



Yucatán

El vacío imaginario

Geopolítica de la ocupación territorial
en el Caribe oriental mexicano

Gabriel Aarón Macías Zapata
coordinador

Colección Peninsular
archipiélago

Cozumel. Desarrollo de un puerto mexicano en el mar Caribe durante los años veinte (siglo XX)

Martín Ramos Díaz

Universidad de Quintana Roo

Introducción

Durante los años veinte del siglo XX, distintas circunstancias hicieron de San Miguel de Cozumel el puerto quintanarroense más importante del territorio. Fue el sitio con mayor número de habitantes en la entidad y su fundación se remonta a las corrientes migratorias causadas por la guerra de castas de Yucatán (1847-1901), la prolongada y sangrienta lucha entre los peninsulares que se dio a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XIX y en cuyo final se sitúa la creación del territorio federal de Quintana Roo.

El puerto de San Miguel es tan viejo como Felipe Carrillo Puerto (Chan Santa Cruz, 1848). Su desarrollo urbano aventajaba al de otros pueblos costeros fundados al calor de la guerra contra los indígenas, como Payo Obispo (1898), hoy Chetumal, o Xcalak y Campamento Vega. Su mayor virtud radicaba en su situación geográfica, al centro mismo del creciente tráfico marítimo finisecular de la costa oriental de Yucatán, en el propio paso de las rutas mercantes de los Estados Unidos hacia Centroamérica. Tanto los buques fruteros que pocas veces hicieron escala en Cozumel, esos heraldos del expansionismo económico estadounidense, como el pulular de veleros y balandros locales empujaron el desarrollo del puerto.

Icono de la cultura marítima de los cozumeleños, el faro de San Miguel es el punto de partida de las siguientes páginas que pretenden dar cuenta del creciente tráfico marítimo de los veinte, la consolidación de una infraestructura básica para las naves (muelle, edificio de la aduana marítima, faros en la punta norte y sur de la isla), el ocaso de la agricultura, la migración, el comercio y la aeronáutica como factores encadenados al crecimiento del puerto.

La más vieja imagen impresa del pueblo de San Miguel se debe a Caterwood, el dibujante que acompañó a Stephens en su viaje a Yucatán a mediados del siglo

XIX. En aquella litografía, aparece el poblado visto desde el mar.¹ Pequeñas casas de madera y palma se hallan tan próximas a la caleta como si la abundante vegetación del fondo las empujara al mar. Las veredas del poblado se adivinan más allá de un rústico muelle y los altos árboles, más que generosas sombras para el continuo estío, semejan vigilantes guardianes de una isla tan bella como solitaria.

En los años treinta del siglo XX, Ruiz, el fotógrafo de la expedición científica mexicana a Quintana Roo (1937), retrató prolijamente San Miguel. Las casas se habían multiplicado y la vegetación había desaparecido; el bullicioso puerto daba una impresión distinta: ahora parecía que el muelle, el edificio de la aduana, el malecón y las calles eran los que empujaban la vegetación isla adentro; los hidroaviones de la Pan American Air Ways ocupaban en la caleta el lugar de los viejos veleros y el faro era el nuevo vigilante.

Definitivamente, de los dibujos de Caterwood a las fotografías de Ruiz el pueblo de San Miguel de Cozumel se transformó.

A fines del siglo XIX, San Miguel era un pueblo con dos calles regulares, casas de palma y una que otra de mampostería.² El síndico, los dos jueces de paz y el ayuntamiento con cuatro regidores y presidente, arraigados en la isla desde 1862 cuando se creó el partido de Cozumel,³ daban a San Miguel un rango administrativo superior al de otras islas habitadas de la costa oriental de Yucatán, como Holbox y Mujeres. El manejo de un modesto presupuesto que incluía una cantidad para el preceptor de primeras letras⁴ y un fundo municipal que los miembros del ayuntamiento podían vender⁵ hacía de San Miguel un pueblo no muy distinto a tantas otras pequeñas cabeceras del departamento de Yucatán. La diferencia era que San Miguel estaba en una isla y seguía tan alejado que a las nuevas

¹ John Stephens, *Viajes a Yucatán*, vol. 2, ed. historia 16, Madrid, 1989, p. 273.

² Yanuario Manzanilla, *Recuerdos de la campaña de los republicanos contra el imperio en el estado de Yucatán*, Imprenta Mercantil a cargo de José Gamboa Guzmán, 2ª. Calle de los Rosados núm. 29, 1888, p. 34.

³ *Memoria de Yucatán*, 1862, cuadro 18.

⁴ *Corte de caja de los arbitrios municipales de Cozumel*, 1864. AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Hacienda, caja 141, f. 1.

⁵ *Ayuntamiento de Cozumel*, 1865. AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, caja 146, f. 1.

autoridades de la península, nombradas por el emperador Maximiliano, se les ocurrió que Cozumel podría ser un sitio apropiado para desterrar a los molestos propagandistas de la restauración de la república. Para entonces, la vegetación que ceñía el puerto había comenzado a ceder. Los altos árboles dibujados por Caterwood ya no estaban. Obligados a recular por la depredación de los colonos, consumidos en la construcción de casas, muelles y canoas, los árboles empezaron a desaparecer en los alrededores de San Miguel. Parte de la madera salió de la isla como carbón vegetal y más tarde en forma de durmientes para el tendido de las vías del ferrocarril. Ocasionalmente, algunos barcos pasaron a la isla a recoger madera, como la goleta estadounidense *William Charnet* que compró en San Miguel siete toneladas de brazilete,⁶ una especie tintórea de calidad menor. Era la época en la que los isleños poseían una amplia variedad de recursos forestales. Chechén, ciricote, chintoc, jabín, siminche y guayacán entre muchos otros. Cualquiera isleño, mediano conocedor de maderas, sabía que el chintoc era un árbol tan duro que quebraba las hachas, que la mejor madera para construir las casas era la de guayacán y que con el chechén se debía tener cuidado porque su pura sombra producía llagas.

Cada vez, los isleños tenían que alejarse más del puerto para conseguir buenas maderas. A la vuelta del siglo era necesario traerlas desde tierra continental; así lo sugiere el registro de la goleta estadounidense *John Francis*, que traía cargamentos de madera, de Tampa, Florida, para la casa comercial Coldwell y Bonastre (1921), o el pailebote nacional *Norman*, que traía madera de Belice (1921), o bien el pailebote hondureño *Alice Jones*, que trajo de tierra continental un lote de maderas con el que se reconstruyó el deteriorado palacio municipal de San Miguel (1920). Tal parece que desde entonces los porteños se colocaron en la antesala del páramo que hoy vemos en los alrededores de San Miguel. Los cíclicos huracanes que azotaron la isla y, décadas después, la avasalladora industria turística terminaron por configurar una isla desnuda de su variedad de árboles y palmeras.

⁶ *Entrada y salida de buques de Cozumel*. AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, caja 84, 1851, f. 4.

Faros y movimiento marítimo

Animados por la posibilidad de que los buques fruteros de las grandes compañías estadounidenses —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 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, Mujeres y Cozumel) así como por cualquier punto de la costa donde la explotación forestal 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 1892.⁷

No era una 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 nueve 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 conminó 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 faro gigante 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

⁷ "Apertura del segundo período de sesiones de la H. XIV Legislatura", en *La Razón del Pueblo. Periódico Oficial de Yucatán*, lunes 4 de junio de 1892, núm. 863, p. 1.

elevada al pedestal de la columna.⁸ El reportero de *La Revista de Mérida*, a quien Rosado confió lo anterior, sugirió que se aprovechara 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 generaba la luz de nueve 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 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”.⁹

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,¹⁰ y según parece 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 acaudalado comerciante Bernardo Alonso. O cuando Carlos Pardío Cámara llegó a la isla en 1918 a establecer la oficina de la Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y Compañía,¹¹ 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

⁸ “El faro de Cozumel. Su fracaso y su necesidad”, en *La Revista de Mérida*, sábado 21 de diciembre de 1895, núm. 2952, p. 2.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ “El primer automóvil”, en *La Revista de Yucatán*, sábado 21 de mayo de 1919, p. 7.

¹¹ “La Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y compañía”, en *La Revista de Yucatán*, viernes 1 de noviembre de 1918, p. 5.

varones de San Miguel,¹² en el pequeño muelle los vecinos le indicaron que justo detrás del faro estaba la escuela. Para los porteños era tan familiar el faro que cariñosamente le llamaban “el fanalito de nuestro puerto”.¹³

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, en 1902, los isleños fueron testigos y beneficiarios de la construcción de otros faros en los extremos de Cozumel, en punta norte y 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.

