de Antonio Vázquez Monsreal, 1984, pp. 16-18.



Periódico *En Marcha*
Heriberto Jara y Gustavo Baz en Cozumel

[1942]



Ejidatarios y pescadores fueron desplazados por la nueva industria



estuvo a punto de sufrir un grave percance al comenzar a hundirse la embarcación que lo condujo a las playas San Francisco, y fue precisamente en La Caleta donde tuvieron que embarcarse y desembarcarse.

Dicho lugar es igualmente utilizado, aprovechando sus aguas tranquilas, para la carena o reparación de nuestras embarcaciones y si como resultado de los proyectos existentes para convertirlo en un centro turístico y un club de yates se nos va a privar del uso del lugar, sería tanto como exponernos a perder nuestras embarcaciones, que es el único patrimonio con que contamos, y hasta nuestras propias vidas al vernos obligados a capear en mar abierto los devastadores huracanes.¹⁷⁶

Cuando ejidatarios y pescadores se dieron cuenta de que eran desplazados fue demasiado tarde. La nueva industria había adquirido suficiente fuerza para exigir que continuara el perímetro libre en la región y mantener a los ejidatarios alejados de las costas de la isla. Ambos aspectos en Cozumel —el reparto ejidal y el perímetro libre— tuvieron su impulso en una misma época: el cardenismo. Pero fueron percibidos de manera distinta,

¹⁷⁶ AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado de un grupo de propietarios de barcos*, Cozumel, 7 de mayo de 1962, clasif. 23/15563, caja 1, fs. 166 a 168.

Periódico *En Marcha*

"La mujer de Cozumel acude al llamado de la patria en peligro"

[Noviembre 1942]



El siguiente auge chiclero, la antesala de la industria turística en la isla, llegó con la Segunda Guerra Mundial



hasta opuesta se puede decir, por el naciente grupo de empresarios cozumelenses. Desde su punto de vista, era indispensable para el fomento del turismo que se siguiera permitiendo la libre importación de mercancías extranjeras:

y hay que hacer una advertencia clara, compiten con Cozumel otros centros turísticos antiguos del Caribe como Jamaica, San Juan, demás islas del Caribe, Honduras Británica, Aruba, lugares en donde sus gobiernos antes y recientemente han tenido asombroso éxito, sin precedente, como atracción turística mundial al permitir la libre importación de vinos y licores, principalmente whiskyes, cigarrillos y tabacos.¹⁷⁷

¹⁷⁷ AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado de diversas asociaciones de la Isla de Cozumel al gobierno del Territorio de Quintana Roo*, Cozumel, Q. Roo, 16 de agosto de 1960, clasif. 23/15563, fs. 252 a 255. Durante los años sesenta, amparándose en el crecimiento de la industria turística, en Cozumel se pedía la libre importación de: a) perfumería y artículos de tocador en general, b) telas de manufactura de lana y prendas de vestir de lana, c) telas de seda y toda clase de prendas de seda, d) telas y tejidos de toda clase de fibras vegetales y animales, e) prendas de vestir de cualquier tela vegetal o animal, f) plumas fuente, estenógrafos y lapiceros, g) mantequilla, té, leche en polvo, atún, mariscos, h) whisky, vinos y licores, cigarrillos y tabacos norteamericanos.

El error en los cálculos de la superficie de la isla permitió finalmente mantener a los ejidatarios fuera de la costa de Cozumel. Howard G. Palmer, director de Asuntos Agrarios, sugirió la solución. La superficie de Cozumel, según las medidas de los agrimensores de 1944, fue de 44 500 hectáreas, cifra tomada para el decreto de dotación definitiva de ejidos de 1945 (descontando las extensiones inafectables); la foto aérea tomada por un avión militar arrojó como resultado que la superficie era en realidad de 48 981 hectáreas. Esto significaba que 4 481 hectáreas no se habían incluido en la dotación ejidal. La mejor manera de salvar a la naciente industria turística de Cozumel y cumplir el decreto de 1945, según se desprende de un comunicado de Palmer,¹⁷⁸ era trazar una faja paralela a la zona marítima terrestre de la isla que tuviera su punto de inicio en el faro Celarain, siguiera en dirección noroeste y terminara en el extremo marcado por el faro de punta Molas. Esta faja de terreno serían las 4 481 hectáreas omitidas en los cálculos de los agrimensores de 1945. De esta forma se empujaba isla adentro a los ejidatarios y se salvaba la costa de Cozumel para las inversiones turísticas que para entonces eran ya parte de la política nacional.



¹⁷⁸ AGA, Dotación de ejidos, *Comunicado de Howard Palmer, director general de Tierras Nacionales*, México, D. F., 28 de marzo de 1962, clasif. 23/15563, caja 2, fs. 13 a 15.

Galería porteña

Huracanes

LOS AGRICULTORES, a más de lidiar con la dureza del suelo y con las precipitaciones pluviales, mantenían una preocupación adicional. Los plantíos podían ser arrasados por un huracán, fenómenos frecuentes en el Caribe, cuya secuela de devastación agrícola era tan aborrecible como las tragedias que causaba en barcos, casas y familias.

En la geografía costera está la huella de naufragios; en la vegetación, la de huracanes. Los sitios denominados con el nombre de barcos hundidos y la vegetación arrasada por la fuerza del viento es lo que queda del luido recuerdo de naves en desgracia y de innominados huracanes. Punta Matancero es el lugar donde quedó, hasta desaparecer corroída por el mar, la enorme ancla de un buque sorprendido por el mal tiempo o víctima de la impericia de su capitán; el *Matancero*, como se llamaba aquel buque, naufragó allí. Como los de la isla de Holbox o de Mujeres, los árboles de Cozumel, siempre jóvenes, dan cuenta del cíclico paso de huracanes en tierra insular; en el mar, apenas unas cuantas crónicas de barcos atrapados en el furor de las tormentas evocan infiernos de agua.

De los huracanes que varias veces devastaron Cozumel en la primera mitad de este siglo, algunos pueden ser documentados —como los de 1903, 1916, 1922 y 1933— gracias a acuciosos informes redactados por funcionarios locales.

El amanecer del 12 de agosto de 1903 en Cozumel se caracterizó por inusuales ráfagas de viento. A las diez de la mañana el fenómeno tenía alarmados a los cozumeleños. Al mediodía el viento perdió fuerza y los isleños respiraron aliviados; sin embargo, lo peor estaba por venir. Apenas se inició la tarde, el viento regresó con mayor fuerza, y al anochecer el desastre era inminente. El viento del noroeste era tan constante y violento que a las once de la noche ya nadie dudó de que se trataba de un huracán. A esa hora, los



Archivo General de la Nación
Aduana marítima después del huracán de 1942



Los huracanes son fenómenos
frecuentes en el Caribe

Archivo General de la Nación
Barco después del huracán de 1942



De los huracanes que varias veces devastaron
Cozumel en la primera mitad del siglo,
algunos pueden ser documentados
gracias a los informes
elaborados por las autoridades de la isla

árboles, incapaces de resistir más, comenzaron a desprenderse; arrancados desde su raíz volaban de un lado a otro mientras la vegetación menor se había inclinado sobre la tierra, aferrándose al suelo. La flexibilidad imposible de los troncos de las palmeras señalaban claramente que el huracán corría de noroeste a suroeste. A unas casas el viento les arrebatava sus techos de teja, lámina o palma de guano; a otras les derrumbaba sus muros, y las más humildes, de troncos y techos de palma, eran de plano arrastradas por el viento. Sobre el mar, los barcos resguardados en la caleta comenzaron a romper sus ataduras en el fondeadero; las naves se hundían o se precipitaban tierra adentro.

En la madrugada el viento cesó y la luz del día hizo visibles los destrozos. Del caserío que fue el puerto apenas el día anterior, únicamente quedaron en pie, aunque no ilesas, nueve casas.¹⁷⁹ Buscando pertenencias y cerciorándose de que familiares y amigos hubieran sobrevivido, los isleños

¹⁷⁹ AGN, Gobernación, *Informe del jefe político accidental del territorio de Quintana Roo sobre el huracán de 1903*, Campamento Gral. Vega, 31 de agosto de 1903, 4a. Secc., vol. 903(5), exp. 2.



Archivo General de la Nación
El barco *Norman*, después del huracán de 1942



El huracán de 1903 derribó casi todas las casas del pueblo;
sólo nueve quedaron en pie



recorrieron el puerto. Vegetación, barcos y casas yacían esparcidos sobre San Miguel.

Poco a poco comenzaron a llegar noticias de los ranchos establecidos isla adentro. El rancho Santo Domingo, de Engracia Anduce de Pérez, quedó arruinado; sus 2 800 palmeras de coco, cultivadas con esmero durante largo tiempo, quedaron esparcidas; unas cuantas palmeras, las más afortunadas, quedaron dobladas en dirección de las ráfagas de viento y otras se desgajaron a la mitad del tronco. Una enorme fila de vástagos quebrados era el paisaje en el rancho. Lo mismo sucedió con el cocal de la finca Santa Pilar, propiedad de Manuel Sierra Méndez, y con la Buenos Aires, de José Martín.

En toda la isla, árboles corpulentos habían sido derribados; los que permanecieron en pie tenían la copa destrozada. Sin follaje, los bosques de Cozumel eran un extraño espectáculo invernal que no concordaba con una isla tropical. Ramas grandes y pequeñas cubrieron el suelo haciendo intransitables los pocos caminos de la ínsula. A los agricultores de Cedral, el único pueblo en el interior de la isla, les costó trabajo salir al puerto de San Miguel. Por el camino encontraron tantos troncos y ramas que parecía que alguien los hubiera querido aislar.

