

Un viaje al pasado por las costas del Caribe mexicano

De la geografía del recuerdo
a la cartografía de la realidad

Un viaje al pasado por las costas del Caribe mexicano

De la geografía del recuerdo
a la cartografía de la realidad

ALFREDO CÉSAR DACHARY



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de la Costa

Universidad de Guadalajara

José Trinidad Padilla López
Rector General

Raúl Vargas López
Vicerrector Ejecutivo

Carlos Jorge Briseño Torres
Secretario General

Centro Universitario de la Costa

Javier Orozco Alvarado
Rector

Melchor Orozco Bravo
Secretario Académico

Antonio Ponce Rojo
Secretario Administrativo

Primera edición, 2006

© D.R. 2006, Universidad de Guadalajara
Centro Universitario de la Costa
Av. Universidad de Guadalajara 203, Delegación Ixtapa
48280 Puerto Vallarta, Jalisco

ISBN 970-27-0922-9

Impreso y hecho en México
Printed and made in Mexico

Contenido

Prólogo	9
Una reflexión necesaria	13
Los arreglos del viaje	17
Armando la partida	19
El primer día	31
Segundo día	37
Tercer día	45
Cuarto día	47
Quinto día	51
Sexto día	53
Séptimo día	57
Octavo día	61
Noveno día	65
Décimo día.	67
Decimoprimer día	69
Decimosegundo día	71
Decimotercer día	75
Decimocuarto día	79
Decimoquinto día	85
Decimosexto día	93
Decimoséptimo día	99
Decimooctavo día	103

Decimonoveno día	107
Vigésimo día	115
Vigesimoprimer día	117
Último día	119
Epílogo	125
Referencias	127

Prólogo

Este viaje a través de la geografía de las costas del Caribe mexicano es la suma de muchos viajes que realizamos con Stella Maris Arnaiz —mi compañera de vida y de travesías y además colega— por la región en casi dos décadas de trabajo en la mismas, más los que pudimos conocer de otros viajeros, navegantes o simplemente testigos de la realidad costeña.

El itinerario recorrido es la unión de muchos trayectos realizados en diferentes épocas y por distintos motivos, pero siempre orientados a entender este maravilloso proceso del nacimiento de un Estado y de una ciudad, en esta avalancha de turistas que exigen compartir las bellezas del Caribe mexicano.

El trayecto de más de veintidós días, que serían más de 500 horas, es una síntesis muy apretada de las horas de entrevistas vividas con diferentes actores en distintos escenarios.

Los colores que se pueden leer en la belleza del paisaje son la unión de muchas miradas, de muchas palabras, de todos los que nos ayudaron a entender esta realidad.

La lista de informantes, de entrevistados y de consejeros es muy larga y no queremos olvidar a nadie, porque todos de distintas maneras nos ayudaron; sin ellos este trabajo, que es la síntesis de los muchos realizados, no hubiera existido.

El espacio son los más de ochocientos kilómetros de la costa del estado de Quintana Roo y el tiempo es muy flexible, porque va desde los años cuarenta a los ochenta, época en que empieza a despertar el Caribe mexicano.

Enrique Trujillo, un viejo navegante anclado en sus recuerdos en Chetumal es una de las principales voces sobre la cotidianidad que tenemos en este viaje, y a quien llegamos a conocer a través de su sobrina Friné Trujillo; ella a su vez nos llevó a conocer estas tierras del Caribe

mexicano, donde también nosotros anclamos, luego de beber “agua de curvato”.

En las costas tuvimos la suerte de conocer a muchos amigos, desde los pescadores de Isla Mujeres hasta viejas familias de la zona continental, como Don Benedicto López, del rancho Tampalam, y tantos muchos a quienes tenemos en el corazón.

No podemos olvidar al cronista de Cozumel, el profesor Velio Vivas, parecido a un farero que nunca deja el puesto, y entre la memoria de una isla en que todos se conocían y los papeles que se juntan en el escritorio, fue armando el recuerdo de la Isla de las Golondrinas.

En Isla Mujeres todos son historia, aunque mi amigo Rafael Burgos —mezcla de pescador y soñador— fue un puente importante, como lo fue también nuestro gran amigo cubano-gallego, el escritor José Neira Vilas, quien descubre a la flota cubana del golfo durmiendo los nortes en la bahía del Meco.

En Belice no puedo olvidar a mis amigos de San Pedro, la familia Salazar, mexicanos de sangre y corazón y beliceños de verdad; con ellos recordamos a todos los amigos de Orange Walk al Cayo, todo este universo de los viejos mexicanos que huyeron de la Guerra de Castas y que hoy dejaron su descendencia en otras tierras, en otro país.

En el viejo Payo Obispo, luego Chetumal, la lista es aún más larga, por ello enumerarlos sería una tarea superior a ésta, pero sólo puedo decir que nos permitió vivir una de las etapas lindas de nuestra vida, quizá porque como buenos provincianos nos atrae la cotidianidad de la siesta, más que el fulgor de las candilejas.

De Holbox, de la época en que Sabatini era un gran pescador a Xcalak, que tenía un largo sueño antes de su redescubrimiento, hay un mundo de gentes que vivían una realidad muy diferente a lo que hoy es la región; fue un verdadero cambio de era.

Esta costa peninsular tiene muchas páginas hermosas durmiendo en otros lugares y por ello tuvimos que ir a Cuba, al Archivo y a la Biblioteca Nacional donde su director nos abrió las puertas, así como los amigos de Casa de las Américas, entre quienes destaca Emilio Jorge Rodríguez y Armando Fernández; éstos y otros muchos hermanos cubanos nos brindaron su apoyo y experiencia.

En Puerto Rico, en Aruba, en Venezuela y Guadalupe, entre otros tantos lugares del Caribe insular y continental, fuimos conociendo amigos y rescatando hojas de este libro disperso que han sembrado nave-

gantes, pescadores y exploradores de la región, que hoy sólo es misterio perdido en la magia del turismo.

A ellos y a todos los que nos han permitido entender y convivir en este mundo olvidado de la Costa Oriental, que también es nuestro mundo, nos queda el agradecimiento permanente.

Diciembre de 2005

Mapa 1
La península de Yucatán en 1700



Una reflexión necesaria

En la segunda parte del siglo XX se dan importantes cambios en la sociedad y el mundo en general; derivada de estos cambios emerge una nueva sociedad en Occidente, y es en el corazón de ésta que se da la emergencia del turismo de masas, un fenómeno complejo, parte fundamental del emergente nuevo orden imperial, que se ha transformado y readecuado hasta ser considerado hoy como una de las actividades económicas más importantes en el capitalismo global.