San Miguel, aparte de ser la base del Distrito Tercero de Faros, era la indiscutible metrópoli en la geografía de Quintana Roo. Cozumel llegó a concentrar el mayor movimiento marítimo insular. En la isla varios comerciantes eran propietarios de barcos: Bernardo Alonso, Óscar Coldwell y Félix González Bonastre entre los más conocidos.

Bernardo Alonso era dueño de dos naves. El *Isidoro*, un pailebote que originalmente se llamó *México* y cuyo capitán era Manuel Pérez, marinero experimentado, según los periódicos de la época,¹⁴ y como sobrecargo lo acompañaba el español Enrique Garabana, hermano del comerciante Isidoro Garabana,¹⁵ que en aquel tiempo radicaba en Progreso y probablemente 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 solía pilotarlo 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

¹² “La *Corregidora*”, en *La Revista de Yucatán*, martes 29 de abril de 1919, p. 5.

¹³ “Construcción del edificio para la aduana”, en *La Revista de Yucatán*, 27 de noviembre de 1921, p. 5.

¹⁴ “El *Isidoro*, antes *México*”, en *La Revista de Yucatán*, sábado 25 de octubre de 1919, p. 7.

¹⁵ 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 formaron parte de los flujos migratorios en Quintana Roo. Véase Carlos Macías Richard, *Nueva frontera mexicana. Milicia, burocracia y ocupación territorial en Quintana Roo (1902-1927)*, UQROO-Conacyt, México, 1997, pp. 128-130.

sus travesías: a Progreso con cargamento de chicle y pasajeros (1919);¹⁶ para La Habana con cargamento de cocos y de regreso con mercancías (1921);¹⁷ procedente de Xcalak con un grupo de naufragos en 1921¹⁸ (se trataba de la tripulación de la canoa guardafaros *Corregidora* que encayó en el quebrado de Xcalak, perdiéndose totalmente; sólo se pudo recuperar el velamen y las jarcias, y, por supuesto, la tripulación); para Progreso con pasajeros después de ser reconstruido en 1923¹⁹ (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).²⁰ Eran las rutas marítimas de la época que el *Norman* transitaba con frecuencia.

Óscar Coldwell y 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*,²¹ 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*.²²

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 trasportando pasajeros y chicle a Progreso, pasajeros y cocos a La Habana,²³ trayendo de Belice mercancías y de vez en cuando a los escolares del colegio St. John de la colonia británica²⁴ (hijos de acomodados cozumeleños que regresaban de vacaciones). Alguna vez el *Alberto* llevó a Xcalak a un grupo de misioneros armenios que recogían caridad para los huérfanos de la segunda guerra mundial; habían recorrido buena parte del territorio, a pie, desde Peto hasta Vigía Chico.²⁵ Tan útil fue al transporte de pasajeros que cuando en 1922 un temporal lo

¹⁶ "El pailebote *Norman*", en *La Revista de Yucatán*, domingo 31 de agosto de 1919, p. 13.

¹⁷ "Para La Habana", en *La Revista de Yucatán*, martes 24 de mayo de 1921, p. 5.

¹⁸ "La *Corregidora*", en *La Revista de Yucatán*, jueves 10 de marzo de 1921, p. 7.

¹⁹ "El *Norman*", en *La Revista de Yucatán*, sábado 17 de marzo de 1923, p. 5.

²⁰ "Paro general", en *El Diario de Yucatán*, martes 8 de diciembre de 1925, p. 5.

²¹ "El *Fénix*", en *La Revista de Yucatán*, domingo 28 de septiembre de 1919, p. 14.

²² "Importante adquisición", en *La Revista de Yucatán*, viernes 27 de agosto de 1920, p. 5.

²³ "El motor *Alberto*", en *La Revista de Yucatán*, viernes 14 de febrero de 1921, p. 5.

²⁴ "El *Albert*", en *La Revista de Yucatán*, sábado 18 de junio de 1921, p. 5.

²⁵ "Xcalak", en *La Revista de Yucatán*, domingo 1 de abril de 1923, p. 13.

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 el pasaje” entre Cozumel y Progreso;²⁶ 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 100 pasajeros de Cozumel a Progreso.²⁷ 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 agrega el haberse perdido durante 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.²⁸ 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, adicionalmente al éxito en el transporte de pasajeros y mercancías, en los contratos que sus propietarios supieron conseguir para hacer escala en los faros. Justamente 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.²⁹

Coldwell y Bonastre fueron agentes de la influyente firma R. S. Turton de Belice en 1921, de la goleta estadounidense *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 Comercial and Company, una importante corporación 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

²⁶ “Motor nacional *Alberto*”, en *Diario de Yucatán*, lunes 8 de febrero de 1926, p. 5.

²⁷ “Hacia Mérida”, en *Diario de Yucatán*, martes 14 de julio de 1925, p. 5.

²⁸ “El pailebote *Alberto*”, en *Diario de Yucatán*, lunes 8 de febrero de 1926, p. 5.

²⁹ “Nuevo contrato”, en *Diario de Yucatán*, martes 28 de septiembre de 1926, p. 5.

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.³⁰ 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 intercambio comercial cesó. Los naufragos de la goleta estadounidense fueron conducidos a Progreso por el *Fénix* y de ahí tomaron un vapor para Tampa; después, ya nada se supo del intercambio comercial entre Cozumel y Tampa. Respecto de la compañía mexicana de petróleo El Águila, era comprensible su coincidencia de encontrar en Cozumel un consignatario; el combustible que debería surtir a los faros, a las naves y a la población en Quintana Roo podría 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 sólo viaje en 1926, con una carga de 100 toneladas de chicle, el *Gansfjord* pagó en la aduana de Cozumel 20 000 pesos por concepto de impuestos.³¹

Hasta aquí los más conocidos propietarios de barcos en la isla y sus relaciones con el comercio marítimo de la época.

El faro del puerto de San Miguel, por encima de sus pretensiones iniciales y sobrepuesto al fracaso de su construcción en las postrimerías del siglo XIX, tuvo una evidente utilidad frente a la multiplicación de embarcaciones de la década de los veinte. Símbolo indiscutible de la cultura marítima de los isleños, referencia

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

³¹ "Cien toneladas de chicle", en *Diario de Yucatán*, jueves 21 de octubre de 1926, p. 7.

y guía de los de San Miguel y sus alrededores, testigo mudo de la intensa vida insular en los años veinte, el faro —que hoy ya no existe— es sitio de referencia obligada en el desarrollo del puerto de San Miguel de Cozumel.

Fiebre constructora alrededor del faro

En la isla, la mayoría de las casas era de madera con techo de palma o teja. El trazo urbano no era muy diferente al que en 1866 había encontrado Yanuario Manzanilla cuando fue exiliado a Cozumel. Al inicio de la nueva centuria, las construcciones seguían colocadas frente a la caleta y dispersas alrededor de una plaza que se convirtió en el parque Juárez. Las casas que quedaron en su lugar después del huracán de 1903 no eran más de una docena: la de Engracia Anduce, la de los señores Rivero y Coldwell, la del médico Marfil, dos más de mampostería en una esquina de la plaza y alguna que otra tierra adentro.

El devastador huracán que arrasó a Cozumel en 1903 hubiera derribado, de haberse erigido, el alto faro que el mayor José D. García alentó a finales del siglo XIX. En el nuevo siglo, faros más pequeños que el proyectado por García fueron severamente dañados por la fuerza de los huracanes. Los barcos arrebatados al mar y arrojados tierra adentro, las amarras rotas de las naves guarecidas en la caleta de San Miguel, las palmeras y los frutales arrancados de cuajo, las casas derribadas dan idea de la fuerza de este fenómeno. El cuartel de la guardia nacional quedó inservible, la casa escuela de varones perdió el techo y los muros de mampostería de una bodega fueron desprendidos por el huracán. En el resto de la isla la destrucción de maizales y plantíos de piña fue completa. En la finca Colombia, propiedad de Engracia Anduce, todas las casas de los empleados fueron destruidas. La mayor parte del henequén de esa finca así como su pequeño muelle se perdieron. Como los hacinamientos de ramos y tallos en el interior de la isla, así quedaron a lo largo de la playa las embarcaciones pequeñas y medianas que servían para el comercio y el transporte, sin contar las que se fueron a pique o simplemente desaparecieron.³²

³² "El último ciclón. Los estragos que produjo el meteoro", en *El Eco del Comercio*, jueves 27 de agosto de 1903, núm. 3004, p. 2.

