



El Periplo Sustentable

E-ISSN: 1870-9036

periplo_sustentable@yahoo.com.mx

Universidad Autónoma del Estado de México
México

Santander, Luis Carlos; Ramos Díaz, Martín
El nacimiento de un destino turístico en el Caribe Mexicano. Cozumel, de isla abandonada a puerto de
cruceros

El Periplo Sustentable, núm. 21, julio-diciembre, 2011, pp. 5-30

Universidad Autónoma del Estado de México
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193419801002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

REVISTA

El Periplo Sustentable.

Universidad Autónoma del Estado
de México

www.psus.uaemex.mx

ISSN: 1870-9036

Publicación Semestral

Número: 21

Julio / Diciembre 2011

ARTÍCULO

Título:

El nacimiento de un destino
turístico en el Caribe Mexicano.
Cozumel, de isla abandonada a
puerto de cruceros

Autores:

Luis Carlos Santander

(México)

Martín Ramos Díaz

(México)

Fecha Recepción:

06/enero/2011

Fecha Reenvío:

31/marzo/2011

Fecha Aceptación:

02/mayo/2011

Páginas:

5 - 30

El nacimiento de un destino turístico en el Caribe Mexicano.

Cozumel, de isla abandonada a puerto de cruceros

Luis Carlos Santander

< Universidad de Quintana Roo >

Martín Ramos Díaz

< Universidad de Quintana Roo >

RESUMEN

Los autores de este artículo ofrecen una explicación del origen del turismo de cruceros en Cozumel a partir de la reconstrucción de la historia económica moderna de esa isla mexicana. Se necesitó más de centuria y media para que el pueblo fundado en aquella ínsula, San Miguel de Cozumel (1848), se transformara en una ciudad cosmopolita, en el destino más importante de turismo de cruceros en el país. Cozumel comenzó como una anodina propiedad nacional, casi abandonada. Sus colonos del siglo XIX vieron pasar de lado el progreso, o mejor dicho de largo, porque los buques mercantes y de pasajeros nunca se detuvieron en la isla, a menos que los obligara un huracán, una avería mecánica o la necesidad de agua dulce. Durante la época virreinal y hasta inicios del siglo XX Cozumel sólo interesaba a la cartografía marítima: sus 45 kilómetros de extensión fueron una buena referencia para las embarcaciones que transitaban por esa ruta del mar Caribe.

Pero esa misma condición la convirtió en un exitoso puerto de cruceros.

PALABRAS CLAVE

Cozumel, historia del turismo, cruceros.



A new tourist destination
in the Mexican Caribbean.
Cozumel, from an abandonment
island to a cruisers port

Luis Carlos Santander

<Universidad de Quintana Roo>

Martín Ramos Díaz

<Universidad de Quintana Roo>

ABSTRACT

The authors of this article give an explanation of how Cozumel became a touristic cruisers place from the reconstruction of the modern economy history in the island. It was necessary more than a century and a half to transform the town founded in that island, San Miguel de Cozumel (1848), into a cosmopolitan city and the most important touristic cruisers place in the country. Cozumel was an insignificant national property, almost abandoned. Their settlers from XIX century saw how the progress passed them by because the merchant ships and the passenger ships never stopped in the island, unless a hurricane, a mechanic problem or the need of fresh water forced them. During the Vireinal time until the beginning of XX century, Cozumel was only the interest of the maritime cartography: Its 45 klometres of extension were a very good reference to the ships that sailed the Caribbean sea route, but that very same condition transformed it into a cruisers port.

KEY WORDS

Cozumel, history of tourism, cruisers.

JOURNAL

El Periplo Sustentable.

Universidad Autónoma del Estado
de México

www.psus.uaemex.mx

ISSN: 1870-9036

Bi-Annual Publication

Number: 21

July / December 2011

ARTICLE

Title:

A new tourist destination in the
Mexican Caribbean. Cozumel,
from an abandonment island to
a cruisers port

Authors:

Luis Carlos Santander
(Mexico)

Martín Ramos Díaz
(Mexico)

Receipt:

january/06/2011

Forward

march/31/2011

Acceptance:

may/02/2011

Pages:

5 - 30



INTRODUCCIÓN

Las páginas siguientes abordan el crecimiento poblacional isleño, la relación entre los pobladores de la ínsula y los recursos silvícolas, las actividades de pesca y de comercio marítimo (de cabotaje), el advenimiento del turismo en Cozumel y la posterior especialización en el sector de cruceros.

Si se suman las dimensiones de territoriales de todas las islas, grandes y pequeñas, de México, el resultado es 5127 kilómetros cuadrados de superficie nacional, rodeada totalmente de mar. Es casi el tamaño del estado de Aguascalientes, pero fragmentado en decenas de islas esparcidas en las costas mexicanas. En ese contexto, la isla de Cozumel representa menos de una décima parte del territorio insular nacional.

Las cuatro islas mexicanas más grandes se localizan en Sonora (isla Tiburón, 1200 kilómetros cuadrados), Baja California (isla Ángel de la Guarda, 931 kilómetros cuadrados), Quintana Roo (isla Cozumel, 478 kilómetros cuadrados) y Yucatán (arrecife Alacrán, 326 kilómetros cuadrados). Aunque Tiburón casi triplica en extensión a Cozumel y Ángel de la Guarda la duplica, ninguna de las dos está habitada. Por eso Cozumel es la isla poblada más grande de México. La superficie de Cozumel es superior a la de Barbados, Granada o Santa Lucía. La isla poblada más grande de México se localiza a poco más de 17 kilómetros de la costa del municipio de Solidaridad (Quintana Roo). Su territorio tiene en la parte más ancha 15 kilómetros (dirección este-oeste) y la parte más larga 45 kilómetros (dirección norte-sur). Adicional a la superficie territorial de la isla, el municipio de Cozumel incluye otros 169 kilómetros cuadrados de superficie continental, localizados en la costa de tierra firme, en dos polígonos: Punta Venado y Xel-Ha.

La localización de la isla al noreste del Caribe, en la proximidad donde se confunde el golfo mexicano y mar caribeño, hizo de Cozumel un referente para las embarcaciones que entraban o salían por el sur del Golfo de México.

Luis Carlos Santander

Doctor en Geografía.

Maestro en Gobierno y Política Latinoamericanos

Profesor investigador de tiempo completo, Unidad Académica Cozumel de la Universidad de Quintana Roo.