El turismo ha transformado sociedades y paisajes, ha enterrado viejas comunidades con todo y sus tradiciones y sobre el ocaso de éstas ha construido grandes ciudades y centros de ocio, que han pretendido cubrir con el manto del olvido el pasado y crear, a partir de oropel, la idea de un deslumbrante futuro, que los huracanes se han encargado de detener.

Así, tenemos la justicia histórica, que ejerce la fuerza destructora de la naturaleza agredida, que les recordó en este 2005 a los constructores de pirámides de cristal y tabla-roca el costo de romper el equilibrio de su principal atractivo: las playas.

El año 2005 dejará un recuerdo imborrable para un Cancún, con grandes afectaciones no sólo en su zona hotelera-turística, sino en la mayoría de sus colonias populares, adonde no llega el glamour del ocio, lo mismo que en Cozumel, donde la furia del huracán Wilma dejó una larga estela de destrozos.

A esta geografía nos tocó llegar por una jugada del destino, y por ello tuvimos la suerte de poder atestiguar el largo proceso de transición que tuvo el Caribe mexicano, que lo llevó de ser una región con una economía forestal-copraera a una con economía turística. Un cambio que se da en todos los niveles y, en materia de historia, el turismo y sus imaginarios pueden optar por el olvido de éste o hacerlo leyenda.

Esta última es la forma más fácil de ocultar el costo de la compleja transición, que según estudios realizados llevó a cerca de medio millón de mayas a perder su identidad, creando una historia más fantástica que real, haciendo de la agonía una epopeya y de la desaparición un misterio.

Una de las categorías centrales de la geografía es el concepto de espacio que antecede al de paisaje en cuanto al valor como tal: al final queda el territorio, y todas estas categorías son construidas a partir de una realidad cambiante.

El espacio ha tenido diferentes interpretaciones, y quizá una de las más acabadas fue la que dio el geógrafo brasileño Milton Santos, quien sostenía que “era una mezcla de dinamismo y unidad que reúne materialidad y acciones humanas” (Santos, 1996a).

Este concepto se ha ido transformando en una síntesis de definición que sostiene que el espacio debe considerarse como un conjunto indisociable del que participan por un lado cierta disposición de objetos geográficos, objetos naturales y sociales y, por el otro, la vida que los llena y anima, la sociedad en movimiento (Santos, 1996).

Hoy en el comienzo de la denominada era post-industrial, síntesis de varias revoluciones desde la del orden informático y las comunicaciones, de la bioingeniería y la genética, pasando por la nanotecnología, entre los avances con mayor significación, dos elementos han tenido un cambio brusco: el tiempo y el espacio.

La reducción del tiempo afectó al espacio, que acorta su significado y se hace una realidad fácilmente capturable, además de mundializarse en un fenómeno denominado la deslocalización, base del post-fordismo y eje de la nueva era post-industrial.

La construcción social que deriva en el espacio como realidad asumida, ha sido manipulada en muchos casos, y así se han reinventado realidades que nunca existieron, a partir de la denominada imaginaria, lo que alteró las historias de algunos pueblos, como es el caso de muchas islas del Pacífico, hoy importantes centros turísticos (Douglas y Douglas, 1998).

En nuestro caso, la Costa Oriental de Yucatán, luego el estado de Quintana Roo (1975), llamada hoy el Caribe mexicano, fue la última frontera interior de México, debido a que recién en 1902, el país recuperó para su soberanía este vasto territorio aislado que estaba controlado por los mayas rebeldes y por explotadores y funcionarios ingleses, que saqueaban las riquezas forestales con apoyo de los rebeldes a fin de que éstos pudiesen pagar las armas que les abastecían.

En la construcción actual de la imagen de este territorio de una belleza excepcional se están dando hoy algunas interpretaciones que asocian el antiguo territorio a espacios vacíos, carentes de historia, los antiguos mitos del paraíso, que luego y por milagro fueron descubiertos por la magia del turismo para entregarlos en ofrenda al mundo del ocio y el placer.

Esta manipulación de la realidad suele confundir bajas densidades, fruto de diferentes formas de desarrollo, con vacíos demográficos, diferencia que implica en muchos casos ocultar el pasado para hacer del presente un verdadero cuento o ficción, que brinda una magia excepcional al lugar que la tiene más por su historia que por sus paisajes.

Es por ello que luego de trabajar cerca de dos décadas en esa región y formar parte de los nuevos pobladores que se sumaron a los ya existentes en la aventura de construir uno de los dos últimos estados de la Unión —Quintana Roo y Baja California Sur— hemos querido dejar testimonio del pasado de esta ilusión, hoy hecha realidad, que es el Caribe mexicano, cuyo centro es el ícono del turismo: Cancún, capital turística del Caribe continental occidental.

Para ello hemos tomado la decisión de hacer un recorrido —entre literario y geográfico, histórico y costumbrista— por estas costas para refrendar, una vez más, que los guardianes de la soledad no deben ser olvidados, que los domadores de huracanes no han muerto con las ráfagas de viento que les arrancaron sus pertenencias; y que pese a los cambios que se han dado hay una larga historia que permitió tener vida propia a este territorio, y que gracias a esos hombres y mujeres éste sigue siendo suelo mexicano.

Trataremos de jugar con el tiempo, entre el que nos tocó navegar en barcos de madera y en el que subimos como polizones a través de los viejos documentos que pudimos encontrar en los archivos de Londres, Kingston, La Habana, Nueva York y San Juan, entre otros. A ellos les sumamos las bitácoras de esas largas noches que saboreamos conversando en medio de un buen ron con los viejos navegantes, ya cansados pero aún con ánimo para contarnos sus historias.

Esta síntesis del tiempo compartido con los recuerdos encontrados en los mil recodos que la vida ofrece nos servirá de guía, mientras que la idea del valor de estos hombres y mujeres nos marcará el norte de este viaje lleno de cariño, que comenzamos a continuación.

Los arreglos del viaje

Hacer un viaje a través de la historia es cargar las viejas bitácoras que hace muchos años nos permitieron capturar momentos y anotar detalles de los viajes que hicimos cuando la soledad sólo era vivida y entendida por fareros y navegantes de estas costas.