Primo Aguilar, joven presidente municipal de Cozumel en 1913 (el mismo que años después estuvo a punto de ser el primer gobernador de Quintana Roo, oriundo del territorio, pero que perdió la nominación frente a otro cozumeleño: Pascual Coral), dio motivo para que el terreno donde estaba un monumento de Juárez fuera conocido después, por extensión, como parque Juárez. De algún modo había que llamar a ese terreno baldío en el centro de San Miguel, donde Aguilar colocó una llamativa placa de mármol para sustituir la de madera que estaba bajo la efigie del héroe que mandó al paredón al emperador Maximiliano y restauró la república. Después de mirar lo bien que lucía la placa, en el pueblo se hablaba de pavimentar el terreno aledaño al busto de Juárez.³³ Los trabajos se harían luego de que los ingenieros de la Oficina de Faros, que a ello se habían comprometido, hicieran los trazos del parque. Las lámparas de gasolina con que se pretendía alumbrar el parque en las noches y el sonido de las campanas, recién instaladas, del reloj público repercutiendo por toda la población eran, en cierto sentido, las señales perceptibles de un renacimiento en San Miguel.

Los arreglos no podían ir tan rápido como los pobladores querían. En 1920, el parque Juárez fue remozado con la ayuda del ingeniero José Amílcar Vidal, de la Oficina de Faros, y de Sixto Rejón, administrador de la aduana marítima de Cozumel.³⁴ Pintaron y limpiaron, pero no pavimentaron; en el presupuesto de 1922 todavía aparece un rubro de gastos “para el pago de los desyerbes de la plaza”.³⁵ Entre 1925 y 1926, se hicieron los trabajos definitivos que hicieron de la plaza central un punto de encuentro y escenario de eventos cívicos entre los cozumeleños. La junta de mejoras de la localidad inició los trabajos en septiembre de 1925³⁶ y Sebastián Quijano, con su grupo de albañiles, entregó pavimentada la glorieta central del parque Juárez en junio de 1926.³⁷

³³ “Commemoración de la muerte de Juárez” y “Mejoras”, en *La Revista de Yucatán*, domingo 27 de julio de 1913, pp. 9-10.

³⁴ “El parque Juárez”, en *La Revista de Yucatán*, lunes 9 de agosto de 1920, p. 4.

³⁵ *Presupuesto de ingresos y egresos formado en el H. Ayuntamiento de Cozumel, distrito norte del territorio de Quintana Roo, que regirá en este municipio en el próximo año de 1922, previa aprobación, G. López, comisionado de Hacienda, 20 de agosto de 1921, Cozumel, Quintana Roo. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 5, C.2.32.101, exp. 11, 3 ff.*

³⁶ “Mejoras en el parque Juárez”, en *Diario de Yucatán*, sábado 5 de septiembre de 1925, p. 5.

³⁷ “Parque Juárez”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 2 de junio de 1926, p. 7.

Junto al modesto faro –que los cozumeleños insistían en llamar “el fanalito de nuestro puerto”– se construyeron la oficina y los almacenes de la aduana. En 1921, el visitador de aduanas, un señor de apellido Gran, decidió que la importancia del puerto de Cozumel merecía oficinas propias y mejor acondicionadas. Solicitó al ayuntamiento el terreno adyacente al faro, para construir frente al muelle, y con artesanos contratados en Belice a los pocos meses concluyó la construcción.³⁸ Los años veinte del nuevo siglo fueron más propicios para emprender las mejoras en la localidad, multiplicar casas y construir edificios públicos. En realidad, el logro del señor Gran se debió en parte a la iniciativa de Elías Gómez, administrador de la aduana marítima de Cozumel en 1920, quien en ese año buscó trasladar el edificio de la extinta aduana de la Ascensión a San Miguel y trató de construir un muelle de cemento armado que tendría una extensión de 100 metros de largo y cuatro metros de ancho.³⁹

En esa época, 1921, Andrés Chulim y 30 colonos abrieron el camino de San Miguel a Dos Cocos, un paraje situado a 10 kilómetros del puerto;⁴⁰ después, en 1928, vendría la apertura de la carretera a Cedral.⁴¹ Se comenzó en 1921 la construcción del mercado que levantaron en un terreno que había entre el palacio municipal y la estación de policía.⁴² Ambas oficinas acababan de ser renovadas: se había reconstruido el segundo piso del edificio del ayuntamiento y en la estación de policía se había levantado una cerca de madera en un perímetro de 40 metros.⁴³ Fue en 1921 cuando Atanasio Alpuche terminó los trabajos de nomenclatura de calles y la numeración de casas en el pueblo⁴⁴ y en el presupuesto de egresos del territorio se creó en 1922 la partida 79 para la construcción de un edificio escolar en San Miguel.⁴⁵ Pronto los cozumeleños acudieron sucesivamente

³⁸ “Colocación de la primera piedra”, en *La Revista de Yucatán*, martes 27 de diciembre de 1921, p. 5.

³⁹ “Importantes proyectos”, en *La Revista de Yucatán*, martes 2 de noviembre de 1920, p. 5.

⁴⁰ “Comisión de caminos”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 23 de noviembre de 1921, p. 5.

⁴¹ *Informe oficial correspondiente al mes de noviembre*, José Siurob, gobernador del territorio, Payo Obispo, Quintana Roo, 1 de diciembre de 1928. AGN, Dirección General del Gobierno, 340 (32), 5.

⁴² “Construcción de un mercado”, en *La Revista de Yucatán*, domingo 20 de noviembre de 1921, p. 13; “Mercado público”, en *La Revista de Yucatán*, jueves 1 de diciembre de 1921, p. 7.

⁴³ “Mejoras comerciales”, en *La Revista de Yucatán*, viernes 9 de septiembre de 1921, p. 4.

⁴⁴ “La nomenclatura”, en *La Revista de Yucatán*, domingo 5 de junio de 1921, p. 13.

⁴⁵ *Presupuesto de egresos del gobierno de este territorio para el año fiscal de 1922*. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 5, C.2.32.101, exp. 11, 2 ff.

a la apertura de la estación inalámbrica en 1922,⁴⁶ y la de radiotelegrafía en 1924, en plena rebelión delahuertista,⁴⁷ a las modificaciones y casi total reconstrucción del palacio municipal en 1928, cuya estructura de madera estaba a punto de venirse abajo,⁴⁸ y en 1930 a la reconstrucción del muelle,⁴⁹ derribado, como muchas otras veces, por el último temporal. Una nota periodística de 1925 describe el palacio municipal con sus pilares carcomidos y sus techos y pisos podridos por el sol y la lluvia. Para ir al juzgado menor, dice la nota periodística, y a la inspección escolar, ubicados en el segundo piso, los visitantes tienen que evitar los huecos en el suelo de madera, hay “que ir saltando, un paso en falso provocaría el hundimiento”.⁵⁰

La escuela Benito Juárez –cuya construcción se suspendió durante la rebelión delahuertista (1924-1925)– y la iglesia fueron las últimas en agregarse al núcleo urbano del pueblo de San Miguel de Cozumel, es decir, a los alrededores del parque Juárez y al otro lado del faro del puerto. Los trabajos de la primera escuela Juárez se reiniciaron en los años treinta y el propio presidente Cárdenas inauguró el local. La construcción de la iglesia tuvo que esperar hasta 1945.⁵¹

Cozumel había dejado de ser el lugar de exilio que Yanuario Manzanilla conoció en 1866, cuando las autoridades leales al emperador Maximiliano lo confinaron en la isla. Y aunque todavía en 1913 el presbítero J. Fonseca Torres y 12 mujeres arribaron a Cozumel en calidad de operarios (Fonseca era párroco de la capilla de Irapuato),⁵² es decir, en calidad de prisioneros del régimen de Huerta, la isla era en los años veinte un punto comercial de indiscutible importancia que se alejaba rápidamente de su aislamiento.

⁴⁶ “Mejora pública”, en *La Revista de Yucatán*, jueves 20 de julio de 1922, p. 5.

⁴⁷ “Inauguración oficial de la inalámbrica de Cozumel”, en *La Revista de Yucatán*, domingo 23 de marzo de 1924, p. 1.

⁴⁸ *Informe oficial correspondiente al mes de noviembre*, José Siurob, gobernador del territorio, Payo Obispo, Quintana Roo, 1 de diciembre de 1928. AGN, Dirección General de Gobierno, exp. 340 (32), 5.

⁴⁹ *Informe de José Siurob sobre la última gira por la parte norte del Territorio*, Payo Obispo, Quintana Roo, 5 de junio de 1930. AGN, Dirección General de Gobierno, exp. 5 2013 (32), 1.

⁵⁰ “Edificio en mal estado”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 28 de octubre de 1925, p. 5.

⁵¹ *Comunicado de Fernando Ruiz Solórzano, arzobispo de Yucatán al secretario de Gobernación*, México, D.F., 18 de junio de 1945. AGN, Dirección General de Gobierno, vol. 58 2.342 (32), exp. 63.