*Área de investigación:
El manejo del turismo de buceo en áreas marinas protegidas.*

*Tel. 987 872 9000 ext 731
lsant@uqroo.mx*

Martín Ramos Díaz

Doctor en Letras Modernas.

Profesor-investigador de tiempo completo, Departamento de Humanidades de la Universidad de Quintana Roo.

*Área de investigación:
Políticas culturales para ciudades turísticas del Caribe.*

*Tel. 983 835 0331
ramoss@uqroo.mx*

El comercio entre América Central, Cuba, Florida y puertos mexicanos y estadounidenses colocó a Cozumel en las rutas del tráfico marítimo comercial.

Durante los siglos de navegación a vela, las corrientes transatlánticas y los vientos alisios, que tienen dirección de nordeste a sudoeste, determinaron que la ruta más rápida de Europa a América fuera en dirección a las islas de barlovento, es decir, entre Trinidad y Tobago y Puerto Rico. Ésta es la razón por la que todas las embarcaciones procedentes de Europa, con destino a Cuba, Veracruz y Florida, navegaron cerca de Cozumel. Lo mismo sucedió con las embarcaciones procedentes del centro y sur de América con derrotero a La Habana, último puerto tocado por un gran número de barcos antes de navegar hacia España.

Tiempo después, las nacientes compañías aéreas encontraron en las coordenadas de Cozumel una necesaria escala técnica para sus hidroaviones y luego —construida la pista de aterrizaje— para sus aeroplanos. Desde los años 1920, la isla fue utilizada como punto de abastecimiento para hidroaviones que comunicaban Florida con Centroamérica y Sudamérica. Antes y durante la Segunda Guerra Mundial el valor estratégico de Cozumel se tradujo en inversiones del gobierno norteamericano en pistas de aterrizaje y equipamiento de radiocomunicaciones para llegadas y salidas de bombarderos.

Cozumel fue oficialmente descubierta por Juan de Grijalva el 3 de mayo de 1518 y al año siguiente desembarcó allí Hernán Cortés. En el pasado, Cozumel fue habitada por los mayas. Antes de la llegada de los españoles era un centro religioso. Los cronistas del siglo XVI y los tempranos censos de la época virreinal documentan peregrinaciones al lugar y dan cuenta del número de pobladores en la isla.

El poblamiento de la isla tuvo sus altibajos desde las primeras expediciones españolas, de Juan de Grijalva y de Cortés; pero Cozumel quedó prácticamente despoblada cuando en el siglo XVII el gobierno de Yucatán ordenó la reubicación en tierra continental de los habitantes desperdigados por la isla. No obstante, en el siglo XIX, y no sin antes haber sido puesta en venta al gobierno de Estados Unidos de América y al de Cuba, Cozumel volvió a repoblarse.

En 1847 estalló, en la península de Yucatán, la sublevación indígena conocida como la Guerra de Castas. En ese periodo algunas familias de agricultores del oriente de Yucatán se trasladaron a Cozumel. Los nuevos habitantes de la isla fundaron, al menos, dos poblaciones: San Miguel y El Cedral. Desde entonces ha transcurrido más de siglo y medio en el que los habitantes transformaron la isla. En ese tiempo, San Miguel de Cozumel pasó de aldea (que intentó construir un modesto farito para la navegación) a ciudad cosmopolita con muelles para cruceros.

POBLAMIENTO, EL SALTO ARITMÉTICO IMPULSADO POR EL TURISMO

En 1900 la isla de Cozumel no rebasaba el millar de habitantes (tenía 971, exactamente). Una centuria después, los censos arrojaron un conteo de más de 60 mil personas. Las proyecciones poblacionales indican que para el futuro año 2030 en Cozumel vivirán casi 112 000 seres humanos.

Los censos muestran que durante la mayor parte de la primera mitad del siglo XX, la población de San Miguel no rebasó los 2500 habitantes. Pero de 1950 en adelante, cuando en la isla se dieron los primeros pasos del futuro desarrollo turístico, el número de habitantes creció rápida y sostenidamente (Sánchez y Propin, 2003:173).

San Miguel siempre ha sido el núcleo poblacional más importante de Cozumel, pero no el único. Además de El Cedral y media docena de ranchos que se fundaron desde mediados del siglo XIX en la isla, en la costa continental surgieron localidades que al principio tuvieron adscripción administrativa a Cozumel como: Playa del Carmen (con 89 habitantes en 1940) y Puerto Morelos (63 habitantes en 1940). Hoy, son dos ciudades que compiten y complementan el mercado turístico de la región; ambas ciudades costeras forman parte de los municipios de más elevado crecimiento en México (Solidaridad, con cabecera administrativa en Playa del Carmen y Benito Juárez, con cabecera administrativa en Cancún).

Durante las primeras décadas del siglo XX, los campamentos chicleros, desperdigados en la región selvática de Quintana Roo, llegaron a concentrar a más de la mitad de la población de Cozumel que por razones laborales radicaba fuera de la isla. La Secretaría de Agricultura y Fomento (Informe, 1918: 8-10) reseñó la magnitud de los campamentos forestales y chicleros. Un caso destacado fue el campamento Mengel, al sur de Quintana Roo, fuera de la jurisdicción de Cozumel, pero indicativo de la riqueza económica explotada. El campamento Mengel, dedicado principalmente a la explotación de caoba y cedro, tenía una planta laboral permanente de 1500 hombres, la compañía Mengel era posesionaria de 80 kilómetros de vías de ferrocarril, usado exclusivamente para sacar la madera de la selva, llevarla hasta el río Hondo, para de ahí trasladarla a Belice y luego a Nueva Orleans.

Para 1983, una década antes de que en tierra continental, frente a la isla de Cozumel, se creara el municipio de Solidaridad, la población de San Miguel era de 23 224 habitantes; dispersos en 227 localidades, había otros 3855 individuos (César y Antochiw, 1991: 389-390). La migración fue un factor relevante en el crecimiento de la población en la isla. Al inicio del siglo XX, el 98% de la población de Cozumel tenía sus raíces familiares en las comunidades agrícolas del oriente de Yucatán. Campechanos y veracruzanos apenas llegaban a la decena. Pero al finalizar el siglo, en el año 2000, el porcentaje de personas en Cozumel, originarias de Quintana Roo, fue equivalente al 44% del total de habitantes. No obstante, el Consejo Estatal de Población (COESPO, s.a) calcula que por lo menos la mitad de los 112 000 habitantes que la isla tendrá en 2030 serán migrantes, personas que vendrán en busca de los empleos asociados a la expansión del turismo.