Navegar el tiempo es posible desde la tenue luz del escritorio cuando los mapas, aún legibles, marcan un rumbo comprensible y los documentos del archivo también sirven como guías turísticas pero, además, se requiere de un gran esfuerzo, no sólo de la razón sino del corazón.

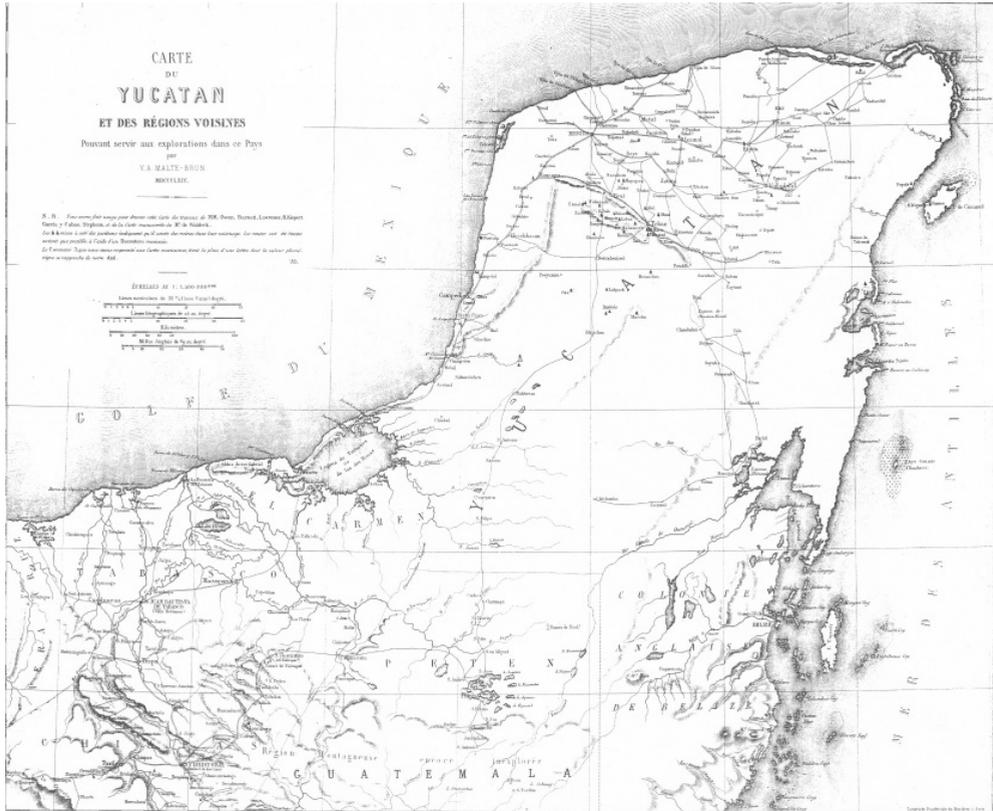
Caminar el pasado es necesario para entender el presente, desmitificar milagros y descubrir pequeñas epopeyas, la historia olvidada de aquel desconocido que hizo posible el triunfo de la fe de muchos en la obra de todos.

Viajar por la historia del Caribe mexicano es querer hacer justicia ante la magia de luces que hoy se encienden y nos deslumbran, desde los grandes centros turísticos hasta los viejos fanales que alumbraban el camino lleno de peligros de los antiguos barcos de madera cuando intentaban pasar por el difícil “quebrado” de la barrera de coral.

Viajar es vivir; es incluso más, ya que se trata de compartir, de recorrer soledades o muchedumbres, de leer las estrellas del firmamento: el único compás del marino, de sentir el fragor del viento para esperar la tempestad y así encomendarse a la patrona del mar, es esto y mucho más, porque es la propia vida consumida con su mayor intensidad.

Todos somos viajeros porque estamos en un camino sin retorno; todos somos caminantes porque la vida es un camino que tiene muchas opciones y poder elegir la que a uno más le atrae y gusta es, quizá, la fórmula de esa tan ansiada felicidad.

Mapa 2
La península de Yucatán, 1864



Armando la partida

¿De dónde partir? ¿Cómo viajar? ¿A quiénes tener por compañeros? ¿Cuánto durará el viaje? Éstas son algunas de las primeras preguntas que nos hacemos para poder dimensionar la empresa, sus tiempos, que es el costo-razón más importante en esta aventura.

Si comenzamos el viaje del norte de la península, deberíamos salir de Chuchulub o de Progreso, los dos puertos yucatecos que fueron la puerta de los pobladores de la costa Oriental de Yucatán para llegar a Mérida, lugar de negocios y servicios, en síntesis, la capital peninsular.

Es un largo pero entretenido viaje, pasando por Telchac Puerto y de éste enfilando hacia Dzilán de Bravo, pasando por el estero El Islote y de allí rumbo al sur, hacia Río Lagartos, junto al estero del mismo nombre, pero frente al mar, está el poblado de Las Coloradas.

En este lugar los flamencos rosados son la gran atracción en temporada, un verdadero regalo a la vista en medio del gran salar: hoy forman parte de la reserva de la biosfera de Ría Lagartos, una amplia zona protegida que llega a los límites del estado de Quintana Roo.

De allí el rumbo es fijo hasta llegar al histórico puerto de El Cuyo, que nos recuerda a la gran Compañía El Cuyo y anexas, el gran latifundio y complejo agroindustrial, que termina sucumbiendo junto al Porfirismo, pero que deja una huella como la mayor concentración de tierras del México de fin de siglo XIX.

La otra opción era salir del sur, al cual se llegaba en una época no muy lejana vía Guatemala-Belice, desde el final de la línea de tren en Chiapas, tiempo de gran aislamiento de la Costa Oriental de Yucatán, que fue superado primero por los barcos y que luego fue complementada por unos pocos vuelos a Mérida o Campeche que realizaban Aerona- ves de México y luego Tamsa, ya que recién en los sesenta se construyeron los primeros caminos y puentes para unir a la aislada península de Yucatán con el resto del país.

Y como el tiempo apremia, ya que estamos cerca de la temporada de ciclones, que es de julio hasta noviembre, tiempo con mínima navegación ante la falta de equipos y radios que alerten sobre estos terribles vientos y marejadas, decidimos salir por el sur, en un viaje más corto, aunque más intenso en emociones ya que debemos pasar primero por el vecino Belice.