⁵² “Presos políticos”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 18 de junio de 1913, p. 6.

Agricultores

La concesión de Manuel Sierra que redujo a arrendatarios a los agricultores de la isla, el auge del chicle que reclamó obreros que embarcaran o desembarcaran en el puerto de Cozumel el producto, los problemas de tenencia de la tierra, el propio agotamiento de ésta y más tarde el turismo, todo en conjunto convirtió la ocupación agrícola en una actividad poco rentable.

Los migrantes que se establecieron en la isla de Cozumel después del inicio de la guerra de castas en 1847 eran predominantemente agricultores. Esa ocupación declararon tener muchos de los pobladores que por alguna razón acudieron al registro civil de la isla entre 1866 y 1902.⁵³ Como en la actualidad, la nómina de recién nacidos, 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 gente de condición modesta, venida del oriente de Yucatán y que vivían de la agricultura, “de la pesca nadie se ocupa porque el mar es muy profundo”.⁵⁴ La actividad pesquera era mínima y su importancia fue menor respecto a la agricultura, algo que no sucedió en otras islas como Mujeres y Holbox, donde la pesca fue una actividad de mucha importancia.

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 fue probablemente un estafador; en 1874, imprimió e hizo circular en los Estados Unidos el cuadernillo *Cozumel Island, the New Tropical Paradise* (Powell and Maynard, Printers, San Luis Misuri), 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

⁵³ 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.

⁵⁴ Manzanilla, *Recuerdos de la campaña...*, *op. cit.*, p. 34.

la isla. Décadas después, Manuel Sierra imprimió un folleto en el que también la fertilidad insular constituía 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 a la del estafador Goodrich.

En el nuevo siglo, pocas noticias tenemos de los ranchos que aún existían en 1891: San Gregorio, 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.⁵⁵ Para 1940, Gilberto Novelo era propietario del Maravilla, José D. Alcocer del Santa Elena y Ladislao Novelo de dos ranchos en San Gervasio,⁵⁶ en el mismo paraje donde un antepasado suyo (Gervasio Novelo) había comprado los fundos municipales que remató el ayuntamiento de Cozumel en 1865.

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, incluyendo las casas de los trabajadores y el 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 hora⁵⁷ (la instalación la realizó el mecánico Juan San Germán y la Vencedora quedó a cargo del maquinista Nicanor Canto). 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 18.⁵⁸ Entre los nuevos propietarios de la tierra en Cozumel estaban Félix González Bonastre (200 hectáreas), Valerio Vivas (80), Miguel Ruz (50), José Cruz Bonastre (180), Miguel Zapata Martín (50) y Olegario García Sabido (70), entre otros. La

⁵⁵ Gabriel Aarón Macías Zapata, *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del territorio de Quintana Roo. 1884-1902*, CIESAS-UQROO-Porrúa, México, 2002, p. 168, n. 238.

⁵⁶ *Relación de pequeñas propiedades que existen en la isla de Cozumel*, Ing. Carlos Alvarado Michaud, 4 de mayo de 1940. AGA, Dotación, sustitución y restitución, caja 1, exp. 15563.

⁵⁷ "Nueva máquina raspadora", en *La Revista de Yucatán*, jueves 28 de noviembre de 1918, p. 6.

⁵⁸ *Comunicado de Óscar Coldwell*, 13 de septiembre de 1937. AGA, Dotación, restitución y ampliación ejidal, caja 1, exp. 15563.

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 cinco).⁵⁹

En estas propiedades se sembraban distintos productos, aunque no tantos como imaginaron los lectores de Goodrich y 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 sacaba 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 los Estados Unidos.

El litigio por conseguir tierra para cultivo, en el que los isleños se vieron envueltos desde el siglo XIX, tuvo un nuevo capítulo en las décadas posteriores a la revolución.⁶⁰ En 1926, la Secretaría de Agricultura recibió una misiva donde los isleños reclamaban que se cumpliera el decreto de 1923, mediante el cual el gobierno federal les había concedido terreno para ser repartido como ejido.⁶¹ La respuesta fue ordenar a la Delegación Agraria de Mérida que se tomaran las medidas para formar el ejido de Cozumel. En la capital yucateca, se limitaron a responder: "Tan pronto haya personal disponible se comisionará a un ingeniero para que ejecute todos los trabajos relativos a la dotación de ejidos".⁶² Dos años después, Gabriel Polanco, delegado general en materia agraria en Cozumel, orga-

⁵⁹ *Relación de pequeñas propiedades que existen en la isla de Cozumel*, Ing. Carlos Alvarado Michaud, 4 de mayo de 1940. AGA, Dotación, restitución y ampliación ejidal, caja 1, exp. 15563.

⁶⁰ Gabriel Macías Zapata ofrece abundante información sobre los litigios por la tierra en Cozumel hasta antes de 1920. Véase el capítulo 3 de su trabajo *La península fracturada...*, *op. cit.*

⁶¹ *Comunicado* del 28 de abril de 1926. AGA, Dotación ejidal, villa de Cozumel, clasif. 23/15563, caja 1.

⁶² *Comunicado de Luis Herrera*, Mérida, Yucatán, 20 de octubre de 1926. AGA, Dotación ejidal, villa de Cozumel, clasif. 23/15563, caja 1.

nizó los comités agrarios en la isla. Enfrentó dificultades con los comerciantes locales que poseían grandes extensiones de tierra, las mejores de la isla para la siembra de coco, y que se sintieron afectados con la dotación de ejidos. Polanco logró organizar alrededor de 100 campesinos y a su labor de propaganda agraria se unieron los maestros de la escuela de la localidad.⁶³ El gobernador Siurob decidió intervenir y en 1930 dio posesión provisional de ejidos a la villa de Cozumel y otorgó 3 521 hectáreas. Quince años después, en 1945, se dictó la resolución presidencial que concedió a los isleños la cantidad de 42 120 hectáreas, las que hasta 1958 no habían sido deslindadas. Para entonces la opinión que mantenía el delegado agrario era no entregar esa cantidad por ser innecesario; los campesinos en el lugar eran pocos y a juicio del delegado esta acción perjudicaría “las mejores perspectivas de carácter turística que encierra la citada isla”.⁶⁴

En cierto sentido, el delegado agrario tenía razón: la isla ya no era tan fértil como Goodrich y Sierra la encontraron en el siglo XIX. Los barcos que traían constantemente maíz de otros lados a San Miguel confirman lo que un perito agrario escribió de Cozumel en 1938: se encuentra revestida en algunas partes por una ligera capa de tierra, cuyo espesor medio oscila entre 10 y 30 centímetros, que es la que los campesinos aprovechan para sus cultivos, “principalmente maíz, producto incosteable que sólo sirve para mal alimentarse”.⁶⁵

Empleados públicos

Los empleados públicos comenzaron a llegar cuando Cozumel fue por primera vez cabecera de partido en 1862. En abril de aquel año la ley constitucional del gobierno interior de los pueblos de Yucatán creó el partido de Cozumel. Con el tiempo, el partido de Cozumel desapareció o cambió de nombre. San Miguel pasó a pertenecer al partido de Mérida, luego al partido de Progreso y, en 1892,

⁶³ *Informe de Gabriel Polanco, 5 de junio de 1928*. AGA, Dotación, restitución y ampliación, villa de Cozumel, caja 1, clasif. 15563.

⁶⁴ *Memorandum de Arturo Allen Mercado, 7 de julio de 1958*. AGA, Dotación restitución y ampliación, villa de Cozumel, caja 1, clasif. 15563.

⁶⁵ *Informe de Carlos Alvarado, Chetumal, 1 de febrero de 1938*. AGA, Dotación, restitución y ampliación, villa de Cozumel, caja 1, clasif. 15563.

al partido de la Islas, donde nuevamente fue cabecera. Como centro administrativo del partido de Cozumel en 1862, en San Miguel se arraigó a un síndico, a dos jueces de paz y al ayuntamiento con un presidente y cuatro regidores.⁶⁶ Algo parecido sucedió 30 años después, cuando se creó el partido de las Islas; pero fue a partir de la campaña finisecular de Porfirio Díaz contra los mayas rebeldes y de la creación del territorio federal de Quintana Roo en 1902 cuando los empleados públicos comenzaron a constituir un significativo grupo de migrantes en la isla.