RANCHO, PUEBLO Y CABECERA DE PARTIDO

Las frecuentes modificaciones del estatuto jurídico y las sucesivas adscripciones administrativas de Cozumel a diferentes cabeceras municipales dan cuenta del sinuoso itinerario por el que transitó un pequeño núcleo poblacional antes de convertirse en polo de desarrollo. Y también permiten corroborar que una comunidad de reducida población, combinada con un aislamiento geográfico de la capital nacional, puede estar sujeta a injustas disposiciones federales y locales que dejan la explotación de los recursos naturales en manos de unos cuantos y limitan el usufructo a una base mayor de habitantes, precisamente a los grupos de población local, quienes realmente cumplen el papel de pioneros.

En 1849, el gobierno de Yucatán otorgó la categoría administrativa de pueblo a lo que antes era el rancho de San Miguel de Cozumel. Con esa base jurídica comenzó a funcionar un Consejo Municipal, un juez y una guardia cívica. Cozumel perteneció, en distintas épocas, a la jurisdicción de Mérida (o al Partido de Mérida, como se solía llamar en la segunda mitad del siglo XIX), a Tizimín y a Progreso. Y cuando el territorio insular de la costa oriental de Yucatán comenzó a cobrar importancia, se creó el Partido de las Islas, jurisdicción administrativa en la que Cozumel e Isla Mujeres se disputaron la cabecera de Partido. Al final, el pueblo de Dolores, en Isla Mujeres, y el de San Miguel, en Cozumel, fueron alternándose como cabecera de jurisdicción.

En 1866, el remoto pueblo de San Miguel sirvió como prisión preventiva para los opositores de Maximiliano en Yucatán, los republicanos que atacaron desde la prensa el imperio del austríaco. El periodista Yanuario Manzanilla cuenta en sus memorias, vívidos pasajes de su destierro y prisión en Cozumel (Manzanilla, 1888: 22-37).

Sucedió lo mismo en 1913, varios enemigos del presidente Victoriano Huerta terminaron sus días como prisioneros en Cozumel, el propio general Ignacio Bravo, jefe político del territorio de Quintana Roo entre 1903 y 1913, embarcó con destino al muelle de San Miguel a numerosos grupos de indios mayas (Rosado, 1949), contra los que combatió y aprisionó. Pero una vez decretada la creación del Territorio Federal de Quintana Roo (1902), San Miguel de Cozumel se convirtió en el más importante núcleo poblacional de la nueva entidad y en cabecera de la jurisdicción norte del territorio federal formado con la porción oriental de la península de Yucatán.

En el siglo XIX se intentó infructuosamente vender la isla de Cozumel en tres ocasiones (1841, 1848 y 1862). Pero lo que influyó profundamente en la decisión del gobierno, para que la mayor parte de los habitantes de Cozumel fueran excluidos de la propiedad de la tierra, fue el contrato otorgado a Justo Sierra y Fernando Zetina en 1848, para el deslinde, fraccionamiento y colonización de Isla Mujeres y Cozumel.

Según el contrato, por la tarea de deslindar, Sierra y Zetina obtendrían la propiedad de la tercera parte de los terrenos deslindados, la compra de otra tercera parte para que en ella promovieran el establecimiento de colonos y —por si lo anterior no fuera suficiente— el derecho de compra de la última tercera parte. En 1885, el contrato se trasladó a Manuel Sierra; en términos prácticos, aquellos isleños, que por usos y costumbres no tenían definida la propiedad a que les había dado derecho el decreto de creación del poblado y las leyes de colonización pasaron a ser arrendadores.

Para fines del siglo XIX, la explotación de madera seguía siendo una actividad básica en la cadena de producción del carbón y los durmientes de vías. Sin embargo, los derechos de explotación continuaban en manos de Sierra, quien seleccionó las mejores tierras, tanto por su ubicación como por su riqueza. Igualmente, y a pesar de que la legislación federal contemplaba la libertad de pesca en el mar territorial, Sierra cobraba del 25 al 30% del producto obtenido en las costas de su propiedad. De 1889 a 1892, Felipe Ibarra, representado por Manuel Sierra, obtuvo una concesión exclusiva para la explotación de esponja, tortuga y caimán en un área comprendida desde la Laguna de Términos en Campeche hasta la desembocadura del Río Hondo, actual límite fronterizo entre México y Belice (Macías, 2002: 171).

LA ECONOMÍA DEL PASADO

En 1891, cerca de 320 familias de Cozumel solicitaron al gobierno la dotación de tierras, sin embargo, hasta seis años después se aprobó la misma y hasta después de la primera década del siguiente siglo, las tierras fueron repartidas. En 1945, se emitió la resolución presidencial definitiva sobre el ejido de Cozumel, el cual tenía una superficie de 42 120 hectáreas (Ramos, 2004: 247). Y los trámites de deslinde, dotación y registro agrario requirieron de más de una década, caminaron al ritmo de quien posterga las cosas.

Como alternativa a las limitaciones de tierra libre, surgidas con el deslinde de Cozumel, los habitantes gestionaron desde el siglo XIX permisos para explotar las tierras deshabitadas de la costa centro y nororiental de la península de Yucatán. Lo cual dio lugar a la existencia de unidades de explotación agrícola en esa región, principalmente ranchos de copra que comenzaron a desaparecer a principios de los años 1960.

La necesidad de que la isla fuese autosuficiente en la producción de alimentos obligó a la producción agrícola, principalmente de frutas y granos. Para 1890, hubo nueve ranchos en la isla (San Gervasio, San Gregorio, Maravilla, Vista Alegre, Valparaíso, Santa Elena, Santo Domingo, Colombia y Cinco Puertas). En 1920 el censo registró 20 ranchos y luego 26 en 1940. Las disposiciones aduanales limitaron las posibilidades reales de exportar productos agrícolas de la isla, pues antes de los años 1920, Cozumel no fue puerto de altura, pese a la cercanía con los importantes puertos de la Cuenca del Caribe.