Es que en realidad se puede entender más la construcción social de estas costas tomando como punto de partida el desconocido Belice, que es el fruto del choque de intereses entre españoles primero y luego mexicanos con los ingleses y que de este largo y sangriento enfrentamiento surge esta nueva frontera, donde México una vez más pierde territorio heredado del reparto colonial, el cual se hace más evidente al descubrir el engaño, típico de los piratas sajones, que en su momento descubriremos.

Por ello es que decidimos salir desde el sur, desde la capital territorial, la histórica Payo Obispo, la ciudad que casi desapareció con el ciclón Janet en 1955, ese parteaguas de la historia del Caribe mexicano del cual emergió una ciudad moderna, la capital del Estado de Quintana Roo: la ciudad de Chetumal.

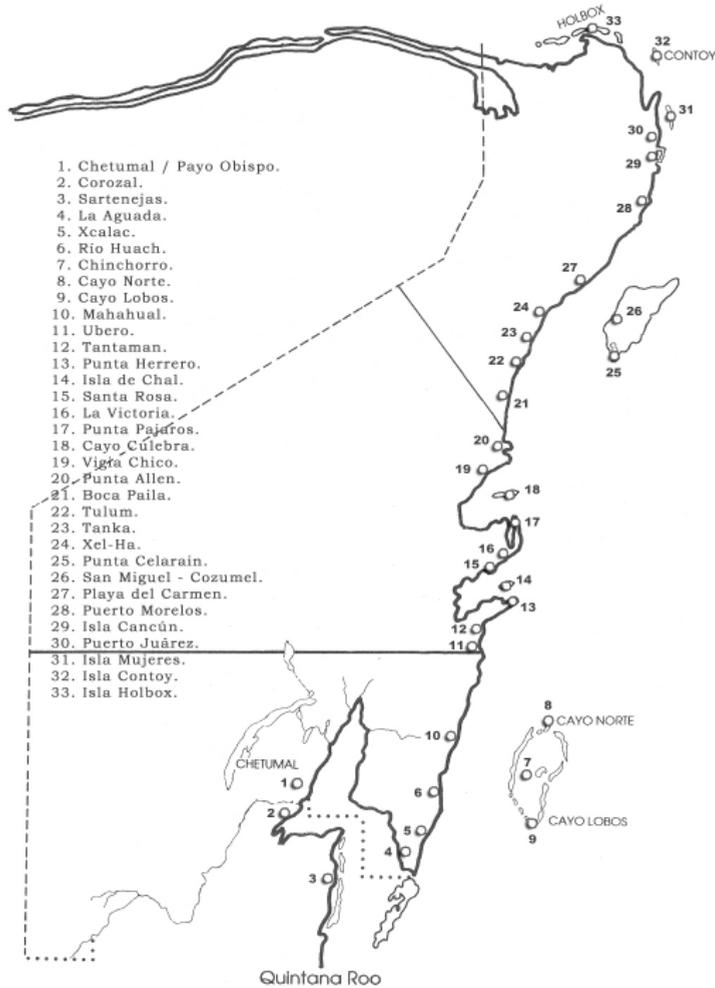
Payo Obispo llegó a la posición de capital territorial en 1916, luego de una negociación entre los mayas rebeldes que pedían la salida de los “huaches” —blancos y mestizos de la vieja Chan Santa Cruz (primera capital territorial)— y el gobierno federal, en tiempos de la Revolución, cuando los viejos generales porfiristas se habían retirado de este territorio.

Fundada por Othón Pompeyo Blanco, quién la soñó desde la borda del pontón Chetumal, ilusión que concretó con el ejército federal al construirla y mantenerla durante las primeras décadas del siglo XX, como parte de la estrategia de ocupar estas tierras fronterizas tan apetecidas por los ingleses, ya que eran la puerta del río Hondo, vía por la que se llegaba a grandes áreas de explotación forestal.

Payo Obispo era una típica población de frontera, con mucha gente de paso y otros que vivían por temporadas; verdaderas “bandas de hombres itinerantes” salían según fuera el tiempo al corte de la caoba o la recolección del chicle.

La población era un verdadero crisol de razas, con muchos extranjeros, desde gentes de trabajo a refugiados políticos, desde aventureros a militares castigados, que venían a la región como el peor destino, ya que el Territorio tenía una leyenda negra que se había originado durante el

Mapa 3 Itinerario del viaje



Fuente: ACD.

Porfiriato, al transformarse en una cárcel política para los mayas rebeldes y los militantes de la oposición al general Porfirio Díaz.

El mestizo, el blanco, el yucateco, el campechano, el indio maya, el indio culi, el beliceño blanco o negro, el centroamericano, el jamaiqui-

no, el cubano, el árabe y algunos chinos son parte de este crisol de razas e idiomas que se entrelazan en un pueblo de frontera, en una época difícil y en medio de un gran aislamiento.

Dónde abastecemos es la primera pregunta que hace el viajero angustiado, cuando debe enfrentar un largo viaje, a sabiendas de lo difícil que es buscar mercancías en las costas, abastecidas cada mes por unos barcos que llegan desde Progreso, Chuchulub o del lejano Veracruz.

La Casa Garabana —con su motovelero La Marucha— es de las tiendas mejor abastecidas en el viejo Payo Obispo. La Casa Aguilar era también oficina representante de Aeronaves de México y la casa Villanueva Rivero tenía además una fábrica de hielo.

Pero ése no es el problema para este viaje, ya que hay montañas de recuerdos amontonados en los anaqueles de madera de las antiguas tiendas de Abuchaqui o de los Handall, esos viejos sirios libaneses que llegaron con el fin de la Guerra de Castas, huyendo de la guerra en sus tierras ancestrales, y que en esta vasta región construyeron su porvenir.

Aunque si algo faltara lo buscaríamos en “La casa del campesino” de L. Onofre, como sería un machete o una hamaca, y en caso de un remedio la farmacia es “La voz de Hipócrates” de don Belisario Pérez Falcón.

Camino al muelle, en busca de un pasaje en barco, pasamos por la vieja escuela Belisario Domínguez, hoy transformada en un centro cultural para deleite del pueblo, obra que recuerda al general Cárdenas que hizo de estos edificios públicos verdaderas obras de arte.