En Cedral, el huracán causó destrozos como en San Miguel; la única casa que quedó en pie fue la de Arturo Rejón. Una propiedad mayor de Engracia Anduce de Pérez, la hacienda Colombia, también fue destrozada: la casa principal de la hacienda y 35 casas de los peones fueron derribadas; bodegas y construcciones que resguardaban las máquinas de raspa corrieron igual suerte; las plantas de henequén de la hacienda quedaron con las hojas completamente maltratadas; de un total de dos mil mecates sembrados de henequén, el huracán dejó en su sitio a una quinta parte. Otros cultivos de henequén, dispersos en la isla, reportaron pérdidas semejantes;

Archivo General de la Nación
El barco *Reina* después del huracán de 1942



Un timón encontrado en playa sur y una vela en playa norte evidenciaban naufragios ocasionados por el huracán

ranchos como San Francisco, San Andrés, San Clemente, Xcalakyaxche, Xmakulani, San José, San Remigio, Campeche, Xcaná, Valparaíso, Vista Alegre, San Lorenzo, Maravilla, Santa Rita, San Gervasio, Galicia, Santa Úrsula, San Gregorio y Nordeste, quedaron en la ruina. Lo mismo que a los de Cedral, a los propietarios y trabajadores de estos ranchos les costó trabajo llegar al puerto. Las ramas y troncos en el camino los retuvieron, pero les hicieron notar un elemento adicional en la catástrofe: muchos caballos, mulas, vacas y ganado menor que durante el huracán había salido despavorido de sus corrales, quedaron atrapados entre los árboles caídos. Bajo aquel peso los animales agonizaban.

Al paso de los días se fueron recibiendo más noticias. Un timón encontrado en playa sur y una vela en playa norte evidenciaban naufragios. En las playas del este comenzó a recalar gran cantidad de papas y naranjas; Mercedes Tinal y Albino Góngora, quienes dieron noticia de estos restos supusieron que un buque frutero había caído en desgracia. El reporte oficial de barcos perdidos dice que fueron destruidos totalmente los cayucos *Magnolia*, *Cornelia* y *Vaporcito*; el pailebote nacional *Cozumel*, con porte de 26 toneladas, fue arrojado a la playa a pesar de estar debidamente anclado. Otros pailebotes como el *Josefita*, *Pepito*, *Unión*, *Quintana Roo*, así como los balandros *Fénix*, *Ave Libre*, *San Román* y seis botes que estaban abrigados en la caleta el día del huracán se fueron a pique.

El futuro inmediato de la isla era la escasez de alimentos. Bastaba ver los maizales deshechos; las mazorcas quedaron esparcidas y poco de aquello se recuperaría. No hubo cosecha de fruta y lo primero fue reconstruir las casas con el material que se pudiera encontrar en la isla. Era difícil conseguir palma para los techos y bejucos en buen estado para los muros.

El daño en los edificios públicos también fue considerable. El techo del palacio municipal quedó enteramente destruido; el del cuartel, así como el de un pequeño templo católico, quedaron muy dañados. En Cedral, tanto la casa municipal como el cuartel se derrumbaron. El faro de punta Celarain y la casa del farero también quedaron destruidos.

Pasado el susto, los cozumeleños se organizaron y pidieron ayuda al presidente Díaz. Lo más inmediato era maíz, unas doscientas cargas para el consumo de un mes. A cambio de los destrozos, el huracán cobró pocas víctimas en la isla. Se tiene noticia sólo de los golpeados por los techos de las casas, niños y mujeres heridas por algún trozo de madera, entre ellas una que perdió un ojo, y varios desaparecidos en altamar.

En cambió el huracán de 1916, en similar escenario de caos,¹⁸⁰ era recor-



¹⁸⁰ AGE, Telegrama del cónsul mexicano en Belice relativo al ciclón, Belize City, 1916, clasif. 37-12-2.

dado por la cantidad de muertos que dejó entre los pobladores de la isla. La vida de medio centenar de cozumeleños se perdió aquella vez. Adultos como José Cipriano Martín, Enrique Angulo, Elías Vivas M., Ambrosio Pinto, y jóvenes como Julio y Silvano Martín, Antonio Meso y Bernardo Villanueva son algunos de los isleños que perdieron la vida y que año con año —por el mes de octubre, cuando el mar se ponía borrascoso— sus familiares los rememoraban.¹⁸¹ Félix Bonastre, como otros isleños, sobrevivió al huracán del 14 de octubre de 1916, pero el hecho de que el mar se hubiera metido a la isla y le hubiera arrebatado a su mujer y dos hijos lo dejó marcado para el resto de su vida.

Para los cozumeleños, la más vívida imagen del huracán de 1922 fue el desprendimiento del enorme laurel que adornaba la plaza Juárez. Con un follaje que abarcaba una extensión de unos diez metros de diámetro, el enorme árbol fue arrancado desde su raíz y arrojado sobre los postes de la instalación de luz eléctrica. El muelle de madera, lo primero que arrasó el mar, y los barcos de gran tonelaje que se precipitaron sobre tierra fueron parte del desenlace del huracán. Convertido en mil astillas, el muelle de 70 metros de longitud quedó deshecho. El barco estadounidense *John Francis*, con una capacidad de 292 toneladas y cargado con 24 000 cocos, fue arrojado a tierra; a su paso golpeó a la canoa

Rosita rompiendo uno de los palos mayores. A tierra le fueron a acompañar otras embarcaciones como el *Norman*, con capacidad para casi 29 toneladas y cargado en ese momento con algo más de 22 toneladas de mercancías; el *Candita*, con capacidad para 23 toneladas, y el *Alberto*, cuya capacidad era de 63 toneladas y en el momento del huracán llevaba a bordo 36 000 cocos.

El auge del chicle en los años veinte permitió la rápida reconstrucción de la ciudad y la reparación de barcos y muelle. Otros tiempos de intensa lluvia y fuerte viento les tocó presenciar a los cozumeleños en el resto de la década de 1920, pero fue en 1933 cuando otro huracán volvió a arrasar el puerto y la agricultura insular. Escribir sobre aquel huracán sería repetir el mismo recuento de destrozos en casas, barcos, edificios públicos, pérdidas de bosques y sembradíos que los isleños habían visto repetirse en 1903,

Museo de Cozumel
Muelle fiscal después del huracán de 1942



Archivo General de la Nación
Barco *Reina* después del huracán de 1942



El daño de los huracanes sobre las obras públicas fue considerable. Cada nuevo huracán que se acercó a Cozumel tuvo el mismo itinerario de destrozos en casas, barcos, edificios públicos, bosques y sembradíos

¹⁸¹ "Un día luctuoso (de 1916)", *La Revista de Yucatán*, martes 2 de noviembre de 1920, p. 5.

1916 y 1922. Aunque lo nuevo en el huracán de 1933 fue la dificultad para reconstruir el puerto de San Miguel y recuperar la fe en la ingrata agricultura; la exportación del chicle estaba en su punto más bajo, el comercio local casi en quiebra y muchos isleños se trasladaban a otras ciudades en busca de los ingresos que era imposible conseguir en Cozumel. La transición entre una economía sustentada en la exportación del chicle y los todavía lejanos inicios de la industria turística se habían empalmado con la desaparición del territorio federal de Quintana Roo; el huracán de 1933 vino a hacer más difícil el desempleo, el desabasto y el aislamiento de los cozumeleños en aquella época. Lo más notorio fue que el muelle de madera destrozado por el huracán ya no se volvió a construir con el mismo material. A partir de entonces, el muelle de San Miguel fue de concreto.

La tragedia de la falúa *Narcisa*

Ligados a los fenómenos climatológicos, los naufragios de embarcaciones en los alrededores de la isla siguen siendo parte de la vida doméstica de los cozumeleños. Pero, evidentemente, éstos eran más frecuentes en pasadas épocas, en las que para navegar se dependía casi exclusivamente de la fuerza del viento y de la pericia del capitán. Ni potentes motores, ni instrumentos de navegación refinados, ni los aparatos de telecomunicación que hoy conocemos se poseían entonces. Pasajeros, tripulación y mercancías quedaban al azar en las aguas del Caribe.

Tan sólo en un año, 1921, según las notas periodísticas disponibles, en los alrededores de la isla se registraron varios accidentes. En enero el balandro *Lucía* de Anastasio Mac, anclado en el fondeadero de San Miguel, fue arrastrado a tierra firme junto con el cargamento de mercancías que debía llevar a Vigía Chico para las monterías de Carlos Pardío Cámara.¹⁸² En marzo, la canoa guardafaros adscrita a Cozumel, *Corregidora*, encalló en el quebrado de Xcalak; sólo se pudieron rescatar velamen y jarcias,¹⁸³ su tripulación se mantuvo a flote mientras pudo y luego regresaron a la isla a bordo del *Norman*, acompañados de Francisco Martín, el oficial de faros que dirigió el rescate. En abril naufragó la falúa *Narcisa*; conducía tropa y sólo dos sobrevivientes pudo rescatar el capitán cozumeleño Claudio Canto Anduce.¹⁸⁴ En junio el naufragio de la *Ibérica* causó consternación entre los isleños; ni los motores ni el tamaño de esa embarcación que los cozumeleños utilizaban para transportarse a Progreso sirvió de algo en el proceloso mar que se la tragó.¹⁸⁵ En octubre le tocó turno al *Céfiro*, propiedad de Felipe Coral que el subinspector de faros había fletado para viajar a Punta Molas; se dirigía a inspeccionar el faro de aquel lugar y en el camino una breve



¹⁸² "Fuerte norte", *La Revista de Yucatán*, viernes 4 de febrero de 1921, p. 5.

¹⁸³ "Corregidora", *La Revista de Yucatán*, jueves 10 de marzo de 1921, p. 7.

¹⁸⁴ "Supervivientes del naufragio de la *Narcisa*", *La Revista de Yucatán*, domingo 24 de abril de 1921, p. 13.

¹⁸⁵ "El naufragio de la *Ibérica*", *La Revista de Yucatán*, martes 7 de junio de 1921, p. 5.