En las primeras décadas del siglo XX, la producción local con mayores ventas, en los mercados exteriores a la isla, fue el henequén y la copra. Y aunque la producción isleña de chicle era limitada, las marquetas o bloques de chicle producidas en los campamentos de gran parte del territorio de Quintana Roo se transportaban a Cozumel, ya convertido en puerto de altura, desde donde las embarcaban para los Estados Unidos de América.

En la década de los años 1940 se explotaban ranchos de coco en tierra continental, en las porciones costeras adscritas a la Delegación de Cozumel (Rosado, 1949: 121-123). Esos sitios se constituyeron como fuente regular de ingresos económicos para propietarios y trabajadores.

La copra seca y descascarada, fácil de almacenar y transportar, no requería de mano de obra intensiva ni de numerosos grupos de trabajadores como en caso de la recolección de chicle. En 1955, meses antes de que el huracán Janet destruyera las plantaciones de palma de coco de la costa sur de Quintana Roo, existían 300 mil palmas en producción entre la frontera mexicana con Honduras Británica y Cozumel, además de 250 mil en crecimiento; la producción era de 300 toneladas de copra. Después del huracán, la producción se desplomó a menos de la tercera parte (80 toneladas) y las propiedades cocoteras de los isleños nunca más volvieron a recuperar sus volúmenes de producción previos al huracán Janet (1955).

En 1960, la Asociación de Copreros de Cozumel reportó 175 000 palmeras en producción y para 1975 quedaban en Quintana Roo 26 ranchos, propiedad de cozumeleños, con 70 000 palmeras en producción. Con los avances tecnológicos y durante los años de posguerra, los precios de muchas materias primas se colapsaron y su producción perdió importancia. En el caso de la caída de la producción de copra hay que añadir la incidencia de los huracanes y la lenta, pero inexorable conversión de tierra de uso agrícola a uso turístico.

Las palmas de coco, los árboles frutales y el resto de la estructura productiva de Cozumel fueron dañados continuamente por los embates de las tormentas tropicales. Desde fines del siglo XIX a principios del XXI, Cozumel recibió los impactos de 52 huracanes que han pasado a menos de cien kilómetros de distancia. Éstos han arrasado flora y fauna, hundido embarcaciones, destruido edificios, derribado muelles de cruceros, causado inundaciones y reducido sustancialmente la cobertura de coral vivo en los arrecifes.

Sobre los recursos forestales de la isla de Cozumel hay referencias contradictorias. En publicaciones como las de Goodrich (1874) y Manuel Sierra (1920), apologías para atraer inversionistas, se habla de la abundancia de maderas preciosas. Pavía (1938: 9) pronostica que la isla se convertiría: "en un emporio de Agricultura y de la Industria." Como Sierra y Goodrich, Pavía es apologético para atraer inversión pública destinada a la infraestructura carretera: para mejorar el camino de San Miguel a El Cedral y, fundamentalmente, para abrir una carretera en tierra continental que comunicaría la aldea de Playa del Carmen con Valladolid, Yucatán.

En realidad, desde fines del siglo XIX las maderas preciosas estaban prácticamente agotadas. A principios de 1920 llegaba a Cozumel madera importada desde Florida y Belice. En el informe escrito por la Comisión Geográfico Exploradora de la Secretaría de Agricultura y Fomento (SAF, 1918: 6) hay referencias de la existencia en Cozumel de bosques de palmeras, de cultivo de frutas, en especial piñas, así como de maíz, tabaco y caña de azúcar; pero no hay párrafo alguno que se refiera a la existencia de maderas preciosas u otros recursos forestales. El dato se puede corroborar en el informe de Siurob, gobernador del territorio. El General José Siurob reportó en 1925 (foja 399) que Cozumel estaba cubierta de monte bajo, que no existía caoba, que el cedro rojo era escaso y que la explotación del chicle estaba temporalmente prohibida por el agotamiento de la especie.

Respecto a la actividad ganadera, Sierra (1920) afirmaba que ésta podía ser desarrollada con los pastizales y forrajes disponibles en Cozumel. Rosado (1949) registra en las primeras décadas del siglo XX la existencia de un importante grupo de ganaderos que poseían en conjunto más de 6000 cabezas de ganado vacuno. Sin embargo, para mediados del siglo, la situación había cambiado tanto que con frecuencia los isleños importaban ganado para el abasto local.

Entre las pocas actividades locales para el procesamiento de productos del mar realizadas a fines del siglo XIX y primeras décadas del XX estaba la extracción de aceites y el salado de pescados. Sierra (1920: 9-10) refiere que pocas personas se dedicaban a la pesca y que los principales productos que se obtenían eran: pargo, mero, guachinango, liza, boquinete, esmedregal, cherna, langosta, caracol, cangrejo, camarón, tortuga y esponja. El mismo autor señala que en esa época las flotas de viveros cubanos eran particularmente activas.

Durante la presidencia de Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940), las cooperativas para la explotación de recursos acuáticos cobraron auge (Carriquiriborde, Sosa y Campos, 1992: 194). En Quintana Roo, las primeras cooperativas pesqueras se organizaron durante los años de la crisis para la producción de chicle y copra. Fueron cooperativas dedicadas, básicamente, a la explotación de tiburón, tortuga y esponja. Con el segundo auge de la copra y el chicle, un gran número de pescadores regresó a la silvicultura.

A mediados de los años 1950, se inició en Cozumel un lento crecimiento de la actividad pesquera, explicable por la mayor disponibilidad de motores fuera de borda, las embarcaciones de fibra de vidrio, el uso de hielo a bordo de las embarcaciones, la apertura de unidades para el procesamiento y conservación de los productos del mar, el establecimiento de talleres de reparación y mantenimiento de embarcaciones, la llegada de pescadores de otros lugares y la disponibilidad de créditos para los cooperativistas.

A las cooperativas se les dio la exclusividad para la explotación de langosta, caracol y camarón. A pesar de que hubo una intensiva captura de este último en la isla, no se desarrolló, como en Campeche, una flota camaronera. En la segunda mitad del siglo XX, los pescadores de Cozumel capturaban y conservaban viva la langosta, la cual era pre-cocida entera para exportarla por avión a Estados Unidos de América. También se enviaba la tortuga y especies fáciles de conservar como el tiburón y los pescados salados.