Mientras que en la segunda mitad del siglo XIX los colonos de Cozumel fueron principalmente agricultores, pequeños comerciantes y algunos pescadores del oriente de la península que procuraban mantenerse alejados de los escenarios de la guerra de castas (1847-1901), en el nuevo siglo los migrantes pertenecían a una amplia gama de empleados públicos (tropa, marinos, maestros de escuela, jueces, delegados, encargados de aduana, fareros), de emprendedores comerciantes y de algunos profesionistas que llegaron a atender las necesidades de una comunidad creciente. Médicos que se establecieron en la isla, como Florencio Angulo, el único que el empadronador encontró en todo San Miguel en 1907⁶⁷ y durante muchos años el único para atender las enfermedades de los isleños, o como el médico Remigio Pérez Mena, quien llegó a la isla en 1921.⁶⁸ Ingenieros que llegaron para erigir y reparar faros, como Ricardo Agioga y José Amílcar Vidal, a instalar torres para las comunicaciones telegráficas y a construir locales apropiados para aduanas, oficinas públicas, escuelas, parques públicos y muelles.

Si en el siglo XIX llegaron agricultores como Gervasio Novelo, quien estableció su rancho con terrenos que compró del fundo municipal que el ayuntamiento remató en enero de 1865 y que le costaron la cantidad de 160 pesos⁶⁹ o marinos como Guillermo Kelly —un irlandés que según Yanuario Manzanilla se casó, vivió y murió en Cozumel—,⁷⁰ en el siglo XX arribaron empleados públicos como Luis P. Florencia,⁷¹ jefe de la Oficina de Faros en 1913, Ignacio

⁶⁶ *Memoria de Yucatán*, 1862, cuadro 18.

⁶⁷ *Padrón general de las familias que habitan en el pueblo de San Miguel*, 19 de agosto de 1907. AGA, Islas, clasif. 1.21.1 (31), exp. 5.

⁶⁸ "Visita de un doctor", en *La Revista de Yucatán*, martes 24 de mayo de 1921, p. 5.

⁶⁹ AGEY, fondo Poder Ejecutivo, sección Gobernación, caja 146, Ayuntamiento de Cozumel, 1865, f. 1.

⁷⁰ Manzanilla, *Recuerdos de la campaña...*, *op. cit.*, p. 39.

⁷¹ "Nuevo jefe de la inspección de faros", en *La Revista de Yucatán*, domingo 15 de junio de 1913, pp. 8-9.

Herrera,⁷² ayudante de la escuela de varones (1919), o Alfredo Cámara Vales,⁷³ fugaz jefe político del territorio en 1912.

En 1928, el personal de la escuela de Cozumel, uno de los colegios más grandes y de mayor tradición en el territorio, es ilustrativo en cuanto a la procedencia de muchos habitantes de Cozumel en el nuevo siglo: de los siete profesores adscritos a la escuela de tres ciclos de Cozumel, seis venían de Mérida.⁷⁴

Los empleados públicos en Cozumel fueron un segmento de población en constante crecimiento. A la larga, su presencia fue determinante en la vida de la isla. No se debe olvidar que los maestros no sólo participaron en luchas sindicales y organización de cooperativas: se adhirieron a los reclamos de tierra para ejidos y fungieron como gestores de obras públicas, comunicaciones y servicios de salud. *Orión*, el periódico más importante del territorio de Quintana Roo durante los años veinte, se promovió y sostuvo por el trabajo de algunos maestros de escuela asociados con otros colonos. A su vez, los ingenieros asignados al servicio de faros eran emprendedores colonos que participaban en la construcción de edificios públicos y en el trazo de caminos. Otros abrieron negocios e incluso montaron pequeñas industrias. Ejemplos tomados al azar de la presencia de empleados públicos en la isla, entre 1912 y 1924, muestran una mayor movilidad en tres sectores: educación, aduanas y faros. Las notas periodísticas de estos años consignan con frecuencia la entrada y salida de jefes y oficiales de la oficina de faros, empleados e inspectores de aduanas, profesores y ayudantes.

Un breve análisis de los presupuestos de egresos en la isla, entre 1920 y 1927, también nos ayuda a imaginar el tamaño de este sector de los empleados públicos en San Miguel.

⁷² "La corregidora trajo mucho pasaje", en *La Revista de Yucatán*, martes 29 de abril de 1919, p. 5.

⁷³ "Alfredo Cámara Vales", en *La Revista Peninsular*, 27 de noviembre de 1912, p. 7.

⁷⁴ 1) Manuel Vázquez Farfán (director), procedencia: Mérida, con título de maestro fechado el 14 de octubre de 1914. 2) Rubén Novelo G. (ayudante), procedencia: Mérida, con certificado de estudios fechado el 1 de diciembre de 1927. 3) Enelio Perera (ayudante), procedencia: Mérida, con certificado de estudios fechado el 4 de marzo de 1928. 4) Gonzalo Peña (ayudante), procedencia: Mérida, con habilitación para la enseñanza de 1922. 5) Arsenio Díaz (ayudante), procedencia: Mérida, con certificado de estudios fechado el 24 de octubre de 1914. 6) Elisa C. de Duarte (ayudante), procedencia: Mérida, con certificado de estudios fechado el 9 de marzo de 1919. 7) Esperanza P. de Flores (ayudante), procedencia: Cozumel, con certificado de estudios fechado el 1 de octubre de 1927. Véase *Estadística escolar de la escuela tres ciclos de Cozumel, 2 de abril de 1928*. AHSEP, sección Quintana Roo, p. 2.

La modificación más importante del presupuesto para 1920 consistió en la creación de las llamadas escuelas primarias superiores, una en Cozumel y la otra en Payo Obispo; a diferencia de las escuelas elementales del interior del territorio, en éstas se podían cursar otros grados y se contaba con profesores para educación física, militarización y música.⁷⁵ El año siguiente, autorizadas las escuelas, se detalla la nómina del personal en el caso de las escuelas de Cozumel: en la escuela superior para niños un director, dos ayudantes de enseñanza superior, cuatro ayudantes de enseñanza elemental y un mozo; en la escuela para niñas una directora, dos ayudantes de enseñanza superior, cuatro ayudantes de enseñanza elemental, una ayudante para la sección de párvulos y un mozo.⁷⁶ Sobresale en 1922 la creación de dos nuevas partidas para la construcción de edificios escolares, uno en Cozumel,⁷⁷ y en 1923 se considera la contratación de un profesor de orfeón y uno de educación física, así como dos nuevos directores, uno para la escuela nocturna de mujeres y otro para la de varones.⁷⁸ Finalmente, la contratación de mentores volvió a aumentar con la creación del internado indígena de Cozumel en 1927.⁷⁹

Agreguemos a esto la estructura del ayuntamiento de Cozumel: el regidor que fungía como presidente, el secretario del ayuntamiento, el tesorero, el celador, el guardapanteones y el juez de registro civil, como estructura administrativa mínima en la isla y cuya costo ascendía, en 1923, a 11 347.59 pesos⁸⁰ y en 1927 a 13 295 pesos.⁸¹

⁷⁵ *Proyecto de presupuesto de egresos para 1920, con exposición de motivos*, Payo Obispo, Quintana Roo, 1 de septiembre de 1929. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 1, clasif. D.2.32.101, exp. 16, f. 3.

⁷⁶ *Proyecto del presupuesto de egresos para el año de 1921, correspondiente al territorio de Quintana Roo*, Payo Obispo, Quintana Roo, 20 de octubre de 1920. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 3, clasif. B2.32.101, exp. 51.

⁷⁷ *Presupuesto de egresos del gobierno de este territorio para el año fiscal de 1922*. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 5, clasif. C.2.32.101, exp. 11, f. 2.

⁷⁸ *Proyecto de presupuesto de egresos para el gobierno del territorio de Quintana Roo, correspondiente al año de 1923*. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 5, clasif. C.2.32.14, exp. 1.

⁷⁹ *Proyecto del presupuesto de egresos del territorio de Quintana Roo para el ejercicio fiscal de 1927*. AGN, Dirección General de Gobierno, vol. 100, clasif. 2.127.4 (32), 5.

⁸⁰ *Proyecto de la ley de ingresos y presupuesto de egresos que deberán regir en la municipalidad de Cozumel, distrito de Quintana Roo, durante el ejercicio fiscal de 1923*. AGN, Dirección General de Gobierno, caja 5, clasif. C.2.32.14, exp. 1, 9 ff.

⁸¹ *Proyecto de la ley de ingresos y presupuesto de egresos que deberán regir en la municipalidad de Cozumel durante el ejercicio fiscal de 1927*. AGN, Dirección General de Gobierno, vol. 100, exp. 2 127 4 (32), 4.