Museo de Cozumel
Capitanía del puerto



Los naufragios alrededor de la isla siguen siendo parte de la vida doméstica de los cozumeleños

tormenta los hizo zozobrar; como llevaban un cayuco se subieron en él mientras el *Céfiro* se hundía. Remaron hasta la orilla y luego regresaron caminando, resignados, a Cozumel.¹⁸⁶ En el mismo mes la canoa motor *Nieves* en su travesía de Cozumel a Payo Obispo estuvo a punto de correr igual suerte; en el camino los sorprendió lo que los marinos llamaban el "cordón de San Francisco", un repentino mal tiempo acompañado de bajas temperaturas. En plena travesía las olas barrieron la cubierta de la nave, arrastrando al equipaje y a un pasajero mal parado. El pasajero pudo ser rescatado, el equipaje no. Gracias a la habilidad del capitán pudieron salir a salvo del encrespamiento de las olas, pero esos momentos debieron ser angustiantes al grado que uno de los pasajeros suplicó que lo desembarcaran en la proximidad de la bahía de la Ascensión y se negó continuar el viaje por el mal estado del tiempo, no obstante las advertencias que le hicieron de que en aquel lugar no había medios de subsistencia; el pasajero prefirió sobrevivir en la soledad de aquel paraje deshabitado que continuar el viaje y morir acompañado del resto de la tripulación. No se supo más de él.

Si tan sólo en un año sucedieron estos accidentes, no es difícil imaginar

¹⁸⁶ "Naufragio del *Céfiro*", *La Revista de Yucatán*, jueves 27 de octubre de 1921, pp. 5-6.

Museo de Cozumel
Personal de la capitania

[1937]



Comúnmente el mal tiempo sorprendía a las naves en altamar



muchos otros que no fueron registrados en las décadas precedentes. Del naufragio de la canoa *Sol* en 1851, la frágil embarcación que transportó a Stephens y Caterwood a Cozumel en los años cuarenta del siglo anterior (Ramos, 1996, pp. 153-156), al hundimiento del *Narcisa* en 1921, debe haber más de un centenar de naufragios alrededor de Cozumel, gran parte de ellos ocasionados por súbitas tempestades o huracanes.

Ésta es la historia del naufragio del *Narcisa*, extraída del informe que rindió el capitán Claudio Canto Anduce.¹⁸⁷

En plena navegación, Canto escuchó las voces de la tripulación indicando novedad; un extraño bulto flotaba a estribor. Al principio los marinos pensaban que se trataba de alguna tortuga (abundaban alrededor de Cozumel), e incluso uno de ellos se dispuso a clavar lo que creía una tortuga. Cuál no sería su sorpresa al acercarse a aquel bulto y ver que era el cuerpo de una infeliz mujer aferrada a un salvavidas. Flotando entre las olas, la náufraga desfallecía por instantes. Canto ordenó su salvamento y cuando la mujer estuvo sobre cubierta le aplicaron los primeros auxilios; hicieron que expulsara el agua tragada y la confortaron con un poco de coñac. Estaba a punto de morir, tenía aterido su cuerpo por el frío y como petrificadas las mandíbulas, de modo tal que no permitían el paso de las bebidas confortantes que el capitán Canto Anduce y sus marinos le estu-

¹⁸⁷ "Supervivientes del naufragio de *Narcisa*", *La Revista de Yucatán*, domingo 24 de abril de 1921, p. 13.

Museo de Cozumel
Capitán Claudio Canto Anduce

[1920]



La historia del naufragio de la falúa *Narcisa* puede reconstruirse a partir del informe del capitán Claudio Canto



vieron suministrando durante un buen rato. Mientras unos atendían a la mujer, el resto de la tripulación exploró distintos rumbos en aquellas aguas. Vieron a unos quince o veinte metros del lugar los cuerpos de otras dos mujeres ahogadas. Canto ordenó que se siguiera la exploración; era indudable que se trataba de un naufragio. Al poco tiempo encontraron flotando los cuerpos inertes de dos hombres. Como navegaban a unas diez millas de la costa se acercaron a tierra y descubrieron a algunos sobrevivientes que erraban a lo largo de la playa en busca de sus compañeros. Canto ordenó a sus marinos que en un bote fueran a recoger a aquellos individuos. A pesar del mal tiempo los marinos llegaron a la playa y llamaron a los sobrevivientes a embarcarse en el bote para abordar el balandro y llevarlos al puerto más próximo. Los náufragos manifestaron que no querían volverse a embarcar y preferían quedarse en tierra; suplicaron que se procediera a salvar a cuatro compañeros que suponían estaban luchando con las olas cerca de aquel lugar. Como no quisieron embarcarse, Canto ordenó que sin pérdida de tiempo se hiciera una nueva exploración para salvar a los que encontrarán. Al cabo de un nuevo recorrido por el rumbo que los náufragos de la playa indicaron, pudieron encontrar los restos de un bote motor que después se supo era la falúa de la aduana de Progreso. Aferrado a aquellos vestigios encontraron a un hombre que con desesperación luchaba por no ser arrebatado por las olas. Le tiraron un cabo y, tras el peligro de que la nave de Canto Anduce fuera estrellada contra aquel bote en desgracia, pu-

Museo de Cozumel
Carnaval

[1937]



La falúa *Narcisa* conducía tropa para la hacienda El Cuyo, cuando en altamar un golpe de agua la hizo naufragar



dieron salvar una vida más. En la nave de Canto, el náufrago manifestó que todos ellos eran soldados e iban de destacamento a la hacienda El Cuyo. Los habían embarcado en la falúa de la aduana de Progreso y en altamar, a causa del mal tiempo, uno de los tumbos de agua los arrolló y naufragaron. En total eran dieciocho personas, incluyendo a sus mujeres. El teniente, jefe del destacamento, pereció en su intento por nadar a la orilla. El sobreviviente narró que después del accidente cuatro compañeros se habían quedado sujetos a la falúa volteada, a merced de las olas; tres de sus compañeros se soltaron y pretendieron alcanzar a nado la playa, pero no habían avanzado ni diez metros cuando la fuerza del oleaje los agotó y, sin fuerza para seguir avanzando, pretendieron regresar a los restos de la falúa dando voces de auxilio; pero ¿quién iba a darles auxilio? El agua venció a aquellos hombres. Quedó el militar rescatado por Canto y un muchacho agarrado con toda su fuerza a aquellos restos de embarcación; sin embargo una ola grande arrebató al muchacho y se lo llevó.

Un solo hombre y una mujer quedaron de aquel naufragio. Canto Anduce quiso entonces desembarcarlos en El Cuyo, pero el mal tiempo que soplaba no le permitió acercarse a dicho punto por ser un puerto abierto. Sin pensarlo más, decidió llevarlos a Cozumel, punto de su destino. A su llegada a San Miguel, Canto Anduce rindió el parte correspondiente a la Capitanía de Puerto. Después, el joven capitán tomó del brazo a los dos náufragos y se los llevó a vivir a su casa. No sabemos cuánto tiempo permanecieron en Cozumel, pero en la vida de la isla mayor no serían los únicos individuos en llegar de esa azarosa manera.

Museo de Cozumel
El fotógrafo Alcérreca



Del primer Federico Alcérreca, fotógrafo de la isla, tenemos noticia en 1912, cuando acompañó al general Eguía Lis a una entrevista con los mayas de Muyil

Los Tinal, mensajeros de la paz

José Mercedes Tinal y su hijo Tomás Tinal pescaban en punta Chachalal, un lugar de la costa continental entre Tulum y Playa del Carmen, en abril de 1912. Los Tinal, pescadores de Cozumel que solían lanzar sus redes en aquellos parajes, vieron en la playa una escolta de ocho individuos que les hacían señas. Conocedores de la región, desconfiaban de los mayas que mero-deaban los bordes marítimos de Vigía Chico hasta Puerto Morelos. Sabían que los indígenas habían asesinado o tomado como prisioneros a varios incautos que se acercaban a sus playas.

Días después, en el mismo lugar volvieron a ver a los mismos hombres. Los Tinal ya no ignoraron los insistentes llamados, se acercaron a la orilla y por precaución solicitaron a los indígenas que dejaran las armas y que se aproximaran sin machetes ni escopetas. A prudente distancia, los mayas depositaron las armas. Los Tinal se confiaron, pero no del todo; después de intercambiar saludos a una distancia más corta, los pescadores de Cozumel

propusieron a los indígenas que dos de ellos subieran a la embarcación, navegarían a un islote cercano y allí conversarían.

En el islote de Chachalal conversaron amigablemente. Los indígenas eran de San Antonio Muyil, a cinco jornadas tierra adentro; inquirieron sobre productos que deseaban comprar y los Tinal respondieron que para comerciar con ellos necesitaban pedir permiso a las autoridades de Cozumel. De todos modos, como cortesía los pescadores les obsequiaron la sal que traían para conservar carnada y alimentos.

Un mes después, tal como lo habían acordado la primera vez, se repitió el encuentro. Once indígenas esperaron a los Tinal en punta Chachalal; cinco de ellos abordaron la embarcación de los pescadores y enfilaron hacia el islote. Los indígenas mencionaron la posibilidad de entrar en relaciones amistosas con el gobierno. Dijeron a los Tinal que se hallaban dispuestos a someterse si a cambio les respetaban su libertad y no los hacían víctimas de la injusticia. Esta vez los Tinal traían suficiente sal, un artículo muypreciado por los indígenas. Un capitán en el primer encuentro, luego un comandante en el segundo, parecían insuficientes para hablar de tratados de pacificación; quizá por eso los Tinal preguntaron por el general de los indígenas, o quizá

Museo de Cozumel
Hermanos González Rivero



Hijos de pioneros: Luis González Rivero (1915), Félix González Rivero (1917), Manuel González Rivero (1913)

Museo de Cozumel
Adelita Alcérreca



fue sólo por preguntar algo. El caso es que los indígenas asintieron y sin dar el nombre del general, su jefe, se limitaron a decir que se hallaba en San Antonio Muyil.