Los nuevos mercados y la demanda interna, generada por el turismo que comenzó a llegar a la isla, fueron el estímulo para la pesca. En sus inicios, el turismo de buceo fue sinónimo de pesca con arpón; en Cozumel se realizaron en los años 1950 competencias para ese tipo de turismo. La pesca deportiva también creció poco a poco en la isla y con el tiempo un importante número de embarcaciones y pescadores se integraron a los servicios de tal actividad.

Actualmente la aportación porcentual de la pesca al Producto Interno Bruto (PIB) de Cozumel no alcanza los dos dígitos. El agotamiento de los recursos pesqueros en el área se puede constatar en el hecho de que el caracol, producto de elevado consumo en la isla, comienza a importarse a Quintana Roo. En los arrecifes de coral, frágiles, ricos en diversidad y con un delicado balance en la composición de especies, la actividad pesquera no tiene futuro, la sobreexplotación se alcanza fácilmente por la baja movilidad de los peces y porque las especies de interés deportivo y comercial son poco abundantes y de lento crecimiento. Además, con la protección de la tortuga se acabó la captura del quelonio y la tradición del consumo local de carne y huevos de ese animal. La creación de áreas marinas protegidas, como el Parque Nacional Arrecifes de Cozumel (creado en 1996), establecen severas restricciones a cualquier tipo de actividad pesquera dentro del área.

En la actualidad, los principales sitios de captura de los cooperativistas cozumeleños todavía están al sur de Tulum, donde en 2007, los pescadores perdieron, por el huracán Dean, gran parte de sus instrumentos para pescar langosta.

La historia de la explotación de los recursos naturales de Cozumel, combinada con los estragos de los huracanes y tormentas tropicales, es una crónica anunciada del agotamiento de los recursos forestales, del abandono de la agricultura y la ganadería, de la improvisación de pesquería con limitada trascendencia económica. En el pasado, las experiencias de éxito económico se reducen al acopio de marquetas de chicle y a la producción, procesamiento y comercialización de copra. Ahora bien, parte del futuro económico de Cozumel estará determinado por la manera en que aproveche sus recursos naturales. En una compilación de trabajos de especialistas en turismo insular (Apostolopoulos y Gayle, 2002) hay consenso en que una base estrecha de recursos naturales es la causa de la gran dependencia que las islas pequeñas tienen de un turismo poco diversificado.

A fines de la década de los 1950, Argimiro Argüelles vendió a Pablo Bush y al Club de Exploraciones y Deportes Acuáticos de México los terrenos del rancho Akumal. Allí se instaló la expedición de rescate del galeón *El Matancero*, y después, en ese mismo sitio, se desarrolló el primer destino de Quintana Roo concebido específicamente para el turismo. En 1970, se creó el Fideicomiso Xel-Ha y del Caribe que se ocupó de la tarea de regularizar la propiedad de la tierra como condición previa para el futuro desarrollo turístico. En su trabajo sobre el desarrollo del turismo en Cozumel, Martínez (2007) registra la versión de que en la primera parte de 1990, coincidente con la creación del municipio de Solidaridad, los últimos cozumeleños que aún eran propietarios de ranchos en la parte continental perdieron sus posesiones en esa costa.

EL AEROPUERTO Y LA GUERRA

Cozumel recibió vuelos comerciales en escala desde los años 1920, cuando Pan American realizaba paradas técnicas en sus vuelos a Centroamérica y Sudamérica; época en la que los vuelos de Pan American entre Florida y Río de Janeiro tardaban 5 días en llegar a su destino. No fue extraño que en el año de 1943 se hicieran ampliaciones al aeropuerto de Cozumel; sin embargo, lo sorprendente fue la dimensión de sus pistas: una de 2500 metros de largo con un ancho de 45, otra de 2700 metros y 45 de ancho. Las pistas fueron dotadas de alumbrado nocturno y el aeropuerto isleño se ubicó entre los mejores del país. ¿Cuál fue la razón?

Entre 1940 y 1950, la población de San Miguel era inferior a los 2500 habitantes, el tráfico marítimo constituía la principal actividad económica, el turismo era incipiente y en las prioridades del gobierno no figuraba la infraestructura aeroportuaria para pequeñas y aisladas localidades. ¿Por qué entonces Cozumel contó desde los años 1940 con un aeropuerto de tales características?, en *The Framework of Hemisphere Defense*, Coon y Fairchild detallan las circunstancias y acciones que llevaron a Pan American, empresa propietaria de Mexicana de Aviación en aquellos años, a transformar el aeropuerto isleño con recursos del gobierno de los Estados Unidos de América. La razón: la inversión en el aeropuerto de Cozumel se consideró parte de la seguridad hemisférica de aquel país, antes y durante la Segunda Guerra Mundial. De acuerdo con la revisión de los archivos del Pentágono, realizada por Conn y Fairchild (1958: 344-350), la estrategia para la defensa hemisférica instrumentada por las fuerzas armadas estadounidenses requería de un corredor aéreo entre aquel país y el canal de Panamá.

En 1941, antes del ataque a Pearl Harbor, se firmó un acuerdo general con el gobierno de México sobre dicho corredor aéreo, en el que no se precisaban rutas o detalles específicos, pero se concedía acceso ilimitado a aeropuertos y pistas en México a los aviones militares norteamericanos en ruta a Panamá, en el entendido de que no se violaba la soberanía de México. Posteriormente, se acordaron los términos de las rutas que seguirían los aviones y los mecanismos de notificación previa.

En virtud del gran número de aviones militares, que serían enviados a Panamá, surgió la controversia sobre la situación de los mecánicos y técnicos que serían requeridos en las escalas

y que al ser militares con un trabajo en México violaban la soberanía del país. Una propuesta inicial de solución fue que los mecánicos y técnicos tuvieran el carácter de agregados militares a la embajada y consulados estadounidenses; sin embargo, la decisión final fue que éstos no vestirían uniforme militar y quedarían como empleados de Pan American.

Los principales aeropuertos para el apoyo logístico serían un aeropuerto que Mexicana de Aviación construiría en el Istmo de Tehuantepec -con recursos de la armada de Estados Unidos de América- y el levantamiento del aeropuerto de Cozumel, importante por estar en el trayecto de otras escalas requeridas en la ruta a Panamá, Cuba y Belice. En esa lógica, el aeropuerto de Cozumel requería de una ampliación y adaptación a los requerimientos militares, misma que fue autorizada por el gobierno mexicano.