Comerciantes

En San Miguel no faltaron emprendedores comerciantes, como don Pedro Joaquín,⁸² otomano que a bordo del pailebote motor *Albert* procedente de Progreso regresa a vivir a la isla en 1919, o Carlos Pardío Cámara,⁸³ quien vino a establecer la oficina de la Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y compañía en 1918. Al comerciante tabasqueño Félix González Bonastre se sumaron gente como Evaristo Romero⁸⁴ —quien abrió su establecimiento comercial en la isla en 1914; la canoa *Amalia* de Macario Aguilar le traía la mercancía de Progreso—; Darío Bartolomé,⁸⁵ consolidado comerciante del puerto al inicio de los veinte; Bernardo Alonso,⁸⁶ dueño de varios negocios, o el mismo Pedro Joaquín,⁸⁷ quien después abrió una fábrica de hielo.

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. Clain, quien representaba al emporio de R. S. Turton y que quería establecer en la isla un depósito de mercancía para vender al mayoreo y al mismo tiempo trasladar su chicle desde este puerto a los Estados Unidos por medio de los vapores de las compañías fruteras.⁸⁸ De geólogos a bordo del balandro inglés *Will*,⁸⁹ 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,⁹⁰ lugar donde la casa Coldwell y Bonastre inauguró una línea de intercambio comercial, hasta buscadores de fortuna como Eulogio Ojeda,⁹¹ un músico que deseaba

⁸² “Comerciante otomano”, en *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7.

⁸³ “La Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y compañía”, en *La Revista de Yucatán*, viernes 1 de noviembre de 1918, p. 5.

⁸⁴ “La *Amalia*”, en *La Revista de Yucatán*, viernes 31 de julio de 1914, p. 6.

⁸⁵ “Sociales”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 11 de mayo de 1921, p. 5.

⁸⁶ “Abasto público”, en *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7. “Luz eléctrica”, en *La Revista de Yucatán*, martes 25 de marzo de 1919, p. 5.

⁸⁷ “La fábrica de hielo”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 29 de septiembre de 1926, p. 7.

⁸⁸ “La Belice Comercial y Compañía”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 30 de noviembre de 1921, p. 5.

⁸⁹ “Movimiento de buques”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 6 de septiembre de 1922, p. 7.

⁹⁰ “Personajes”, en *La Revista de Yucatán*, sábado 17 de marzo de 1923, p. 5.

⁹¹ “Distinguido músico”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 14 de abril de 1926, p. 7.

establecer una academia de música para la enseñanza de este arte a precios “realmente populares”.

Entre las pequeñas industrias que vemos surgir en los veinte se encuentra una modesta fábrica de chocolate, conocida como La Nacional, y un tostador de café traído por Juan M. Torres en 1925;⁹² una de aguas gaseosas abierta por los señores Angulo y Puras⁹³ 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;⁹⁴ 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.⁹⁵ 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 Cicereo, Eladio Novelo, Atanacio 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 correspondientes a diputados federales.⁹⁶ Ignacio Fuentes, por cierto, también 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”.⁹⁷ 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.⁹⁸ 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 locales incursionaron. El ubicuo Bernardo

92 “Nueva industria”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 28 de octubre de 1925, p. 5.

93 “Nueva fábrica de gaseosas”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 29 de septiembre de 1926, p. 7.

94 “Fábrica de hielos”, en *La Revista de Yucatán*, jueves 3 de julio de 1919, p. 7.

95 “La fábrica de hielo”, en *Diario de Yucatán*, miércoles 29 de septiembre de 1926, p. 7.

96 “Imprenta en Cozumel”, en *Diario de Yucatán*, sábado 22 de mayo de 1926, p. 7.

97 “Industria floreciente”, en *Diario de Yucatán*, viernes 26 de junio de 1925, p. 6.

98 “Otro molino”, en *La Revista de Yucatán*, miércoles 6 de agosto de 1919, p. 6.

Alonso instaló en 1919 una planta de luz eléctrica en Cozumel;⁹⁹ 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 muchos meses.

Sin embargo, es indudable que la más importante y jugosa ocupación de los comerciantes en la isla tuvo que ver con la explotación del chicle en tierra continental. La recepción del chicle proveniente de la costa, el almacenamiento y la posterior exportación del producto significaron 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 creciente industria chiclera: también participaban como consignatarios, exportadores o comisionistas del producto.

Desde luego, las compañías que tenían concesiones para explotar grandes extensiones de 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, 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), el Banco de Londres y México (chiclera), en la época de tala de zapote, de julio a febrero de todos los años.¹⁰⁰

Según esta misma fuente, el salario fijo de un jornalero era de dos pesos y tres a destajo; el de un obrero era de tres pesos y a destajo podía ganar hasta seis pesos. Se usaban alpargatas de lona (a 1.75), traje de dril (a dos o tres pesos el metro de tela más unos 12 pesos de la hechura) y rara vez alguien utilizaba ropa de

⁹⁹ "Luz eléctrica", en *La Revista de Yucatán*, jueves 6 de febrero de 1919, p. 5.

¹⁰⁰ Cuestionario de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo aplicado en Cozumel en 1927. AGN, fondo Trabajo, caja 1664, exp. 19.

casimir; el jabón se podía comprar en panes de 200 gramos. En las tiendas el pan blanco se vendía poco, y lo que más se compraba era el maíz para hacer tortillas.¹⁰¹

Oficios y azar

Entre los trabajadores que pasaron por la isla debió haber varios que se quedaron a vivir en Cozumel, según sugieren las notas periodísticas de los años veinte. Como Juan San Germán,¹⁰² que vino a instalar una máquina desfibradora marca Vencedora en la finca Colombia de Engracia Anduce, y un maquinista de nombre Nicanor Canto, que llegó a hacerse cargo de la desfibradora (1918). Como los obreros traídos de Mérida¹⁰³ por la viuda Candelaria Mac para erigir en el cementerio un mausoleo a su esposo (1921), Francisco Polanco; los contratados por el inspector del puerto, Heladio Illiades, para construir la nueva aduana (1922),¹⁰⁴ y los 300 hombres para las chiclerías de la colonia Santa María del Banco de Londres y México,¹⁰⁵ la mayoría de ellos provenientes de Campeche y a los que la colonia campechana de Cozumel organizó una prolongada fiesta (1926). Como los miembros de la orquesta del maestro José Rebolledo,¹⁰⁶ que venía a amenizar las fiestas de Cozumel con su conjunto de profesores contratados por los señores Marrufo y Zapata (1926), e incluso algunos de los propios elementos de la tropa de paso por San Miguel al mando del capitán Murillo (1921).¹⁰⁷ La aristocracia y el azar también pusieron su cuota de migrantes temporales en Cozumel. En 1920, el príncipe Guillermo de Suecia visitó Cozumel; con él vinieron varios acompañantes y uno de ellos regresó regularmente a San Miguel. Se trata del conde sueco Burger Sondeberg,¹⁰⁸ quien dijo que se dedicaba a levantar datos

¹⁰¹ AGN, fondo Trabajo, caja 430, exp. 33.

¹⁰² "Nueva máquina raspadora", en *La Revista de Yucatán*, jueves 28 de noviembre de 1918, p. 6.

¹⁰³ "Llegada de obreros", en *La Revista de Yucatán*, martes 13 de noviembre de 1921, p. 5.

¹⁰⁴ "Reparaciones", en *La Revista de Yucatán*, sábado 12 de agosto de 1922, p. 5.

¹⁰⁵ "El pailebote motor *San Francisco*", en *Diario de Yucatán*, martes 28 de septiembre de 1926, p. 5.

¹⁰⁶ "La orquesta del maestro Rebolledo", en *Diario de Yucatán*, martes 5 de octubre de 1926, p. 5.

¹⁰⁷ "Nuevo destacamento federal", en *La Revista de Yucatán*, martes 27 de diciembre de 1921, p. 5.

¹⁰⁸ "Viajeros", en *La Revista de Yucatán*, jueves 31 de marzo de 1921, p. 7.

con el propósito de establecer un servicio de motores entre las poblaciones importantes de las ínsulas y la costa. En realidad, su interés era arqueológico: visitó varias veces Tulum e hizo trámites para establecer el consulado sueco en Mérida.

La dimensión del crecimiento poblacional de la isla en los años iniciales del nuevo siglo se puede apreciar en la comparación de los censos de 1907 y 1921. El empadronador Daniel Mendoza reportó, en agosto de 1907, que en el pueblo de San Miguel de Cozumel había 890 habitantes que declararon ocupaciones como las siguientes: costureras, un doctor (Florencio Angulo), carpinteros, comerciantes, herreros, agricultores, zapateros, albañiles, marinos, panaderos, barberos, sastres y plateros.¹⁰⁹ Para 1921, según el censo de aquel año, la cifra de habitantes se duplicó: en Cozumel vivían 1 669 individuos.¹¹⁰

Gran parte de los colonos de San Miguel venían de algún punto de la península, particularmente del estado de Yucatán, y en menor medida de Campeche, sin faltar los tabasqueños o los capitalinos ni mucho menos los extranjeros. El personal de la escuela de Cozumel en 1928, uno de los colegios más grandes y de mayor tradición en el territorio, es ilustrativo, como anotamos en páginas anteriores, en cuanto a su procedencia. De los siete profesores adscritos a la escuela de varones de Cozumel, seis venían de Mérida.