El tercer encuentro se frustró. Los Tinal no pudieron acudir al siguiente mes porque el mal tiempo se los impidió. Navegaron días después de la fecha fijada y para su sorpresa encontraron en Chachalal a los indígenas; estaban esperándolos. Esta vez con los mayas vino el patrón de la Cruz, un



José Martín era el presidente del ayuntamiento cuando el general Eguía Lis inició los pláticas de paz con los indígenas de Muyil (1912)

Museo de Cozumel
Victoria Martín



sargento y dos cabos. Los de Muyil reiteraron a los Tinal que tenían la voluntad de someterse. Los Tinal dijeron que querían hablar con el jefe, con el general de San Antonio Muyil. Los rebeldes prometieron que el general iría al encuentro del mes siguiente.

En agosto de 1912, el general Fermín Cab, jefe de la aldea de San Antonio Muyil, acudió a Chachalal. Llevaba cien hombres armados y la decisión de negociar con el gobierno. En el islote, Cab y su estado mayor expresó a los Tinal que si se respetaba su libertad y se les aseguraba la posesión de las tierras de su aldea, estaban dispuestos a someterse con su gente.¹⁸⁸

Cinco días después, los Tinal avisaron al presidente municipal de Cozumel y al poco tiempo el general Rafael Eguía Lis, gobernador del territorio, se puso al frente de las negociaciones.

En septiembre de 1912, la *Corregidora* pasó a Cozumel por varios isleños que acompañaron al general Eguía Lis a una entrevista con los indios de Muyil. A bordo de la embarcación, Eguía recibió a los Tinal y a Patricio Rivero, quien fungiría como intérprete. Adicionalmente, el general Eguía

¹⁸⁸ Los datos sobre estos primeros encuentros se relatan en la *Revista Peninsular*, 8 de noviembre de 1912, p. 5.

invitó a otros isleños que se sumaron al grupo: el comerciante Óscar Coldwell, el inspector Francisco G. Torres, el presidente del ayuntamiento José Martín, el fotógrafo Federico Alcérreca, el cura Francisco Palau y el reportero de la *Revista Peninsular*. Todos partieron a Chachalal, incluyendo a Gregorio Vázquez y el maya Domingo Dzib, prisioneros que residían en la isla. La *Corregidora* estaba al mando del oficial Santiago Santana y la tripulación estaba constituida por marinos y mozos de cocina, estos últimos eran varios zapatistas que estaban recluidos en el territorio. Con el general Eguía Lis venían otros militares: el mayor médico Gonzalo Pérez Castillo, el joven teniente Pascual J. León, secretario particular de Eguía Lis, un teniente de apellido Barón y el señor Felipe Peniche, a quien se le invitó también como intérprete.

A bordo llevaba varios obsequios para los indígenas de Chemuyil: telas, machetes y un rifle para el general Cab, entre otras cosas. Durante la travesía varios chubascos los sorprendieron y el temor de que se desatara el mal tiempo estuvo presente durante toda la travesía. Llegaron por un lugar conocido como Punta Inah, y dos horas después, costeando rumbo al sur, llegaron a Chachalal. Anclada a prudente distancia, la *Corregidora* lanzó un bote al agua en el que desembarcó el general Eguía Lis y parte de los invitados. La amenaza del mal tiempo persistía y el mar borrascoso se hacía peligroso en aquella costa marcada por escarpadas rocas. El pequeño bote hubo de hacer dos viajes para desembarcar a la totalidad de los invitados. En tierra siguieron por la orilla de una playa rocallosa; 500 metros de caminata los condujeron a una brecha que los guiaba al interior de la selva; allí, bajo la persistente llovizna vespertina, encontraron al grupo de indios de Chemuyil. Las chozas daban la impresión de haber sido construidas con premura y los 56 indios que estaban con el general Cab presentaban un aspecto deplorable. Cab vestía una chamarra de cotí y calzón ancho de manta. Sentado en una pequeña hamaca de hilo, se ponía de pie para corresponder al saludo de cada uno de los visitantes. Eguía Lis se sentó en la proximidad de Cab. Con papel y lápiz en la mano y ayudado por Patricio Rivero inició el interrogatorio en lengua maya. Los circundaban todos los indios y entre ellos estaban los maestros que también hacían preguntas sobre tal o cual cosa. Temerosos al principio, complacientes poco a poco y contentos al final, los indígenas pronto estaban dispuestos a visitar Cozumel. Dos horas duró la entrevista y al final las mantas y estribillos, el cotí y las fajas, los sombreros y tijeras, los peines y pañuelos, todo aquello que Eguía Lis repartió entre los de Chemuyil, fue sinceramente agradecido.¹⁸⁹

A su regreso a Cozumel, la *Corregidora* llevaba 22 nuevos pasajeros para el puerto de San Miguel; eran los mayas de Chemuyil a los que el general Cab les había autorizado visitar la isla de Cozumel en compañía del general Eguía Lis.

La súbita remoción del general Rafael Eguía Lis en el cargo de gobernador del territorio de Quintana Roo pudo haber interrumpido los acercamientos con los indígenas de Muyil. El nuevo jefe político del territorio,



¹⁸⁹ Véanse detalles en la *Revista Peninsular*, 28 de septiembre de 1912, p. 6.

Museo de Cozumel
Hermanos Borge



El fundador de la Universidad de Quintana Roo (1991), Miguel Borge Martín, antes de cumplir los dos años.
Lo sostiene su hermano José

Alfredo Cámara Vales, al hacerse cargo de los asuntos del territorio de Quintana Roo, tenía otras prioridades:

—¿Podría usted decirnos si es verdad que piensa trasladar la capital de Santa Cruz de Bravo a otro lado?

—Efectivamente; éstos son mis deseos, de acuerdo con el Supremo Gobierno, pues todos los empleados federales y civiles se quejan del clima que es muy malsano en Santa Cruz.

—¿Podría usted decirnos en qué lugar piensa poner la capital?

—Mis deseos son que sea en este puerto de Cozumel, por lo sano que es, por lo alegre y por que aquí hay vida propia: máxime que ya se trata en estos momentos de poner un cable de Puerto Morelos a aquí—San Miguel de Cozumel—, a reserva de la radiotelegrafía que ya está presupuestada y que el gobierno tiene hoy en estudio.

—¿Nos podría decir qué otros proyectos tiene?

—Sí, señor, uno de los que más me preocupan es la terminación del ferrocarril a Peto, y pienso concluirlo lo más pronto posible, para el fácil movimiento comercial, así como la pronta pacificación de los mayas.

—¿Cree usted en la pronta pacificación de los mayas?

—No lo dudo, pero desearía hablar con los Tinal, padre e hijo, de quienes se dice que a ellos se debe la presentación de los de San Antonio Muyil y sé que aquí en Cozumel radican ellos, y hoy mismo pienso hablarles sobre este particular.¹⁹⁰

Eguía Lis fue destituido del cargo de gobernador del territorio, no de jefe de la guarnición militar. A su regreso de la ciudad de México, Eguía retomó las conversaciones con los indígenas. Al parecer, el presidente Madero le había autorizado hacer concesiones a los mayas para la explotación de maderas y resinas. Los planes de Eguía incluían entablar pláticas con los indígenas del pueblo de Tulum, Santa Cruz Chico y Pom. Para los Tinal también arribó con una sorpresa: "trajo un valioso obsequio en efectivo (500 pesos) para los señores José Mercedes Tinal e hijo".¹⁹¹

La muerte del general Fermín Cab y el ascenso de Pablo Pat como nuevo jefe de los indígenas de San Antonio Muyil fue otro suceso que pudo haber roto la inicial relación con el gobierno. Tomás Tinal, por encargo de Eguía Lis, se internó hasta San Antonio Muyil, allá se reunió con unos 200 indios; les hicieron saber que el general Fermín Cab había fallecido el 27 de enero de 1913. Una viuda, cuatro niños y una última recomendación, hecha en su lecho de muerte, de que su aldea continuara con las pláticas de pacificación, fue lo que Cab dejó. Por primera vez Tomás Tinal entraba hasta San Antonio Muyil. Guiado por Juan Montero, el cozumeleño se tardó 24 horas de Chachalal a la aldea. Dos cosas adicionales le hicieron saber a Tinal: que los de Muyil estaban dispuestos a cumplir la última recomendación del general Cab acerca de continuar el acercamiento con el general Eguía Lis y que Ponciano Pablo Pat, un prestigiado jefe indígena entre los de Muyil, ocuparía el lugar del general Cab.¹⁹²



¹⁹⁰ La entrevista apareció en la *Revista Peninsular*, 28 de noviembre de 1912, p. 6.

¹⁹¹ *Revista Peninsular*, 18 de diciembre de 1912, p. 6.

¹⁹² *La Revista de Yucatán*, viernes 7 de febrero de 1913, p. 5.



Museo de Cozumel
Vitalia López Vivas

[1927]



Cozumeleños de los años veinte

Al poco tiempo, Rafael Eguía Lis llevó a Chachalal varios artículos que los de Muyil pidieron a través de Tinal. Los indígenas manifestaron nuevamente su deseo de mantener buenas relaciones con el gobierno federal y local. Pidieron que se estableciera un destacamento militar en el mismo pueblo de San Antonio, pues tenían el temor de que los de Tulum o Santa Cruz los atacaran por las relaciones que habían establecido con Eguía. Informaron que las pláticas de paz con aldeas como Tulum y Santa Cruz Chico habían fracasado a causa de que corrieron falsas noticias, al parecer procedentes de Kantulnilkín, encaminadas a despertar la desconfianza de estas aldeas respecto de las intenciones del gobierno.

Eguía mantuvo la esperanza de lograr la pacificación en aquella área al norte de Santa Cruz de Bravo; el hecho de que los indígenas de Chun Ox se hubieran presentado espontáneamente a la administración de la Compañía del Banco de Londres y México, en las ruinas de Santa María, para trabajar en las chiclerías, "habiendo obtenido ya su primera raya de 400 pesos", le hacía suponer que poco a poco la pacificación en aquella zona se iría materializando.