Sin embargo, el desarrollo de la guerra, y en específico la frecuente presencia de los submarinos alemanes en el Caribe, modificaron la estrategia de defensa. Así, los requerimientos militares pasaron de aeropuertos para escalas técnicas a bases para bombarderos. En 1942, México había declarado la guerra a Alemania por el hundimiento de buques tanques del país y autorizó el establecimiento de una base para bombarderos estadounidenses en el aeropuerto de Cozumel. Pero para 1943 los Estados Unidos ya contaban con otras bases de bombarderos en el Caribe. Consecuentemente, se redujo la inversión en el aeropuerto de Cozumel, pero el sitio se conservó bajo la administración de Pan American como una opción para casos de emergencia.

En todo caso, la existencia de un aeropuerto en la isla y la llegada regular de vuelos en los años de la Segunda Guerra Mundial fueron unas de las causas que ayudan a explicar los inicios del turismo en Cozumel.

LOS INICIOS DEL TURISMO

Después de la segunda guerra mundial y tras el declive del desarrollo local basado en la compra, transportación, almacenaje y exportación del chicle, Cozumel comenzó a figurar como una localidad paradisiaca con futuro turístico. Una de las versiones más extendidas sobre la azarosa aurora turística de Cozumel tiene como punto de partida la publicación de un artículo de Richard Humphrey, en la revista *Holiday* de los Estados Unidos de América, alrededor del año 1950.

De acuerdo con esa interpretación, a instancias de Charles Fair, Humphrey visitó Cozumel con el objetivo de promover la isla. A su vez, previamente Fair la había visitado por causas inesperadas: las de atender el salvamento de un barco de su propiedad que transportaba plátano entre Guatemala y Mobile, Alabama, y que había encallado al sur del faro de Celarain.

El artículo de Humphrey fue esencial para la detonación de la industria turística de Cozumel, pero ello no hubiera sido posible sin la conjunción de otros elementos que ya estaban presentes: comunicación aérea regular, un grupo de comerciantes locales en busca de nuevos negocios, expediciones de buceo en las cercanías de la isla y, naturalmente, inversionistas emprendedores que aventuraron parte de su capital en la construcción de los primeros hoteles.

Es importante añadir que con el triunfo de la Revolución Cubana en 1959, Cozumel cobró fuerza como nuevo destino en un amplio sector de turismo de sol y playa proveniente de la costa Este de los Estados Unidos de América. Como consecuencia de la incursión en el turismo organizado, el crecimiento de la hotelería llegó a Cozumel. Poco después de la Revolución Cubana, la isla registró la febril edificación de nuevos hoteles. En la década de 1960 se construyeron 11 nuevos hoteles que generaron una oferta adicional de 405 cuartos y 449 empleos (CIQRO, 1985: 10-11).

En la década de 1970, cuando el Territorio de Quintana Roo se convirtió en Estado y se desarrolló la primera etapa de Cancún, el número de nuevos establecimientos hoteleros en Cozumel llegó a 26, incrementando la disponibilidad de nuevos cuartos y empleos en 1051 y 808, respectivamente. En la segunda mitad de esa misma década, el crecimiento de la oferta hotelera se acompañó de un rápido aumento en la demanda de servicios turísticos.

El primer hotel de cinco estrellas en Cozumel fue El Presidente, inaugurado en 1969. Para la apertura de un nuevo hotel de esta categoría tuvo que pasar casi una década. En 1978 inició operaciones el Hotel Sol Caribe. De acuerdo con los datos referidos, la principal disponibilidad de cuartos de hotel en Cozumel ha sido desde los años 1970 en la categoría de cinco estrellas, a excepción de mediados de los años ochenta, periodo en que el mayor número de cuartos de hotel se concentró en otras categorías.

Bien podemos decir que en los años iniciales de 1970, Cozumel fue el principal destino turístico de Quintana Roo. Pero desde la segunda mitad de aquella década, empezó su desplazamiento. Primero por Cancún y después por la Riviera Maya, esta última asentada en gran parte del territorio continental frente a Cozumel.

DE LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE A LOS PRIMEROS CRUCEROS

En los inicios del siglo XX, con la bonanza del chicle y del copra, Cozumel se convirtió en un destino importante del comercio marítimo. En la isla se concentraba y almacenaba gran parte de la producción de chicle y copra proveniente del área continental de Quintana Roo. El traslado de chicle y copra a Cozumel, junto con el transporte marítimo de los trabajadores a las cercanías de los campamentos chicleros, así como el continuo aumento en el volumen de fletes de herramientas y de productos alimenticios hicieron que las rutas de cabotaje fueran más transitadas por las naves de Cozumel y del resto de Yucatán.

La actividad marítima de las décadas iniciales del siglo XX permitió que comerciantes de Cozumel se convirtieran en representantes de las empresas propietarias de las embarcaciones que transportaban el chicle al extranjero.

La total dependencia isleña del tráfico y comercio marítimo de productos primarios pagó un alto costo en 1934, cuando la crisis mundial iniciada en 1929 desplomó los precios y producción de copra y chicle. Después de la crisis, el tráfico marítimo local apenas sobrevivió asido al comercio de comestibles y productos libres de impuesto. Sin embargo, lustros después, en la segunda mitad del siglo XX, los navegantes-comerciantes de Cozumel resurgieron de las cenizas; Apoyados por empresarios o promotores turísticos se sumaron al desarrollo de la infraestructura y a la prestación de servicios turísticos.

¿Cuál fue, en las primeras décadas del siglo XX, el grado de desarrollo alcanzado gracias al comercio marítimo de Cozumel? La respuesta convencional es que con ese negocio, Cozumel modificó los términos de su inserción a la segunda mitad del siglo XX, pues su aislamiento se reduce, se generan empleos para una parte importante de la población y surgen nuevas oportunidades de negocios que vinculan su economía intermediario-exportadora al mercado del turismo. Si bien todo esto es cierto, resulta útil pormenorizar el proceso con un panorama del entorno regional y nacional.

En 1921, la población de San Miguel era de 1188 personas y en 1940 de 2085 habitantes. El comercio de cabotaje propició el desarrollo local de Cozumel en términos de mejoras públicas,

acrecentamiento en la oferta de empleo y generación de riqueza para el sector navegante-comerciante- e intermediario-exportador. Pero la superación de las limitaciones estructurales de la economía isleña y su inserción a la economía nacional quedó como tarea pendiente para las décadas posteriores.