Pero quizá los más bulliciosos eran los pocos estudiantes que en vacaciones regresaban a la isla a estar con sus padres, acomodados comerciantes, y a olvidarse de las tareas y la férrea disciplina del colegio de los jesuitas, en Belice,¹¹¹ o de los de Nueva Orleans.¹¹²

El destino trajo varios naufragos a la isla mayor. Algunos se quedaron a vivir en Cozumel por un largo tiempo, hasta que el miedo de volver a navegar disminuía o hasta que vinieran a buscarlos. La siguiente historia, contada por el marino Claudio Canto Anduce (1921), patrón del balandro nacional *Anita*, ilustra la desgracia y posterior arribo de estos moradores temporales de San Miguel:

¹⁰⁹ *Padrón general de las familias que habitan en el pueblo de San Miguel de Cozumel*. AGA, Islas, clasif. 1.21.1 (31), exp. 5.

¹¹⁰ *Censo del Territorio de Quintana Roo, 1921*. AGN, Dirección General de Gobierno, exp. 2-311D.S (5-3), 1.

¹¹¹ "El Albert", en *La Revista de Yucatán*, sábado 18 de junio de 1921, p. 5.

¹¹² "Viajeros", en *Diario de Yucatán*, lunes 24 de agosto de 1925, p. 4.

A la altura de Las Coloradas, en viaje a Cozumel, el capitán Canto Anduce escuchó las voces de la tripulación que indicaban novedad. Al principio, los marinos pensaron que se trataba de alguna tortuga (abundaban por estos mares), e incluso uno de ellos se dispuso a clavar lo que creía era un cahuamo. Cuál no sería su sorpresa al acercarse a aquel bulto y ver que era el cuerpo de una infeliz mujer que aferrada a un salvavidas flotaba, desfalleciendo 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 la mujer casi en el rictus de la muerte, 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 Canto y sus marinos le suministraron durante un buen rato. Mientras unos atendían a la náufraga, el resto de la tripulación exploró distintos rumbos en aquellas aguas. Vieron a unos 15 o 20 metros del lugar los cuerpos de dos mujeres ahogadas. Canto ordenó que se siguiera la exploración; era indudable que se trataba de un naufragio. Al poco tiempo, encontraron flotando también los cuerpos inertes de dos hombres que habían perecido ahogados. Como navegaban a unas 10 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 náufragos. A pesar del mal tiempo, los marinos llegaron a la playa y conminaron a los sobrevivientes a embarcarse en el bote para abordar el balandro y llevarlos al puerto más próximo. Los náufragos manifestaron que, en vista del inminente peligro del que milagrosamente habían escapado, no querían volver a embarcarse y preferían quedarse en tierra, a pesar de que ese paraje estaba deshabitado y no había medios de sobrevivencia; suplicaron que se procediera a salvar a cuatro compañeros que suponían luchaban con las olas cerca de aquel lugar. En vista de que no quisieron embarcarse, Canto ordenó que sin pérdida de tiempo se hiciera una nueva exploración para salvar a los que encontrarán. Tras un nuevo recorrido sobre el rumbo que los náufragos de la playa indicaron, pudieron encontrar los restos de un bote motor que después se supo era la fálúa 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 fuera estrellada contra aquel

bote en desgracia, pudieron salvar una vida más. En la nave de Canto, el náufrago manifestó que todos ellos eran soldados e iban de destacamento a El Cuyo. Los habían embarcado en la falúa de la aduana de Progreso y en alta mar, debido al mal tiempo, uno de los tumbos de agua los arrolló y naufragaron. En total eran 18 personas, incluyendo a sus mujeres. El teniente, jefe del destacamento, pereció al querer luchar con el líquido elemento. Narró que después del accidente cuatro compañeros se habían quedado sujetos a la falúa volteada, a merced de las olas; tres de ellos se soltaron y pretendieron alcanzar a nado la playa, pero cuando no habían avanzado ni 10 metros, la fuerza del oleaje los agotó y, viéndose sin fuerza para seguir avanzando, pretendieron regresar a los restos de la falúa dando voces de auxilio; ¿quién iba a socorrerlos? El agua venció a aquellos tres hombres. Quedó el militar al que después rescató Canto y un muchacho agarrado con toda su fuerza a los restos de la embarcación; sin embargo, una ola grande arrebató al muchacho y se lo llevó. Quedó, pues, sólo un hombre y una mujer, la primera que encontraron. Canto Anduce quiso entonces desembarcarlos en El Cuyo, pero el mal tiempo que soplabo no le permitió acercarse a dicho punto por ser un puerto abierto y, sin pensarlo más, decidió llevarlos a Cozumel, punto de su destino.¹¹³

Hasta aquí la historia. A su llegada a San Miguel, Canto rindió el parte correspondiente en la capitanía de puerto, donde relató lo que hemos transcrito. Después, el joven capitán Claudio Canto Anduce cogió del brazo a sus 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 a la isla. En 1926, la publicación de un obituario da cuenta de la viudez de Catalina Kelly, hija de aquel marino irlandés que tanto llamó la atención de Yanuario Manzanilla durante su exilio en 1866 en San Miguel de Cozumel. Yanuario se equivocó: el aire de tristeza que creyó ver en el irlandés era más producto de la propia melancolía del republicano castigado por las autoridades del imperio de Maximiliano. Kelly se enraizó en la isla, y cómo él, sus hijos y nietos fueron también colonos emprendedores. Cómo iba a saber Yanuario

¹¹³ "Supervivientes del naufragio de *La Narcisa*", en *La Revista de Yucatán*, domingo 24 de abril de 1921, p. 13.

del gris plomo, la brumosidad y el frío de los mares de Irlanda. Acaso la claridad engeguecedora del Caribe, su bellísima transparencia, su sol de todo el día y la vegetación de sus islas no eran suficientes para que Kelly y su descendencia se quedaran.

Viejas rutas marinas, nuevas rutas aéreas

Durante los años veinte, particularmente después de 1925, la flota cozumeleña comenzó a dejar el sistema de navegación de vela y lo sustituyó por el de navegación de motor. Lentamente, los propietarios de las pequeñas embarcaciones comenzaron a modificar su tradicional forma de surcar las aguas alrededor de la isla. El *Diario de Yucatán* puntualmente dio cuenta de estas transformaciones. Entre las embarcaciones cozumeleñas que ejemplifican este cambio, durante 1926, están la canoa *Francisca*, el bote *Tigre* y el pailebote *Candita*. Propiedad de Mac y Cía., al *Candita* le colocaron sus motores en Belice; para demostrar su ligereza, cuando regresó a San Miguel realizó algunas evoluciones frente al numeroso público isleño.¹¹⁴ El *Alberto* de la casa Coldwell y Bonastre no podía quedarse atrás: sus propietarios le colocaron nuevas máquinas en 1927 y hasta el mismo Francisco May, jefe de las tribus mayas del centro de Quintana Roo, se negó a comprar un barco que no tuviera las ventajas de los barcos de motor; al Banco de Londres y México, May le compró el pailebote motor *San José*, que destinó al comercio entre Veracruz y Vigía Chico.¹¹⁵

Las viejas rutas marinas entre Cozumel y La Habana, Cozumel y Belice, Cozumel y Tampa o Nueva Orleans, así como con el resto de la costa peninsular y las otras islas mexicanas, comenzaron a ser transitadas sin depender totalmente del viento y de las velas.

Después de 1925, algunos hidroaviones comenzaron a hacer escalas regulares en la isla. Seguramente estos aparatos atrajeron más la curiosidad de los isleños que las evoluciones de un barco con motor en la caleta de San Miguel. Desde el inicio de los veinte es posible encontrar testimonios del paso de estos aparatos

¹¹⁴ "Otro barco de motor para Cozumel", en *Diario de Yucatán*, martes 25 de mayo de 1926, p. 7.