A Eguía Lis los de Muyil le solicitaron, con la misma insistencia que el

Museo de Cozumel



Cozumeleños contemporáneos: Rosa Joaquín Alcérreca
y Addy Joaquín Coldwell



Museo de Cozumel



Velio Vivas, futuro cronista de la isla, en medio de dos enseres fundamentales de la infancia: una apropiada dotación de lactógeno y un buen caballo

destacamento militar, la apertura de una amplia brecha que comunicara San Antonio Muyil con la costa.¹⁹³

Para arreglar detalles sobre estas peticiones, Eguía Lis y Pat debían reunirse el 6 de marzo en Chachalal. Previamente, al lugar llegaron los Tinal acompañados de otros indígenas que vivían en la colonia San Martín de Cozumel: Manuel Uc, Juan Montero y José Montero. Estos últimos iban con la intención de platicar con Pat para que les diera permiso de labrar la tierra en las cercanías de Chachalal. Un día antes llegó Pat a la playa escoltado por treinta hombres. A su regreso de Chachalal, los Tinal trajeron a Isidoro y Crecencio Cem, dos indígenas de San Antonio Muyil que pidieron a Pat que los dejara conocer Cozumel; el mismo Pat estuvo a punto de embarcarse para ir a la isla. A su arribo a San Miguel, los dos indígenas de San Antonio Muyil fueron recibidos y atendidos por el inspector de escuelas Francisco Torres y por el presidente del ayuntamiento, Primo Aguilar.¹⁹⁴ Meses después, el propio general Pat sería objeto de estas atenciones y su presencia en la isla poco a poco se haría familiar.

En septiembre de 1913, en la canoa *Esperanza*, procedente de Puerto Morelos, arribó Pablo Pat a Cozumel. El jefe maya había hecho su viaje por tierra, de su aldea a Puerto Morelos en tres días, caminando por la playa. En Puerto Morelos el administrador de la compañía chiclera de ese lugar lo trató con cortesía; sin embargo, Pat resentía la caída que sufrió al volcarse la plataforma en que lo paseaban. Acompañado de su hijo Manuel y su cuñado Eugenio Canché, Pat permaneció en el puerto hasta que pidió ser conducido al continente, a Chachalal. El intermediario Tomás Tinal y el policía Adrián Caamal se encargaron de llevarlo. Aquella ocasión, el repor-

tero de *La Revista de Yucatán* escribió: "El consabido general Pat, fue invitado hace tiempo por el Ministro de Gobernación a dar un paseo a México, y todavía no olvida la invitación, diciendo que tiene deseos de tratar personalmente con el presidente Huerta todo lo que concierne a la pacificación maya".¹⁹⁵

¹⁹³ *La Revista de Yucatán*, martes 25 de febrero de 1913, p. 3.

¹⁹⁴ *La Revista de Yucatán*, viernes 14 de marzo de 1913, p. 6.

¹⁹⁵ *La Revista de Yucatán*, martes 30 de septiembre de 1913, p. 5.

Fanalito de San Miguel*

Animados por la posibilidad de que los buques fruteros de las grandes compañías norteamericanas —en su ir y venir de la costa este estadounidense a Centroamérica— fondearan en Cozumel, la más grande isla mexicana que les quedaba de paso; empujados por las necesidades de la navegación de cabotaje, pues daba la impresión de que cada vez eran más las pequeñas embarcaciones de vela que hacían el tráfico entre Progreso y Belice, pasando por las islas de la parte oriental de Yucatán (Holbox, Isla Mujeres y Cozumel) así como por cualquier punto de la costa donde la explotación del palo de tinte y de maderas reclamara víveres, herramientas o trabajadores; y contagiados por el entusiasmo del nuevo jefe político del recién creado Partido de las Islas, los cozumeleños iniciaron la construcción de un faro el 5 de mayo de 1892.¹⁹⁶ No era construcción menor. La base y el cuerpo de piedra del faro alcanzarían una altura de 25 metros sobre el nivel del mar, la cúspide sería coronada con una guía luminosa de 9 millas de intensidad.

La intervención del mayor José D. García, el jefe político, incluyó no sólo el trazo y los cálculos del futuro faro; con anticipación promovió una suscripción pública para recaudar dinero. De los colonos de condición modesta obtuvo materiales y los invitó a cooperar con mano de obra; de buen ánimo muchos aceptaron. Con parte del dinero, García se apresuró a adquirir una hermosa farola en Nueva Orleans; era el trozo de luz que se sujetaría a la columna. No habría más oscuras noches de tormenta en las que con facilidad se perdieran los navegantes. Ya no se cruzaría a ciegas aquel mar sembrado de arrecifes.

El siglo XIX concluyó sin que se hubiera terminado la construcción del faro. El dinero, los materiales y el entusiasmo se desvanecieron junto con la centuria. Quizá, como dijo un periódico en 1895, el gigante faro de Cozumel era demasiado para el corto número de población y para su pobreza. La obra se suspendió, el dinero se agotó. La cal, la madera y las piedras comenzaron a desaparecer.

Enrique Rosado dijo a un periodista que varios vecinos habían tomado el material como préstamo, sin que lo hubieran regresado. Dijo también que la farola estaba colgada en la casa del jefe de la Sección Marítima esperando ser elevada al pedestal de la columna.¹⁹⁷ El reportero de *La Revista de Mérida*, a quien Rosado confió lo anterior, sugirió aprovechar la farola colocándola aunque fuera sobre un poste. Pero los recursos del erario en la isla eran tan escasos que incluso se dudaba poder mantener viva la flama que



* Una primera versión de este apartado fue originalmente escrito para el proyecto "Origen y desarrollo de poblaciones y ciudades en Quintana Roo", dirigido por Gabriel A. Macías Zapata y financiado por el Concayt.

¹⁹⁶ "Apertura del segundo periodo de sesiones de la H. XIV Legislatura", *La Razón del Pueblo*. Periódico Oficial de Yucatán, lunes 4 de junio de 1892, núm. 863, p. 1.

¹⁹⁷ "El faro de Cozumel. Su fracaso y su necesidad", *La Revista de Mérida*, sábado 21 de diciembre de 1895, núm. 2952, p. 2.

generaba la luz de 9 millas de intensidad. Era necesario buscar la ayuda del gobierno federal.

Por encima del beneficio que el faro tendría para la navegación de cabotaje, más allá de acarrear dividendos al comercio de Progreso y Belice, sitios donde se adquirirían distintos productos que iban a parar a las islas y ranchos copreros de la costa oriental yucateca, estaba una justificación que en los cálculos de la administración porfirista adquirió un peso considerable: el faro de San Miguel apoyaría los trabajos de la pacificación de los mayas rebeldes. Los movimientos que se hagan por el oriente o por Bacalar —se razonaba— tendrán un recurso en Cozumel, y no será difícil que alguna vez el faro oriente “con sus rayos luminosos a nuestras tropas que navegan de noche, [señalándoles] el lugar de peligro para evitarlo y el sitio de puerto para buscar su refugio”.¹⁹⁸



No sólo a los navegantes de la armada porfirista les sirvió de guía. Cuando San Miguel tuvo su faro en el nuevo siglo, los propios cozumeleños del puerto y de las rancherías en el interior de la isla solían utilizarlo como punto de referencia. Así, cuando el joven comerciante Félix González Bonastre trajo en 1919 un automóvil que compró en Belice,¹⁹⁹ y que según parece fue el primero en rodar por las calles de San Miguel, los vecinos afirmaban que en su primer paseo por el pueblo don Félix había conducido en dirección al faro, acompañado del administrador de la aduana, José María Cabrera, del presidente del ayuntamiento, Eligio H. Marrufo y del comerciante Bernardo Alonso. O cuando Carlos Pardío Cámara llegó a la isla en 1918 a establecer la oficina de la Negociación Chiclerá Mexicana de Zubarán, Pardío y Compañía,²⁰⁰ los recolectores de la goma supieron que la oficina de ese señor estaba detrás y a la derecha del faro. O bien, cuando el profesor Ignacio Herrera arribó en 1919 a encargarse de la ayudantía de la escuela de varones de San Miguel,²⁰¹ en el pequeño muelle los vecinos le indicaron que detrás del faro estaba la escuela. Para los porteños era tan familiar el faro que cariñosamente le llamaban “el fanalito de nuestro puerto”.²⁰²

Con proporciones menores al que quiso construir el mayor García, se erigió el faro de San Miguel. En los años posteriores a la creación del territorio federal de Quintana Roo (1902), los isleños fueron testigos y beneficiarios de la construcción de otros faros en los extremos de Cozumel, en punta norte y en punta sur; en Isla Mujeres, en Isla Contoy, en la isla de Holbox y en varios sitios de la faja costera del continente, como Punta Herrero, Vigía Chico o Xcalak. Para 1912 las torres con guías luminosas se habían multiplicado como hongos en la costa e ínsulas del naciente territorio federal.

¹⁹⁸ *Idem.*

¹⁹⁹ “El primer automóvil”, *La Revista de Yucatán*, sábado 21 de mayo de 1919, p. 7.

²⁰⁰ “La negociación chiclerá mexicana de Zubarán, Pardío y compañía”, *La Revista de Yucatán*, viernes 1 de noviembre de 1918, p. 5.

²⁰¹ “La Corregidora”, *La Revista de Yucatán*, martes 29 de abril de 1919, p. 5.

²⁰² “Construcción del edificio para la aduana”, *La Revista de Yucatán*, 27 de noviembre de 1921, p. 5.

Conclusiones

DURANTE EL AUGE DEL CHICLE, primero en los años veinte y después en los cuarenta, Cozumel se transformó en un importante puerto de la costa oriental de Yucatán. Por el muelle de San Miguel salieron cientos de kilos de goma en dirección a los Estados Unidos; los ingresos fiscales por este concepto, los empleos generados alrededor de la explotación de la goma y el impulso al comercio alimentado por una población en constante crecimiento, permitieron que San Miguel fuera el puerto más grande, más próspero y más poblado del Quintana Roo de los años veinte.