La crisis de los mercados financieros de 1929 llegó a Cozumel traducida en la caída de los precios de las materias primas. Asimismo, influyó en la decisión del gobierno federal por desaparecer el Territorio de Quintana Roo en 1931 (se restituyó en 1935). En ese contexto, se encomendó a una Comisión Intersecretarial, encabezada por el Oficial Mayor de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, proponer las medidas adecuadas para el desarrollo económico de Quintana Roo y para su vinculación política y administrativa con el resto del país (SHCP, 1934). En 1931, los derechos de tráfico marino de embarcaciones extranjeras hechos efectivos por la aduana marítima de Cozumel se desplomaron a \$3 000. 00. Este monto comparado con la recaudación total de \$202 296,00, registrada en la aduana de Payo Obispo, hoy Chetumal, llevó a los representantes del gobierno federal a señalar que el tráfico marítimo de Cozumel era verdaderamente “raquítrico” (SHCP, 1934: 54).

En 1934, se otorga a Cozumel, y al resto de costa oriental de la península de Yucatán, el estatuto de Perímetro Libre de impuestos a las mercancías y su comercialización, disposición que perduró hasta 1972, año en que fue sustituido por el de Zona Libre de impuestos de importación. Con ello, Cozumel recibió significativos beneficios por la baja en los precios de los productos de consumo. Por ejemplo, entre 1934 y 1937, el costo del kilo de azúcar bajó 40%; la carne en lata 37%; la leche condensada 30%; el kilo de harina 20% y las sardinas en lata 17% (Pavía, 1938: 26). La nueva circunstancia también favoreció la competitividad de los comerciantes-navegantes de Cozumel para continuar siendo los principales abastecedores del Territorio.

Los mercados del chicle y la copra se recuperaron plenamente con motivo de la Segunda Guerra Mundial. Como se sabe, la comercialización del primero fue la actividad que más derrama económica generó en Cozumel. Sin embargo, a mediados de los años 1950, se agotó el esquema de desarrollo económico basado en la extracción y comercialización de chicle y copra. En el caso

del chicle y debido paradójicamente al gran éxito y creciente demanda de la goma de mascar, el látex del chico zapote fue sustituido por hule sintético. En el caso de la copra, la destrucción causada por el huracán Janet contribuyó a agotar el producto. Con miles de palmeras arrasadas por el huracán, la producción coprera también se vino abajo.

Ya se indicó que, precisamente, a mediados de los años 1950 es cuando empieza, muy lentamente primero, la conversión de los ranchos cocoteros en sitios para desarrollo turístico. Para esta década, los comerciantes-navegantes de Cozumel están en condiciones de incursionar en las inversiones turísticas, acompañados de otros empresarios. Algunos de estos mismos inversionistas se beneficiaron con la oportunidad comercial que representó el Perímetro Libre, primero, y la Zona Libre, después. La venta de perfumes, ropa, telas, licores y herramientas importadas se convirtió en una importante actividad económica.

La modalidad del comercio de importaciones se ha modificado actualmente, el paisaje comercial isleño está dominado ahora por las joyerías internacionales y por las tiendas de artesanías. En el contexto de la evolución del tráfico marítimo, en Cozumel el fenómeno preponderante en la isla es el arribo de cruceros. En cuanto al transporte local de personas, en la isla existen actualmente dos navieras que conectan Cozumel con Playa del Carmen. Durante un día de la temporada alta, ambas empresas transportan hasta siete mil individuos. Para el cruce de camiones y automóviles funciona una empresa distinta que opera los viajes del transbordador.

El fin, el comercio de cabotaje y el inicio de la era de los cruceros en la isla no fueron sucesivos, hay una etapa intermedia en la que viejas embarcaciones se adaptan para el turismo, ranchos de copra se transforman en sitios de hospedaje, bancos de pesca se abandonan para dar paso a la pesca y al buceo deportivo.

La incorporación de Cozumel en el circuito de los cruceros fue posterior a la de otros destinos del Caribe; pero en la actualidad disputa con Bermudas el primer lugar en el mundo en número de llegadas y pasajeros. En 1968, empezó a llegar esporádicamente a Cozumel el crucero Ariane, el cual tenía rutas fijas en el Caribe desde dos décadas antes. En 1974, el crucero Bolero, con un

desplazamiento de 16 000 toneladas y una capacidad para 900 pasajeros, incluyó a Cozumel en sus rutas fijas, además del Caribe, esta embarcación realizaba itinerarios en el Mar Mediterráneo. Con la llegada fija del Bolero a Cozumel, otros cruceros empezaron a realizar visitas a la isla. En 1980, 1996 y 1998 comenzaron a utilizarse tres diferentes muelles para cruceros, con un mínimo de dos posiciones de atraque cada uno.

Imposibilitado para competir con Cancún y la Riviera Maya, Cozumel se reinventó en la década de 1990 y se ubicó como destino líder en el arribo de cruceros. Su apuesta por ese sector del turismo mundial significó, en 2007, la llegada de más de dos millones y medio de turistas, en poco más de mil arribos de cruceros (Romano, 2008).

Eso significó, en dinero, la cantidad de 254 millones de dólares, en gasto directo al turismo de cruceros en Cozumel (*Impacto Económico del Turismo de Cruceros en México, 2007: 6-7*).

NOTA FINAL

El estudio sobre el impacto económico del turismo de cruceros en México, encargado por la Asociación de Cruceros del Caribe de Florida, resume para el periodo 2006-2007 los beneficios económicos de este tipo de turismo en diez destinos del país. Los destinos mexicanos de cruceros evaluados fueron: Acapulco, Cabo San Lucas, Costa Maya, Cozumel, Ensenada, Huatulco, Mazatlán, Progreso, Puerto Vallarta y Zihuatanejo. Durante 2006-2007 el turismo de cruceros produjo una derrama de más de 565 millones de dólares en gastos directos, generó casi 16 000 empleos y una erogación de 94 millones de dólares en salarios para empleados. En este periodo Cozumel mantuvo el liderazgo y el crecimiento como el puerto de cruceros más relevante del país: los 254 millones de dólares en gastos directos del turismo de cruceros en Cozumel representan el 45% del total nacional. En cifras, las escalas de cruceros en Cozumel se convirtieron en 254 millones de dólares, 7070 empleos y 41.4 millones de dólares en ingresos salariales (*Impacto Económico del Turismo de Cruceros en México, 2007: 8*).