¹¹⁵ "Compra del pailebote motor *San José*", en *Diario de Yucatán*, lunes 24 de octubre de 1927, p. 5.

sobre Cozumel. En 1921, un grupo de hidroplanos causó verdadera curiosidad entre los isleños; varios marinos los vieron maniobrar en alta mar y desde tierra se les vio ir tras un vapor de guerra estadounidense de cuatro chimeneas. Tanto el vapor como los hidroplanos hicieron escala en Isla Mujeres, antes de pasar por Cozumel.¹¹⁶ Mayor sensación causó en 1923 la escala de 15 hidroplanos y tres vapores estadounidenses frente al pueblo de San Miguel; vinieron del sur y siguieron para La Habana.¹¹⁷ Los isleños tuvieron otra visita de estos aparatos en 1925, sólo que esta vez la llegada de las máquinas voladoras no fue sorpresiva; desde Barranquilla, Colombia, enviaron un telegrama avisando que varios aviones de la sociedad Colombo-Alemana harían un recorrido por los litorales de Quintana Roo y Yucatán.¹¹⁸

La más vieja noticia del servicio aéreo regular a la isla proviene del consulado de los Estados Unidos en Mérida, a cargo del señor Vogenite, quien recibió de su gobierno un telegrama en el que le prevenían que en ese año de 1928 se iniciaba el servicio aéreo entre Cayo Hueso y Colón, Panamá, con escala en San Miguel de Cozumel. Se trataba de un hidroplano de la Pan American Air Ways, pilotado por J. E. Whitdback, cuyo punto de partida era Cayo Hueso.¹¹⁹ En 1929, la casa Coldwell y Bonastre se convirtió en agente de la línea aérea. Una nota periodística de aquel año dice: "Hoy a las 8:30 de la mañana siguió rumbo a Belice este hermoso pájaro de aluminio de la Pan American Air Ways, que como informamos por telégrafo amarizó ayer en esta isla a las 12:40".¹²⁰

Un informe del gobernador Siurob, fechado en 1929, indica que para los cozumeños los aviones comenzaron a ser tan familiares como los barcos. Estando en la isla, Siurob vio llegar dos aviones de la Pan American Air Ways y posteriormente una escuadrilla mixta de 24 hidroaviones, un barco transporte de reparación para aviones y cuatro destructores, todos del ejército de los Estados Unidos. En su informe, Siurob dijo que atendió al almirante Albert Ware Marshal, "a quien se obsequió con un *Lunch Champagne* que más tarde correspondió, en su

¹¹⁶ "Paso de hidroplanos", en *La Revista de Yucatán*, jueves 10 de marzo de 1921, p. 7.

¹¹⁷ "Hidroplanos y *destroyers* americanos", en *La Revista de Yucatán*, abril de 1923, p. 14.

¹¹⁸ "Hidroplanos que nos visitan", en *Diario de Yucatán*, 24 de agosto de 1925, p. 4.

¹¹⁹ "Servicio aéreo entre Cayo Hueso, Cozumel y Colón", en *Diario de Yucatán*, 8 de marzo de 1928, p. 1.

¹²⁰ "El hidroavión N.C.9717", en *Diario de Yucatán*, sábado 2 de febrero de 1929, p. 7.

barco, con un *Five O'Clock Tea*"; después hubo un baile en la playa, donde los isleños convivieron con la tripulación.¹²¹

Conclusiones

El inicio de la construcción de un alto faro en Cozumel durante los últimos años del siglo XIX anunció el promisorio futuro de la isla. Más que en la pesca o en la agricultura, el futuro de San Miguel se desplegó sobre rutas marítimas. Buques fruteros que en su ruta tropezaban con la isla, balandros, pequeños veleros y naves de mediano tamaño que después dejaron de depender del viento y de las velas para navegar, obligaron a construir nuevos faros, muelles más largos y oficinas para aduanas. Llevar y traer mercancías por aquellos mares siempre fue peligroso, pero más lo era no hacerlo y morir de inanición. Los propietarios de naves en Cozumel lo sabían y de ese tráfico hicieron sus modestas riquezas. Ingenuos, visionarios o imprudentes, los dueños de barcos en San Miguel abrieron rutas comerciales entre la isla y La Habana, entre Cozumel y Nueva Orleáns, Tampa o Cayo Hueso. A la vieja ruta comercial con Belice y Progreso, los isleños agregaron mercados donde podían vender sus cocos (La Habana, Nueva Orleáns) y más tarde su chicle (los Estados Unidos, principalmente). Y como testigo de estos afanes, un pequeño faro —el fanalito, como cariñosamente los insulares le llamaban— que resumía un legado de los hombres de mar a futuras generaciones cuyo principal sustento sería el turismo.

El auge del comercio y los nuevos colonos multiplicaron las casas en el puerto. El trazo urbano, en esencia el mismo de finales del siglo XIX, tuvo una alteración perceptible con la construcción de un nuevo muelle, un edificio para aduana, el palacio municipal, el mercado, la escuela primaria, el parque central y mucho después la iglesia. Las calles se comenzaron a prolongar en la medida en que casas de madera y teja, o unas pocas de mampostería, aparecían en los alrededores del faro. Caminos y veredas en el interior de la isla fueron abiertos para comunicar los ranchos dispersos de la isla; la esperanza de un futuro sustentado en los

¹²¹ *Informe de la visita de inspección verificada en el Distrito Norte*, José Siurob, Payo Obispo, 23 de marzo de 1929. AGN, Dirección General de Gobierno, clasif. 310 (32), 5.

productos agrícolas fue un acicate suficientemente fuerte para trazar caminos y limpiar veredas. La isla fue paso obligado de los viajeros a Quintana Roo, metrópoli del territorio y punto comercial de indiscutible importancia. Por su muelle se exportaba la mayor cantidad de chicle del territorio y a su caleta arribaban lo mismo hatos de chicleros, cuerdas de prisioneros o pelotones de soldados. Edificios públicos y casas se alinearon frente al mar y, de no ser por la caída de los precios del chicle en 1929, la mancha urbana hubiera desbordado los límites del fundo legal del pueblo.

La actividad agrícola de la isla no fue tan exitosa como se pudiera suponer. Los frutos y semillas eran principalmente para consumo interno y el espejismo de una isla abundante en tierras fértiles no pasó de ser un mito alimentado por los cuadernillos apologéticos escritos por oportunistas como Goodrich y Manuel Sierra. Con excepción de algunos cargamentos de coco, henequén y piña, el resto de productos agrícolas (como naranja, papaya o plátano, entre los más comunes) nunca alcanzaron mercados fuera de la isla. La producción en pequeña escala de estos frutos no hacía rentable su transporte a otros sitios de la península. Pero también la creciente actividad exportadora de chicle en Quintana Roo (Cozumel era su principal puerto de embarque), que reclamó jornaleros y cargadores a quienes ofreció salarios más atractivos y seguros, la carencia de suficientes tierras ejidales en el puerto, el agotamiento mismo de la tierra y después la naciente industria turística provocaron el abandono de la actividad agrícola, a no ser la de autoconsumo.

Un sector de colonos, tan importante como influyente en el puerto, fue el de los empleados públicos. Aunque este grupo de inmigrantes comenzó a llegar desde la fundación misma del pueblo de San Miguel, es en los años veinte cuando se registra el arribo de un mayor número de ellos. La amplia gama de empleados públicos incluía marinos, fareros, agentes aduanales, maestros, delegados de gobierno, inspectores de salud, militares. La presencia de estos empleados fue determinante en distintas ocasiones para la vida de la isla. Basta recordar que los maestros, por ejemplo, además de participar en luchas sindicales y formación de cooperativas, se solidarizaron con los reclamos agrarios de los isleños y no pocas veces figuraron como gestores de obras públicas y servicios de salud. A su vez, los fareros, militares, empleados aduanales y marinos solían ser emprendedores colonos que participaban en la construcción de edificios públicos y en el trazo de

caminos. No faltó quienes abrieran pequeños negocios e incluso montaran incipientes industrias.

De ubicua presencia, sobrevivientes de huracanes y de revueltas políticas, los comerciantes de la isla tuvieron un papel muy importante en el desarrollo del puerto. A fuerza de insistir, abrieron y mantuvieron rutas comerciales más allá de los puntos costeros de la península. Sus barcos transitaban a La Habana, Nueva Orleáns o Belice en un llevar y traer mercancías y pasaje. Las casas comerciales de Cozumel pronto aglutinaron todo lo que producía ganancias: tierras fértiles para la siembra de coco en la costa quintanarroense, agencia de barcos, representación de la compañía petrolera que surtía el preciado combustible a los faros de la región y a los barcos que habían cambiado su modo de navegación (sustituyeron velas por motores), oficina de la Pan American Air Ways y, principalmente, agencias de las grandes compañías chicleras. Otros más fincaron su futuro en la apertura de molinos de maíz, fábricas de hielo o en pequeños generadores de energía eléctrica. Su creciente influencia en la vida del territorio les ganó no pocos enfrentamientos con la autoridad política de la capital de la entidad. No es extraño que Pascual Coral, un cozumeleño, haya sido el único quintanarroense que ocupó la gubernatura del territorio en los años veinte.