El presidente Cárdenas, que visitó el territorio siendo candidato, fue quien encargó al escultor Rómulo Rosso las esculturas y bajorrelieves que adornan estos edificios de la época del *art déco* y les dan un aire muy especial y sugerente, impensable para una zona de frontera olvidada.

Pero además de la arquitectura, los mismos recuerdan una época muy particular en la historia de México, la de la educación laica y popular, evidente al leer en el pórtico de la misma el nombre de “Escuela Socialista”.

Y así, pasando por los viejos comercios de la avenida Niños Héroe, llegamos al muelle, donde deberíamos abordar un barco de la Armada que nos llevaría hasta Xcalac, pasando por San Pedro en Belice.

Éste era uno de los barcos guardacostas que adquirió México a la República española agonizante, y que por una cuestión del destino fue-

ron los mismos con los que se capturó a la flota cubana del golfo que pescaba en las aguas mexicanas en 1936.

El barco, posiblemente armado en Ferrol o la Coruña, en las costas de la tierra gallega, sirvió para detener a pescadores —todos gallegos— que operaban la flota del golfo con sede en La Habana, hecho que desató la ira de un oscuro general cubano llamado Fulgencio Batista, quien pretendió ir a buscar a los huelguistas en una expedición punitiva.

Pero Cárdenas frenó, con la firmeza de sus ideas, esta actitud provocativa del general policía, y luego los mismos hechos lo ratificaron, ya que ésta fue la primer huelga internacional de pescadores apoyada por la Internacional Anarquista, así como por la simpatía del pueblo y los sindicatos de Yucatán y otros lugares de México y América.

Mapa 4
Plano de Payo Obispo 1920



El barco que esperábamos había salido a cumplir con el deber semanal de unir los pueblos a lo largo del río Hondo, esa frontera desconocida con un país también olvidado llamado Belice.

Abastecimientos, medicinas, cartas y el recuerdo de que no estaban solos eran parte del itinerario real y de la función social que desarrollaban estos barcos de la Armada de México y sus marinos, a quienes los fronterizos consideraban como lo que eran: otros mexicanos que el destino había llevado a la otra frontera.

Estos pueblos fueron levantados sobre los restos de los hatos chicle-ros o campamentos madereros, y el más alejado en esa época era Agua Blanca, seguido de Botes, Cocoyol, Pucté y Allende, junto al actual pueblo de Álvaro Obregón, donde hay un importante ingenio azucarero que se alimenta de la caña de azúcar cosechada en el valle de riego del sur del Estado de Quintana Roo.

Los poblados de Ramonal, Palmar, Saxcab y Ucum son los que le siguen hasta llegar a Juan Sarabia, pueblo que lleva el nombre de un gran aviador de esa época, descubridor de ciudades mayas y promotor de las comunicaciones aéreas del Territorio con el resto del país.

De allí se pasaba, siguiendo el cauce del río Hondo, hacia Subteniente López, nombre que recuerda a un mártir de los años trágicos de la época delahuertista; al final del pueblo existía el paso a Belice en lancha, que luego fue reemplazado por un puente fronterizo México-Belice, que hoy es el paso principal para el comercio entre este pequeño país y México.

Junto a este pueblo, hoy ya dentro del mismo, estaba la empresa más importante de la historia forestal moderna del Territorio de Quintana Roo: Maderas Industrializadas de Quintana Roo (MIQROO), que en su época de auge lograba cerrar el angosto río con la gran cantidad de trozas traídas desde los pueblos costeros y desde el interior de la selva.

La frontera es una construcción sociopolítica externa a esta sociedad, siempre ajena, y ello se debe a que la misma fue considerada como una zona protegida de los ataques mayas por la bandera inglesa y no una frontera tradicional; por ello, al terminar la guerra, los viejos pobladores y sus descendientes se consideraron con derecho perpetuo a pasar la misma, no en calidad de extranjeros sino de antiguos vecinos.

Así, la gente del lado beliceño, especialmente la de los denominados “pueblos mexicanos”, como es el caso de Santa Cruz, recogen con su cántaro el agua de vertiente que se origina junto a un cenote en Agua Blanca, porque es la única que le da al frijol un mejor gusto y es la más fresca para calmar la sed que genera el gran calor de mayo.

También el pescador cruza la línea a buscar el alambre para sus trampas; el predicador y el cura pasan también a ver y saludar feligreses de ambos lados; así han vivido un siglo, hasta que la modernidad le puso candado a esta relación de hermanos, cuando el tráfico de drogas llegó a esta zona y la tomó como paso seguro y de difícil control.

Fotos 1 y 2
Pueblos y paisajes del río Hondo



1. Entrada a la aldea de Douglas (Belice)



2. Cruce entre La Unión y Blue Creek.

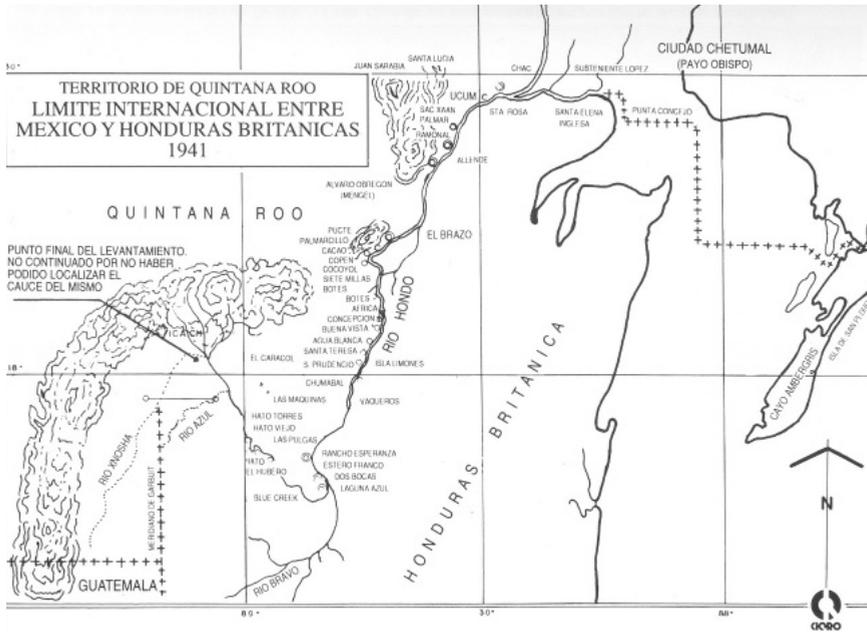
No es casual que así sea esta relación bilateral, ya que son mexicanos de un lado y otro, descendientes de mexicanos que no olvidan su pasado, siguen hablando su lengua y en medio de ella mezclan algunas palabras en inglés.