Para los recorridos en tierra y otros bienes y servicios durante su estancia en el país, los más de 5 millones de pasajeros de cruceros que visitaron México durante 2006-2007, gastaron en conjunto un aproximado de 427 millones de dólares. El destino en donde menos gastaron los visitantes en promedio, durante el periodo evaluado, fue Progreso (\$53.09); y Mazatlán fue en donde más se gastó (126.29). El promedio en los diez destinos fue de 84.41. Cozumel registró para el mismo periodo un monto de gasto de casi 90 dólares por pasajero. En todo caso, en Cozumel se quedó el 43% de todo lo que gastaron los pasajeros de cruceros aquel año en el rubro de recorridos en tierra y otros bienes y servicios.

Lejos quedó la crisis de los precios del chicle y la caída de la producción de copra a causa de devastadores huracanes en el siglo XX. La isla se ha situado más allá de la velada inversión del gobierno norteamericano en el aeropuerto de Cozumel durante los años de preguerra y guerra, por encima de la paulatina transformación de ranchos cocoteros en sitios turísticos, del comercio de productos importados y de la pesca artesanal que nunca se transformó en flota camaronera o pesquera. Hoy por hoy Cozumel es un polo de desarrollo en el sureste mexicano, una isla que apuesta todo al turismo de cruceros. Olvidando, en una amnesia inexplicable, que el poner todos los huevos en una misma cesta, lleva, tarde o temprano, a una crisis como las del pasado. Si la historia económica de Cozumel enseña algo, se llama diversificación.

REFERENCIAS

- Apostolopoulos, Yorghos y Dennis Gayle (eds.), (2002), *Island Tourism and Sustainable Development. Caribbean, Pacific and Mediterranean Experiences*, Praeger, West Port, Connecticut.
- Carriquiriborde, Luis, Eloy Sosa y Bonnie Campos (1992), "La Pesca: los cambios legales y tecnológicos", en *Quintana Roo: los Retos de Fin de Siglo*", Chetumal, Centro de Investigaciones de Quintana Roo.
- César, Alfredo y Michel Antochiw (1991), *Historia de Cozumel*, México, CONACULTA.
- CIQRO (1985), *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: sector turismo*, t. 3, Puerto Morelos, Centro de Investigaciones de Quintana Roo.
- Consejo Nacional de Población (CONAPO), (2002), *Proyecciones de la población del estado de Quintana Roo y sus municipios, 2000-2030*, México, CONAPO.
- Conn, Stetson y Byron Fairchild (1958), *The Framework of Hemisphere Defense*. Center of Military History. United States Army, Washington, D.C.
- Romano, Alejandro, et al. (2008), "Medición de la capacidad de carga turística de Cozumel", en *El Periplo sustentable*, núm. 13.
- Goodrich, C.L. (1874), *Cozumel Island, the New Tropical Paradise*, San Luis Misuri, Powell and Maynard, Printers.
- INEGI (2000), *XII Censo General de Población y Vivienda 2000*, documento electrónico, disponible en <http://www.INEGI.org.mx/SISTEMAS/OLAP/PROYECTOS/BD/CONSULTA.ASP?P=14048&C=10252&S=EST#>, (consultado el 15 de febrero de 2010).
- (s.a), (1918), *Informe de Agricultura y Fomento, Comisión Exploradora*, México, Talleres Gráficos, 1918.
- (s.a), (2007), *Impacto económico del turismo de cruceros en México*, Miami, Asociación de Cruceros del Caribe en Florida.
- Macías, Gabriel (2002), *La península fracturada. Conformación marítima, social y forestal del Territorio de Quintana Roo. 1884-1902*, México, CIESAS y Porrúa,.
- Manzanilla, Yanuario (1888), *Recuerdos de la campaña republicana contra el imperio en Yucatán*, Mérida, Imprenta Mercantil de Yucatán.

- Martínez, Claudia Inés (2007), *Tipología de los sitios costeros con usos turístico y recreativo en la isla de Cozumel*, Tesis de Maestría, México, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM.
- Pavía, Álvaro (1938), *La Preciosa Isla de Cozumel*, Mérida, Tipográfica Yucateca.
- Ramos, Martín (2004), "Cozumel. Desarrollo de un puerto mexicano en el mar Caribe durante los años veinte (siglo XX)", en *El vacío imaginario: geopolítica de la ocupación territorial en el Caribe oriental mexicano*, México, CIESAS, Congreso del Estado de Quintana Roo.
- Ramos, Martín (1999), *Cozumel, vida porteña, 1920*, México, CONACYT, Universidad de Quintana Roo.
- Rosado, Gonzalo (1949), *Breve Historia de Cozumel*, Cozumel, Club del Libro.
- SAF (1918), *Informe Rendido por la Comisión Geográfico-Exploradora de Quintana Roo*, México, Secretaría de Agricultura y Fomento.
- Sánchez, Álvaro y Enrique Propin (2003), "Dependencias regionales del turismo en la isla de Cozumel", en *Cuadernos de Turismo*, núm. 11, pp. 169-180.
- Sierra, Manuel (1920), *La Isla de Cozumel en la República Mexicana: datos generales sobre su situación geográfica, topográfica, extensión, clima, población y productos*, México, edición del autor.
- Siurob, José (1925), "Estudio Geográfico del Territorio de Quintana Roo", reproducido en SHCP (1934), México.
- SHCP (1934), *El problema económico de Quintana Roo: estudio de la Comisión Federal que fue designada para llevar a cabo una jira por aquella región y proponer las medidas adecuadas para su desarrollo económico y su vinculación política y administrativa con el resto del país*, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México.



FICHA BIBLIOGRÁFICA:

Santander, L. C. y Ramos-Díaz, M. El nacimiento de un destino turístico en el Caribe Mexicano. Cozumel, de isla abandonada a puerto de cruceros.

El Periplo Sustentable. México:

Universidad Autónoma del Estado de México,

julio/diciembre 2011, núm. 21

<http://www.uaemex.mx/plin/psus/periplo21/articulo_01.pdf>.

[ISSN: 1870-9036].