Empresas como la Negociación Chiclera Mexicana, que operaba desde Cozumel, participaron activamente en la vida política de la isla. Su trato con los indígenas mayas de la zona centro de Quintana Roo no deja de sorprender: los empresarios del chicle lograron lo que en décadas no consiguió el ejército yucateco, los batallones porfiristas ni las huestes revolucionarias: sacar a los mayas de sus selvas. En pocos años, el chicle obligó a que los aún insumisos mayas de Quintana Roo viajaran a Cozumel, el pujante centro comercial de la entidad; a Payo Obispo, capital del territorio federal de Quintana Roo, y a la misma ciudad de México. Ciertamente, desde Cozumel, empresas como la Negociación Chiclera Mexicana manejaron una porción significativa de la vida doméstica en la región maya de Quintana Roo, esto es, la zona chiclera por excelencia.

En Cozumel, la bonanza chiclera de los años veinte dejó clara huella en la vida de los porteños; de las mejoras públicas a la infraestructura para la navegación, de las escuelas a la vida comercial, y del confort de la vida privada al surgimiento de un grupo económico con fuerte arraigo en la isla. A la sombra de la riqueza generada alrededor de la resina, Cozumel se erigió en la capital económica del territorio.

EL MUELLE DE COZUMEL, aparte de ser termómetro de los altibajos en la



recolección y exportación del chicle, fue espacio de enfrentamiento entre los comercializadores de la goma y los obreros encargados del alijo y desalijo de ésta. La vida sindical en el muelle no fue tersa; nacida con el impulso del tráfico marítimo chiclero, en contra de los intereses de las casas comerciales de la isla y alimentada por el nuevo espíritu de los gobiernos revolucionarios, la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel se incrustó en la vida pública porteña de la bonanza chiclera.

Comerciantes e intermediarios de la resina, arraigados en la isla, necesariamente conformaron un compacto grupo de interés que frecuentemente rivalizó con los gobernadores del territorio designados en la capital del país. Adicionalmente, un factor geográfico permitió incomunicaciones y equívocos que mantuvieron el antagonismo; la oficina de cada nuevo gobernador siempre estuvo en el sur de Quintana Roo, en Payo Obispo, en el extremo opuesto de donde se encuentra la isla y a donde no se podía llegar fácilmente.

La creciente ascendencia de los comerciantes isleños en la vida pública del territorio se convirtió en una incomodidad para los gobernadores designados en la ciudad de México. En ese contexto, la Agrupación Obrera Mixta de Cozumel fue alentada por el gobierno territorial; el apoyo obedeció a una calculada ganancia de este vínculo a favor de la autoridad gubernamental y en detrimento de los dueños del capital en la isla. Los obreros organizados, los maestros rurales situados en San Miguel y los delegados de gobierno en la ínsula fueron el contrapeso más evidente que sucesivos gobernadores utilizaron para frenar la creciente influencia de los comerciantes cozumeleños en la vida política de Quintana Roo.

El itinerario de los sucesos sindicales porteños estuvo marcado por cíclicos enfrentamientos, ya sea por el encono provocado por el desacuerdo en las tarifas de alijo, ya en las disputas por los puestos de elección en la isla, o simplemente por las naturales discordias al interior de la organización. Puntualmente, un activo periodismo insular dio cuenta de estos hechos, a la vez que él mismo se convertía en parte de los nuevos grupos públicos que irrumpieron en la vida porteña de los años veinte.

LA AGRICULTURA EN COZUMEL fue abandonada no sólo por la improductividad del suelo isleño; los cíclicos fenómenos naturales como los huracanes, y problemas de tenencia de la tierra fueron factores importantes que obligaron a muchos labradores a emplearse en el muelle de Cozumel, en el alijo del chicle, o en tierra continental, en la recolección de la goma. La apología del paraíso agrícola que Goodrich escribió en el siglo anterior contrasta con los lacónicos informes de los inspectores de la Secretaría de Fomento.

La propiedad de la tierra en Cozumel no siempre fue muy clara. Desde la concesión de la isla a Sierra Méndez en 1884, los espacios para ejido, de fundo legal, así como la extensión de algunas fincas carecieron de precisión. Durante el crecimiento poblacional de la década de bonanza chiclera, los problemas relacionados con la propiedad de la tierra se agravaron. Por un lado, se encontraban los poseedores de viejas fincas; por otro, emergen-



tes propietarios de ranchos que al amparo de las nuevas leyes del país ocupaban terrenos nacionales; por su parte los labradores, animados por la retórica revolucionaria, solicitaron con nuevos bríos la dotación de ejidos. El punto de conflicto fue la franja costera de la isla: los labradores, que en realidad trabajaban en el muelle, pedían ejidos en la costa; los viejos finqueros reclamaban partes de la costa como su propiedad, y los nuevos aspirantes a apropiarse de algún terreno en la costa esgrimieron las recientes leyes sobre ocupación de Terrenos Nacionales difundidas por el gobierno revolucionario.

La dotación de ejidos en Cozumel estuvo aplazada por mucho tiempo, aun en la década posterior a la Revolución y en el cardenismo. En los años cincuenta, poco después del segundo auge del chicle, cuando parecía que por fin se otorgarían los ejidos definitivos, la expectativa de una nueva industria en la isla volvió a detener la dotación de tierras para cultivo. En las oficinas gubernamentales, encargadas de las tierras de la nación, surgió una polémica sobre la conveniencia de otorgar la dotación ejidal para Cozumel del decreto de 1945 sin perjudicar el futuro turístico de Cozumel. Finalmente, un gazapo aritmético cometido al calcular la superficie de la isla vino a conservar la franja costera de la isla, impidiendo que fuera otorgada como ejido y preservándola para la futura industria turística.



Fuentes empleadas

Archivos

- AGA Archivo General Agrario (México, D. F.)
Fondo Cesión Gratuita
Fondo Diversos
Fondo Dotación de Ejidos (dictámenes)
Fondo Dotación de Ejidos (ejecución)
Fondo Dotación de Ejidos (informes reglamentarios)
Fondo Dotación de Ejidos (planos)
Fondo Dotación de Ejidos (proyectos de localización)
Fondo Islas
Fondo Terrenos Nacionales en Compra
- AGE Archivo Genaro Estrada, Secretaría de Relaciones Exteriores (México, D. F.)
Sección Siglo XIX
Sección Siglo XX
Fototeca
- ACEY Archivo General del Estado de Yucatán (Mérida, Yuc.)
Sección Gobernación
Sección Hacienda
Sección Iglesia
Sección Justicia
Sección Población
- AGN Archivo General de la Nación (México, D. F.)
Fondo Aduanas
Fondo Gobernación
Fondo Departamento del Trabajo
Fondo Dirección General de Gobierno
Fondo Obregón-Calles
Fototeca
- AGQR Archivo General de Quintana Roo (Chetumal, Q. Roo)
Fondo Federación de Cooperativas Chicleras
Fondo Territorio Federal
Fototeca



- AHMM Archivo Histórico Militar de México, Secretaría de la Defensa Nacional (México, D. F.)
Fondo Cancelados
- AHSEP Archivo Histórico de la Secretaría de Educación Pública (México, D. F.)
Fondo Inspecciones Federales
Fondo Dirección General de Primarias
Fondo Territorio de Quintana Roo
Fototeca
- AHSSA Archivo Histórico de la Secretaría de Salubridad y Asistencia (México, D. F.)
Fondo Salubridad Pública
- APDUIA Archivo Porfirio Díaz de la Universidad Iberoamericana (México, D. F.)
- FT Fundación Toscano (México, D. F.)
- FP Fototeca de Pachuca, Instituto Nacional de Antropología e Historia (Pachuca, Hgo.)
- FRICM Fondo Reservado del Instituto Cultural Mexiquense (Toluca, México)
Colección Incunables
- UHCN Unidad de Historia y Cultura Naval, Secretaría de Marina (México, D. F.)
Fondo "La Soledad"

Hemerografía

- The Clarion*, Belice, 1905
- El Criterio*, Mérida, Yucatán, 1873
- Diario de Yucatán*, Mérida, Yucatán, 1925-1926
- La Razón del Pueblo*, Mérida, Yucatán, 1892
- La Revista de Mérida*, Mérida, Yucatán, 1895
- La Revista Peninsular*, Mérida, Yucatán, 1912
- La Revista de Quintana Roo*, 1928
- La Revista de Yucatán*, Mérida, Yucatán, 1913, 1914, 1919-1925
- Orión*, Cozumel, Quintana Roo, 1927

Bibliografía

- A Nautical...*
- 1856 *A Nautical Description of the Gulf of Mexico and Bay of Honduras, and of the islands of Porto Rico, Haiti, Jamaica, Cuba, The Bahamas, Compiled Chiefly from the Surveys Made by Order of the British, United States and Spanish Governments*, 7a. ed., Londres, James Imray and Son.
- Antochiw, Michel
- 1998 *Cozumel. Padrones y poblamiento*, Mérida, Fundación de Parques y Museos de Cozumel.
- Antochiw, Michel y Alfredo César Dachary
- 1998 *Historia de Cozumel*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Bricker, Victoria Reifler
- 1998 *El Cristo indígena, el rey nativo. El sustrato histórico de la mitología del ritual de los mayas*, México, FCE.
- Beteta, Ramón
- 1937 *Tierra de chicle*, México, Departamento Autónomo de Periodismo y Publicidad.



Careaga Viliesid, Lorena

- 1990 *Quintana Roo, una historia compartida*, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.

Case, Henry

- 1911 "Quintana Roo" en *Views on and of Yucatan, besides notes upon parts of the State of Campeche and the Territory of Quintana Roo, collected during a long residence in the Península, Mérida, Yuc., s.f.*

César Dachary, Alfredo y Stella M. Arnaiz B.

- 1998 *Cozumel: los años de espera*, Mérida, Fundación de Parques y Museos de Cozumel.

Edwards, Clinton R.