Representan la primera minoría de la población de Belice, o quizá hoy la primera mayoría, en un verdadero crisol fronterizo de razas y lenguas. Los pueblos mexicanos usan el español, incluso en la escuela se enseñan ambos idiomas (inglés y español), por la situación regional, ya que su referente para todo, incluido la salud, es México.

Los pueblos fronterizos del lado de México aparecen como extraños al que los visita por primera vez, porque tienen en sus plazas un gran aljibe, que mira extrañado el río, ese caudal de agua, que no se puede tomar porque no se digiere; y es por ello que este río vio morir de sed a mucha gente durante la colonización a comienzos del siglo XX.

Mapa 5

Límite internacional entre México y Honduras Británicas, 1941



En el río Hondo vive una extraña mezcla de hombres aventureros y contrabandistas con agricultores, todos bajo un mismo cielo, unidos por un código de valores propio de la zona.

Don Miguel Ruiz era uno de ellos, aunque anteriormente había sido un importante hombre de negocios en Payo Obispo. Al perderlo todo en el juego se retiró al río, y allí se dedicó a comerciar con las dos orillas, hasta que logró hacer un capital y regresó a Payo Obispo y de allí a un lugar que hasta ahora se desconoce.

También estaban los pescadores del río, que andaban en cayucos y que pescaban con arpones de “pega” contruidos con una lima de las que se usaban para afilar el machete y que servían para cazar tortugas, ya que éste entraba muy poco y sólo se trababa en el caparazón, con lo cual se cobraba viva la tortuga y era mantenida mucho tiempo en los chiqueros junto al río.

Otros usaban el arpón hecho con una caña y tres alambres afilados, que hacían de puntas, para pescar peces de río, y a veces incluso cobraban cazones que se aventuraban desde el mar.

Los balseros eran unos personajes que desaparecieron con el fin del auge de la caoba, ya que ellos se encargaban de unir hasta diez trozas por medio de cadenas con ganchos que se les denominaban “perros” y con ello transportaban la madera hasta el aserradero o el puerto de exportación en Belice o Chetumal.

Este río de frontera lleva el nombre de Hondo por su gran profundidad, inversa al ancho del mismo, y ello se debe a que se trata de una falla generada por una erupción hace miles de años en la actual Guatemala, que fue recibiendo los aportes de otros arroyos hasta formar este raro río, de aguas no potables y donde el impacto del agua de mar es mínimo en relación con su tamaño.

El río tiene un solo puente entre Subteniente López (México) y la actual zona libre de Belice, Santa Elena, y al final ya sobre el río Azul, frente a La Unión, existe un paso controlado por Migración y el ejército, en una zona con grandes problemas de narcotráfico.

Mientras esperamos el barco se distinguen a lo lejos los restos del pontón Chetumal; la marea está muy baja y es posible ver alguna de sus viejas costillas de madera que aún perduran como las trozas de caoba que duermen un sueño eterno en el fondo de esta bahía somera.

Como primera aduana y control de frontera, el pontón Chetumal fue la primera bandera de México en ese aislado lugar del sur del país cuando el siglo XIX agonizaba, ya que durante la colonia y parte de los

primeros años de la República había una garita a la entrada del río, apoyada por la guarnición del fuerte de Bacalar, al cual también se llega por uno de los *creeks* que salen del río.

Las primeras aduanas del Caribe

La entrada del Río Hondo es angosta, no más de cien yardas, o sea la mitad de longitud de un cable, y es muy profunda, como lo indica su nombre, Hondo, que significa lo mismo en español. Aproximadamente, a un cuarto de milla de la desembocadura del río, y abierto al mar, en la ribera norte, hay una garita que generalmente está custodiada por una guardia de un sargento, pero algunas veces de un cabo que semanalmente es relevada por otras enviadas de la guarnición de Bacalar, de donde dista, a través de los bosques, sólo unas cinco leguas españolas, y desde allí se da aviso al Comandante de cualquier cosa que se introduzca en el río; éste se llama el vigía inferior. No debo omitir aquí haber observado cuán grande es el interés de los hombres de la bahía (y del cual en verdad nunca dejan de aprovecharse) en mantener buenas relaciones con los guardias de estas avanzadas; esto lo hizo mi amigo el comerciante, emborrachando bastante al sargento y a su guardia, a tal grado que no sólo le dijo dónde había descubierto un buen sitio de palo de tinte, sino que estoy persuadido de que si hubiesen descubierto una mina tan rica como la de Potosí, no habría tenido escrúpulo en informarle de ello; el oficial de estas comandancias, que es generalmente un sargento, además de esta escena de jovialidad con frecuencia es obsequiado con un retazo de algodón rayado, o alguna otra tela ligera parecida, para que se haga una camisa, chaleco o pantalones, o tal vez un par de zapatos europeos para su esposa. El Comandante de Bacalar no es del todo insensible a estos regalitos, y con frecuencia es tan ruin que se siente muy envidioso de ellos, como que de cierta manera le afecta, ya que además de comandante, es comerciante en telas (Cook, 1969).

Don Othón P. Blanco era un joven alférez que tuvo la encomienda de cuidar una nueva frontera y terminó fundando la población que con los años sería la capital estatal más al sur y junto al mar, rompiendo el orden dictado por la obsoleta ley de capitales.

Ha llegado el barco que nos transportará. Es un pailebote de cabotaje que hace la travesía de Payo Obispo a Corozal y de ahí a Sartenejas, para llegar al final a San Pedro, Belice, y luego iniciar el recorrido de todo el Caribe hasta el canal de Yucatán y de allí enfilear hacia Progreso y al final, concluir en Veracruz.

Ya está amarrado, pero el capitán nos informa que el barco saldrá al día siguiente al mediodía, por lo que tenemos que buscar alojamiento, tarea fácil ya que el hotel Bahía está atravesando el parque que separa a la casa de Gobierno de la bahía, y por estar frente a ésta lleva su nombre.

En la mitad del corto trecho hay un pequeño restaurante en medio del jardín, donde hay buena comida yucateca y beliceña y es un centro de encuentro de nuestros vecinos, al igual que el hotel.