- 1954 *Geographical reconnaissance in the Yucatan Peninsula*, Berkeley, manuscrito.

Everton, Macduff

- 1991 *The Modern Maya: a culture in transition*, Albuquerque, University of New Mexico, Press.

Goodrich, C. L.

- 1874 *Cozumel Island, the New Tropical Paradise, its History, Government, Character, Resources, Climate, Location, Soil, Products, Inhabitants, etc. with the inducements offered emigrants to go there: free lands, perfect healthfulness and beauty of climate splendid chance for homes and fortunes*, St. Louis Mo. Powell and Maynard Printers.

Heuer, Federico

- 1945 *La industria del chicle*, México, UNAM, tesis de licenciatura.

Hoy, Carlos

- 1998 *Breve historia de Quintana Roo*, Chetumal, Q. Roo, GEO.

Itinerarios...

- 1851 *Itinerarios y leguarios que proceden de Mérida capital del Estado de Yucatán a las vigías de su parte litoral, a las cabeceras de los partidos que lo componen; de éstas a las que son limítrofes; y de los puntos más notables de su costa*, Mérida de Yucatán, tipografía de Manuel Mimeza.

Macías Zapata, Gabriel Aarón

- 1997 *Bosque tropical, comercio y aduanas en la Costa Oriental de Yucatán (1884-1902). La formación del Territorio Federal de Quintana Roo*, Chetumal, Q. Roo, tesis de maestría.

- 1998 "La posesión del paraíso. El conflicto por la tierra en Cozumel durante el porfiriato", ponencia presentada en el coloquio internacional Lo agrario a través de la historia de México, Chetumal, Q. Roo, septiembre.

- 1999 "Entre la tolerancia y el contrabando. Pescadores cubanos en la costa oriental de Yucatán, 1872-1898", ponencia presentada en la VI Conferencia anual de la Asociación Mexicana de Estudios del Caribe, Campeche, Camp., abril.

Macías Richard, Carlos

- 1997 *Nueva frontera mexicana. Milicia, burocracia y ocupación territorial en Quintana Roo*, México, Conacyt/Universidad de Quintana Roo.

Ramos Díaz, Martín

- 1995 "Cine, circo y teatro en Quintana Roo durante los años veinte", *Cultura Sur*, núm. 35, México, Conaculta, pp. 5-9.

- 1996 "Islas mexicanas en el Caribe", *Revista Mexicana del Caribe*, núm. 1, Chetumal, Q. Roo, pp. 148-168.

- 1998 "Estampas de frontera. Entretenimiento y fiestas cívicas en Payo Obispo", en *Payo Obispo 1898-1998 Chetumal. A propósito del Centenario*, Chetumal, Q. Roo, Universidad de Quintana Roo, Municipio de Othón Blanco, pp. 123-155.



Rosado Iturralde, Gonzalo de Jesús

1949 *Breve historia de Cozumel*, Cozumel, Q. Roo, Club del Libro, Compañía Linotipográfica Peninsular.

Stephens, John

1984 *Viajes a Yucatán*, Mérida, Yuc., Dante.

Sullivan, Paul

1998 *¿Por qué lucharon los mayas rebeldes? Vida y muerte de Bernardino Cen*, Chetumal, Universidad de Quintana Roo.

Toscano, Salvador y Pedro Sánchez

1918 *Informe rendido por la comisión geográfico-exploradora de Quintana Roo al C. Subsecretario de Fomento*, México, Oficina Impresora de la Secretaría de Hacienda.

Vázquez Monsreal, Antonio

1984 *Cimientos, semblanzas cozumelenses*, Cozumel, Q. Roo, H. Ayuntamiento.



Índice analítico

- Abitia, Librado, gobernador de Quintana Roo: 38, 58
Agricultores: 49, 69-94
Agricultura, abandono de la: 20, 69-94, 118; desarrollo de la: 7,8,12, 69-94
Agrupación Obrera Mixta, sindicato: 19, 49, 50, 58-62, 73, 118
Águila, El, compañía petrolera: 53, 54
Aguilar Anduce, Primo, presidente municipal: 37; agente consignatario: 53
Aguilar, G., tienda de: 17n
Aguilar, Macario, víctima de atentado: 38, 54, 58
Aguirre, Amado, gobernador de Quintana Roo: 47
Akumal, pueblo maya: 29
Alberto, pailebote con un porte de 60 toneladas: 52, 82
Albino, Vicente, agricultor: 12
Alcalde primero: 17
Alemán, Miguel, director del Consejo Nacional de Turismo: 91
Alice E. Jones, pailebote hondureño: 72
Alicia, barco: 41
Alonso Sucesores, casa comercial: 35
Alonso, Bernardo, comerciante: 51, 54
Alpuche, Atanasio, víctima de atentado: 56, 58
Alvarado, Salvador, revolucionario: 72
Amalia, canoa: 54
American Chicle, empresa: 23; capital de la: 23n
American Yucatan Development Company, empresa: 83
Ancona Albertos, gobernador de Quintana Roo: 43
Anduce, Engracia: 79
Angulo Hermanos, tienda: 38
Angulo, Ramón, empleado: 51
Antochiw, Michel, autor: 15n
Atentados, con dinamita: 58
Aviación: 76, 87
Ayala, Leónides, maestro rural: 76
Azteca, fábrica de jabón: 56
Bacalar, laguna de: 24
Baduy, señor, concesionario: 43, 47
Bahía de la Ascensión: 23
Banco de Londres y México, concesionario: 58, 72, 112
Barcos perdidos: 100, 101
Bautista Anduce, Juan, comerciante: 17
Bautista Vega, Juan, dirigente indígena: 33, 34, 39, 43
Belice Comercial y Compañía, empresa: 35, 53
Belice: 16, 79
Boca Paila, muelle: 23, 52
Bonastre, Félix, comerciante tabasqueño: 16n, 51, 54
Borge Martín, Miguel, fundador de la Universidad de Quintana Roo, 108f
Bravo, Ignacio, militar: 17n
Bricker, Victoria, autora: 31n
Caamal, Paulino, jefe de los mayas de Tulum: 34, 41
Cab, Fermín, dirigente indígena: 108, 111
Cain, Henry E., agente comercial: 35
Caleta, La: 91
Cámara Vales, Alfredo, comprador de chicle: 41
Campeche, estado de: 23; puerto de: 38; sonda de: 53
Campo aéreo: 71, 88
Canto Anduce, Claudio, capitán: 53, 100-105
Cardenismo: 76, 77, 92

- Careaga Viliesid, Lorena, autora: 31
 Carey: 16
 Carmen, puerto del: 38
 Carranza, Venustiano, presidente de México: 29
 Casa Bromberg, compañía chicleros: 23
 Casa Municipal, local de la: 17
 Catherwood, dibujante: 17
 Cedral: 69
 Celarain, Pablo, faro: 94; marino: 16; punta: 17
 Censo, de 1850: 15; escolar de 1922: 63; agrícola de 1944: 77
 Chachalal, punta: 106, 107, 109, 112, 114
 Chemax, pueblo: 15-19
 Chicle Development Company: 23, 39
 Chicle: 12; acopio de: 23; alijo de: 12; árbol de: 23, 28, 77; auge del: 19, 117; campamentos de: 30, 34; enfardamiento y estiba de: 58; embargo de: 38; embarques de: 150; compra de: 39; explotación de: 7, 24, 118; ganancias del: 27, 41; impuestos sobre: 43; recolección del: 27; tarifas de carga: 58
 Chumpom, pueblo maya: 29, 30
 Club de Obreros y Campesinos, sindicato: 50, 58
 Coatzintla, Veracruz: 24
 Cocos, cargamento de: 53, 82; cultivo de: 12, 60, 69
 Coldwell Anduce, Óscar, casa de: 17n; comerciante: 51, 82
 Coldwell y Bonastre, consignatarios: casa comercial: 34, 37, 38, 51, 61
 Colombia, finca: 81
 Comercio: 7, 8; de pescado: 18
 Comité agrario local: 73
 Compañía Mexicana de Aviación: 88
 Compañía Panamericana de Aviación: 88
 Concesiones forestales: 12, 17, 28, 34, 41-48
 Cooperativas, de consumo: 60, 62; de explotación forestal: 61
 Coral, Pascual, gobernador: 37
 Coral, Vicente, habitante de Isla Mujeres: 56
 Corozal, Belice: 24
Corregidora, canoa guardafaros: 51, 100, 108
 Cozumel: 8, 28; aduana de: 16n, 23; alijadores: 49; alumbrado público: 56; calles de: 37; colonos: 69; entrada y salida de buques: 16; movimiento marítimo: 49; muelle: 49, 62, 117; superficie de: 85, 94
Criterio, El, periódico: 15
 Cuartel, local: 17
 Cuyo, El, hacienda: 104
 De la Cruz Ke, Juan, dirigente maya de Icaiche: 41
 De Mayne, Mr., autor: 16, 16n
 Díaz del Castillo, Bernal: 11
 Dixon, Brandt V.B., presidente de la Universidad de Tulane: 84
 Earle, Harry J., empresario: 17, 84
 Eguía Lis, Rafael, gobernador de Quintana Roo: 108, 109, 111, 112
 Ejidos: 78, 90, 119; de Cedral: 69; de San Miguel: 69, 72; definitivos: 71; demanda de: 69; dotación de: 71; invasión de: 91
 Elecciones: 50, 56, 58
 Empresarios: 51-58
 Esquivel Cantón, José, empresario: 38, 39
 Estación inalámbrica: 37
 Estados Unidos, los: 13, 18
 Exportaciones: 13, 18, 118
 Faros: 20, 53, 115, 116
 Federación de Obreros de Progreso: 60
Fénix, balandro: 52
 Fisher, George, agricultor: 12
 Florida: 79
 Fuentes, Ignacio, diputado: 50, 56
Gansfjord, vapor con bandera noruega: 54
 Garabana Isidoro, comerciante español: 51
 Garabana, Enrique, sobrecargo español: 51
 García, José Antonio, jefe político: 15, 115
 Garza, Candelario, gobernador: 58
 Gaxiola, Ángel, oficial mayor de Gobernación: 37
 Gómez Gallardo, agente confidencial: 35
 González Bonastre, Félix: 38, 58, 82
 Goodrich, autor: 19, 82
 Grupos públicos: 19
 Guatemala: 23
 Guerra de Castas: 7, 8, 12, 15, 17
 Guillermo de Suecia, príncipe: 55
 Habana, La: 51, 79
 Henequén, cultivo: máquina raspadora: 17
 Hidroplanos: 87
 Holbox, isla de: 23
 Hoteles: 89
 Huracanes: 12, 20, 49, 95; de 1903: 95-98; 1916: 98, 99; 1922: 99; 1933: 99, 100
 Hynd, Mr., capitán: 51
 Iglesia: 17
 Importaciones: 13, 93
 Imprenta: 56
 Indígenas mayas: 19, 24, 29-48, 106-114
 Internado indígena: 63
Isidoro, antes *México*, pailebote: 51
 Isla Mujeres: 8, 23
 Joaquín, Pedro, comerciante otomano: 38, 54
Johon Francis, goleta norteamericana: 53, 82

- Joseph Vaccaro*, vapor: 83
 Juárez, calle: 64; escuela: 63; monumento: 16
 Juzgado de Paz: 15
- Kantulnilkín: 65, 112
- Landa, Diego de: 11
 León, Luis, secretario de Fomento: 44
 Licores: 16
 Liga Agraria de Colonos para la Isla de Cozumel: 72
 Lizárraga, Alberto, ingeniero: 72
 Luz eléctrica, planta de: 56
- Mac y Compañía, empresa: 47, 48
 Macías Richard, Carlos, autor: 17n, 21
 Macías Zapata, Gabriel, autor: 21, 51n, 115n
 Maestros rurales: 19, 49, 63-67
 Maíz: 16; compra de: 79; transporte de: 79; molinos para: 56
 Manzanilla, Yanuario, exiliado político: 16, 80
 Máquinas para producir hielo: 56
 Martín, Cipriano, casa de: 17n
 Martín, Francisco, oficial de faros: 100
 Marty, Francisco, comerciante de Cuba: 18
Matancero, buque: 95; punta: 95
Maxine, balandro motor: 34
 May, Francisco, dirigente indígena: 28, 41
 Mayas rebeldes: 7, 15
 Mérida: 23
 Mexican Explotation Company: 62
 México, ciudad de: 23, 84
 Migración: 16, 23
 Militares, campamentos: 19
 Misioneros armenios: 52
 Molas, Miguel, agricultor: 12; autor: 16; punta: 17
 Molina, Olegario, gobernador de Yucatán: 84
- Nacional, La, fábrica de chocolate: 55
Narcisa, falúa: 100-105
 Naufragios: 95, 100-105
 Navarrete, Augusto, agente consignatario: 53
 Navegación: 16, 87
 Negociación Chiclera Mexicana, empresa: 19, 23, 28-41, 117; acuerdos con: 117; bienes de: 38; embargo a: 39
Norman, pailebote con porte de 40 toneladas: 51, 82
 Novelo, Gervasio, agricultor: 17, 81
 Novelo, Ladislao, colono: 38
 Nueva Orleans: 38; 54; drenaje de: 84
 Nueva York: 28
- Obras públicas: 61
 Ojeda, Eulogio, músico: 54
 Órgano del partido Independiente de Quintana Roo, periódico: 67
- Orión*, periódico: impulsores de: 56, 67
 Otis Mahogany Company, empresa maderera: 47
- Palmer, Howard G., director de asuntos agrarios: 94
 Pan American Air Ways, compañía: 13, 87
 Panamá: 13, 87
 Pardío Cámara, Carlos, concesionario: 54
 Pardío Cámara, Manuel, tesorero municipal: 28, 37
 Partido Socialista de Quintana Roo, partido político: 50, 60
 Pasajeros, de las islas: transporte de: 16, 51
 Pat, Jacinto, dirigente indígena: 31
 Pat, Pablo, dirigente indígena, 11-114
 Payo Obispo, Quintana Roo: 19, 23, 52
 Pec, Venancio, dirigente indígena: 31
 Peraza, Feliciano, capitán: 18
 Pérez Sandi, Celso, cónsul mexicano en Corozal: 27
 Pérez, Manuel, capitán: 51
Periódico Oficial del territorio: 67
 Periodismo, en el territorio: 63-67
 Permisos forestales: 35
 Pescadores: 49
 Peto, Yucatán: 52
 Pimienta:
 Playa del Carmen, campamento: 29, 30
 Polanco, Gabriel, presidente del ayuntamiento: 37; agente agrario: 72, 75
 Prieto, Raúl, agente de la Secretaría de Fomento: 35
 Primera Guerra Mundial: 13, 52
 Progreso: 51, 82
 Puerto Cortés, Honduras: 51
 Puerto Morelos, muelle: 24
 Punta Catoche: 11
- Quelonios: 16
 Quintana Roo, territorio federal de: 15, 19
- Ramoneda Carrillo, Miguel, concesionario: 43
 Ranchos: 15, 17, 81
 Rebelión delahuertista: 28
 Recesión mundial: 62
 Repoblamiento: 7, 9, 15-19
Revista de Mérida, La: 115
Revista de Quintana Roo, La: 67
Revista de Yucatán, La: 23, 33, 53, 54
 Río Hondo: 24
 Río Lagartos: 18
 Río Ohio: 85
 Rivero Coldwell, tienda: 17
 Rojas, Atanasio, militar: 37
 Romero, Evaristo, comerciante: 54
Rosita, balandro: 82

San Antonio Muyil, pueblo maya: 29, 30, 106-114
San José, barco: 41
 Sandom, William, autor: 16
 Santa Cruz, pueblo maya: 19, 30, 39
 Santa María, colonia: 112; rancho: 17, 34, 72
 Segunda Guerra Mundial: 13
 Sierra, Manuel, concesionario: 82, 118
 Siurob, José, gobernador de Quintana Roo: 72, 75
Socialista, El, semanario: 67
Sol, canoa: 12, 17
 St. John, colegio: 52
 Stephens, John, viajero: 12, 17n, 85
 Sublette, William H., representante de la Chiclé
 Development Company: 39
 Sullivan, Paul, autor: 31n

Tamaulipas, vapor: 37
 Tampa: 53
 Tancah, lugar en la costa: 23, 74n
 Tierras, litigios: 72-79; para siembra de coco: 69; nuevos
 dueños de la: 69
 Tihosuco, pueblo maya: 65
 Tihuatlán, Veracruz: 24
 Tinal, José Mercedes, pescador: 106-114
 Tinal, Tomás, pescador: 106-114
 Torres Quintero, Francisco, pedagogo: 55
 Torres, Juan, propietario de un tostador de café: 56, 63

Tortuga, pesca: 16
 Tren militar, de Santa Cruz a Vigía Chico: 31
 Tropas, de Porfirio Díaz: 15; federales: 32
 Tulum, pueblo maya: 29
 Turismo, industria: 12, 20, 69, 85-94
 Turton, R.S., comerciante: 23
 Tuxpan, Veracruz: 24

Unión de Partidos Obregonistas, partido político: 50, 60
 United Fruit Company: 13; vapores de la: 35, 55

Varón, Juan, colono: 16n
 Vázquez, Roberto, técnico agrario: 79
 Vigía Chico, muelle: 23, 29, 30, 52
 Vigía, del puerto: 16
 Villanueva, Marcial, comisario ejidal: 76

Whitdback, J. E., piloto: 87
Will, balandro inglés: 55
William Charnet, goleta norteamericana: 18
 William Wrigley, compañía: 23

Xcalak, puerto: 19; quebrado de: 51

Yucatán, península de: 16; estado de: 19; gobernador de: 18

Zea, César, ingeniero: 73, 75
 Zubarán Capmany, Juan, concesionario: 28
 Zubarán Capmany, Rafael, concesionario: 28

Índice general

<i>Liminar</i>	7
<i>Prefacio</i>	9
<i>Presentación</i>	11
<i>Introducción</i>	15
El éxodo de Chemax	15
El siglo nuevo	19
Agradecimientos	20
<i>Capítulo I. La bonanza del chicle</i>	23
Introducción	23
La Negociación Chiclera Mexicana, 1918-1925	28
Otros concesionarios, 1925-1930	41
<i>Capítulo II. Los nuevos grupos públicos</i>	49
Introducción	49
Los nacientes empresarios	51
Agrupación Obrera Mixta de Cozumel	58
Maestros y periodismo	63
<i>Capítulo III. El abandono de la agricultura</i>	69
Introducción	69
Litigios por la tierra	72

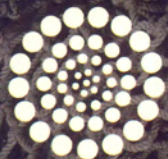
Pasado agrícola	80
El horizonte del turismo	85
<i>Capítulo IV. Galería porteña</i>	95
Huracanes	95
La tragedia de la falúa <i>Narcisa</i>	100
Los Tinal, mensajeros de la paz	106
Fanalito de San Miguel	115
<i>Conclusiones</i>	117
<i>Fuentes empleadas</i>	121
Índice analítico	129

Cozumel. Vida porteña, 1920
se terminó de imprimir en octubre de 1999
en los talleres de Sans Serif Editores, S.A. de C.V.,
Leonardo da Vinci 199, col. Mixcoac, 03910 México, D.F.

El tiro fue de 1 000 ejemplares
más sobrantes para reposición.

La encuadernación se hizo
en Libros y Encuadernaciones
Finas, S.A. de C.V.

La composición tipográfica, el diseño,
la producción y el cuidado editorial
estuvieron a cargo de Sans Serif Editores,
S.A. de C.V., tels. 5611 37 30 y 5611 37 37.



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO
CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA
H. AYUNTAMIENTO DE COZUMEL, 1999-2002
FUNDACIÓN DE PARQUES Y MUSEOS DE COZUMEL