El hotel Bahía era una construcción tradicional de madera, de dos pisos en un solo cuerpo y con un gran balcón en la segunda planta, de donde se veían los mejores atardeceres de la bahía, teniendo como fondo la música beliceña que brotaba a toda hora del pequeño restaurante.

En la noche, el calor citaba a muchos pobladores a recorrer este corto malecón, hoy reemplazado por un gran boulevard, que sigue siendo el orgullo de los chetumaleños y es allí donde despedimos el día, buscando reponer fuerzas para la próxima jornada.

Pero antes de la cama eran necesarios unos salbutes y otros antojitos yucatecos, muy fáciles de conseguir en los puestos callejeros, y luego unos raspados, para terminar la lucha contra ese calor sofocante, que no cedía aunque la bahía nos daba algunas brisas traídas del mar Caribe.

El primer día

Ya es cerca del mediodía y el barco está amarrado en el Nachi-Cocom, nuevo muelle de concreto que reemplaza al viejo muelle nacional destruido por el último ciclón.

El barco que vamos a abordar tiene una larga historia de recuerdos para los chetumaleños: se trata del pailebote *La Marucha* de la Casa Garabana, dedicado al cabotaje por la costa del Territorio. Era el puente más efectivo entre los puertos de Veracruz o Progreso y Chetumal, la aislada capital territorial.

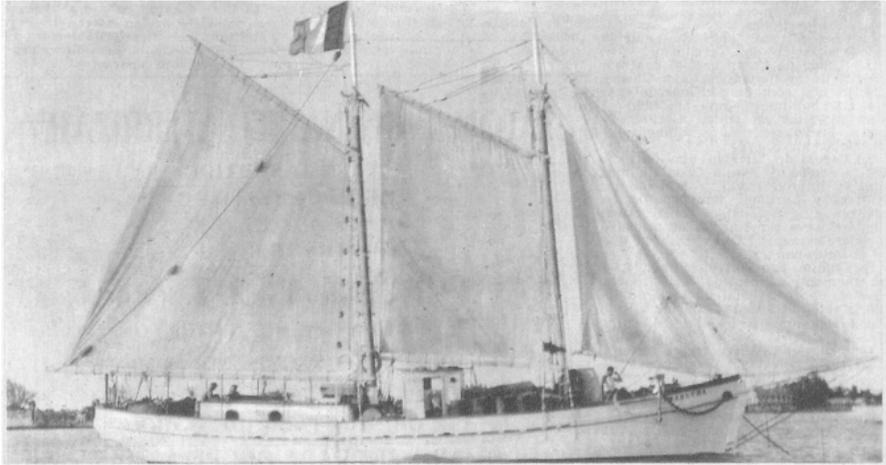
Era la época en que las grandes casas comerciales de la capital, Payo Obispo o Cozumel, tenían barcos para abastecerse y abastecer a otros lugares aislados de la Costa Oriental de Yucatán, entre ellos estaba el pailebote-motor Nacional *A. C. Norman*, que además hacía el servicio de cabotaje entre Campeche y Payo Obispo.

En Cozumel figuraban, entre los más renombrados, el pailebote *Alberto* de la Casa Coldwell de San Miguel de Cozumel, que hacía cabotaje en la costa y llegaba a las capitales comerciales en busca de mercancías para abastecer los faros y otros ranchos de la costa.

Las grandes compañías que vivieron la época del auge del henequén, chicle y maderas, como la Compañía El Cuyo y Anexas, tenían sus propios puertos y también su flota de barcos, desde pequeños para servicios de apoyo hasta mayores para llevar la producción a los puertos de exportación.

En la mañana buscamos los últimos avituallamientos; primero unas galletas de grasa y las hojaldradas que compramos en la tradicional panadería La Muralla, también tomamos la última cerveza en la tradicional cantina “Caribe”, cuando estaba en su antigua dirección, antes de transformarse en la antesala de las Secretarías del actual Palacio de Gobierno.

Foto 3
Pailebote *Marucha* de la casa Garabana



Salimos al mediodía y, en poco tiempo, llegamos al puerto de Corozal, no sin antes pasar frente a Punta Consejo, lugar a donde arriba la lancha rápida que hace esta travesía, varias veces al día, y de donde la gente se trasladaba a Corozal en un viejo auto Ford por la suma de medio dólar beliceño.

En el puerto nos esperaba don J. R. Rosado, agente aduanal y de comercio que estaba a cargo de *La Marucha*, ya que tenía bastante mercancía para cargar con destino a Cozumel y el puerto de Progreso, aunque también había encargos para Veracruz, destino final del viaje de este barco.

Al bajar, estaba en el muelle Livingston Therry, el policía que representaba a su majestad el Rey, papel que tomaba muy en serio y por ello usaba un perfecto inglés para solicitar los papeles, y cuando no se le entendía le entraba al criollo, y al final cuando no obtenía respuesta satisfactoria, tenía que recurrir al español.

Corozal es un nombre que viene de un tipo de palmera, la que da coquitos de aceite o corozo, que abundan en esta región fronteriza cuya larga tradición de intercambios con Chetumal ha sido siempre regida por la economía pendular de toda frontera.

Este poblado es lugar muy típico, con sus casas de madera pintadas de muchos colores, pero con una característica muy particular, y es

que todas tenían por dueño a un Mr. Williams Schofield, quien vivía de cobrar renta por el uso de los lotes; era un latifundismo urbano adelantado a su época.

Belice era atractivo porque era una zona libre, debido a ello es que había varios viajes entre Payo Obispo y Punta Consejo, junto a Corozal, aunque la gente de la costa del río Hondo llegaba en sus botes o lanchas, o a través de lo que hoy es Subteniente López.

Este lugar era parte importante en la historia de Payo Obispo, fue su primer referente urbano; era el lugar a donde llegaba el dinero que se mandaba para pagar a la tropa, y por ello en la época delahuertista muchas veces el pago de la tropa fue robado por oficiales inconformes que de allí salían cargando el botín hacia la buena vida en otras latitudes.

Este pueblo, como todos los fronterizos del río Hondo, fue fundado por mexicanos que buscaban amparo ante la inseguridad que generaban los grupos mayas que reivindicaban sus tierras, y a partir de 1847, con el estallido de la Guerra de Castas y luego la caída de Bacalar, la población mexicana mayoritaria le dio a esta aldea un rango mayor.

La primera aduana del lado beliceño en esta región comenzó a funcionar en 1886, para controlar el aumento de tráfico hacia este puerto, el único en la vasta región de la bahía hasta la llegada del pontón *Chetumal*.

Salimos del muelle a una casa cercana a comer *rice and beans* con pollo, una tradición beliceña, y cuando estábamos en medio del café sonó la sirena, así que la salida fue intempestiva.

Los barcos de esa época, construidos con distintas maderas desde las duras a las finas, no tenían los servicios de los barcos actuales, por ello el puerto o las playas eran el destino sanitario en toda travesía.

El puerto de Corozal era una mar de pequeños barcos de vela cargados de productos, en su mayoría copra, pescado y algunos frutos del lugar como plátanos y mangos; la madera y el chicle salían por el puerto de Belice City.

El policía, moreno, de uniforme y muy formal dio la salida al barco, mientras el motor a gasolina hacía un ruido ensordecedor y las velas aún dormían sobre el mástil, pero apenas salimos de la bahía de Corozal desembocando en la de Chetumal que comparativamente parecía un mar en el que el viento levantaba pequeñas olas, se armaron las velas y al rato con el motor apagado sólo se oía el golpetear de éstas en el casco de madera de este viejo pailebote.

Foto 4
Corozal



Ya noche llegamos a Sartenejas, el último pueblo de la bahía, y donde están los mejores carpinteros de la ribera, constructores de barcos de madera, lo cual se nota al entrar al pueblo desde el mar: muchos veleros de madera en el agua y otros más en tierra en arreglo o construcción.

Los carpinteros de la ribera son una especie en vías de extinción: son los domadores de las maderas de la selva, los constructores de todo el barco, incluidos sus detalles; son herederos de un viejo oficio, que tuvo gran desarrollo en Campeche y en Veracruz; éstos son los últimos.

Al amarrar en el muelle, los pasajeros se bajaron a comer algo, mientras el *police*, como llaman al único policía y aduanero —además imbuido de otras autoridades más que representaba la autoridad inglesa— llenaba los papeles de entrada, un trámite sencillo porque ya se había despachado el barco en Corozal.

Los más listos ya colgaron su hamaca bajo los árboles de uva de mar, que están en la costa y mientras el viento los mece, la luna que está llena se refleja en la gran bahía haciéndonos pensar que aún estamos a media tarde. El resto se acomodó en cubierta, porque los únicos dos camarotes que tiene el barco están ocupados por una familia que viaja hasta Veracruz y el otro es del capitán, que viaja con un hijo mayor, al que posiblemente lo esté preparando para un reemplazo en el futuro, que no llegará.

Y mientras nos empezamos a acomodar, unos chicos se acercan con bandejas, uno con panes, otro con fruta y un tercero con salbutes; no podía faltar la expresión de la cocina yucateca, que vive en estas gentes.

Foto 5
Corozal: puerto y velero



Segundo día

A la mañana salimos muy temprano, primero atraídos por el olor a café y luego por las huevas de mero que había conseguido el cocinero y que ya había comenzado a preparar mezcladas con huevo de gallina, lo cual se transformaría en el desayuno marinero, no tan cargado como para enfrentar el mar —que estaba bastante movido— algo muy raro por ser muy temprano.

Y así fue como partimos enfilando el barco hacia Rocky Point, hasta distinguir las rocas que apenas emergen en medio de este mar interior y donde una luz nos señala el peligro; ya a esta altura se ve el extremo opuesto al continental de la amplia bahía de Chetumal.

En el límite norte con Belice hay un pequeño canal que le llaman Bacalar Chico, que fue hecho por los pescadores a fines del siglo XIX, y tomado por los ingleses para realizar un engaño más en la negociación del Tratado de Límites Spencer-Mariscal: así se quedaron con toda la parte sur incluido Ambergris Caye, al que hicieron isla aunque no lo era.

Al norte del canal se levanta un caserío con pretensión de puerto, llamado La Aguada por unos y Zaragoza por otros, este último nombre es en memoria del general que estaba construyendo un canal, el Canal Zaragoza.

La Aguada era el lugar a donde llegaba el ferrocarril Xcalak-La Aguada, el trencito de trocha angosta que unía al Caribe con la bahía de Chetumal, el lugar por donde se podía pasar sin aduanas, ya que por el sur de Ambergris los ingleses imponían un fuerte control a esta aislada región del sureste mexicano.

A pocos kilómetros de allí descansa un sueño que entró a la historia como una gran tragedia, el Canal Nacional, la obra más soñada por la geopolítica militar en la región, la forma de evadir el control inglés, a consecuencia del engaño en el Tratado de Límites.

Este canal fue iniciado a comienzos del siglo XX con una draga que fue traída de Estados Unidos y junto a ella trabajaron cientos de soldados con sus mujeres, quienes convivieron el horror de la falta de agua, la escasez de alimentos, los moscos y el paludismo además de otras plagas; juntos sucumbieron y hoy sus restos descansan esparcidos sin más lápida que el olvido.

Tragedia olvidada

A fines de octubre de 1899 fondeaban nuestros barcos la Bahía de Belice, sin conocimiento de las autoridades inglesas. No pocas dificultades tuvo que vencer el expresado Comandante de la Escuadra y al fin consiguió la autorización necesaria para verificar el traslado de sus tropas, marinería y demás elementos de guerra a embarcaciones de poco calado que las transportaran al interior de la bahía de Chetumal, desembarcándolas el día 24 de octubre de 1899 en una pequeña península muy angosta llamada Sombrerete, a unas 2 ó 3 millas al Noroeste de la boca poniente del canal internacional o de Bacalar Chico. El sitio escogido, desmontado por completo, se prestaba admirablemente a la defensa contra un enemigo superior en número, por estar completamente rodeada de agua menos por la parte angosta que lo unían al resto de tierra, sitio donde se levantaron algunas fortificaciones de carácter pasajero.

Como dato interesante para la historia de esta campaña agregaré que los barcos que fueron a esa expedición naval eran: La Corbeta “Zaragoza”, los cañoneros “Libertad” e “Independencia” y como transportes el velero “Yucatán”, y los pailebots “Icalché”, “Moctezuma” y “Tatich”. A bordo de esos barcos iban, además del Comandante en jefe y su Estado Mayor, el 2º Batallón de infantería compuesto de 600 hombres y cosa de 200 mujeres, 150 artilleros, marineros para las embarcaciones de la que iba a ser flotilla del sur y estación naval de Chetumal, maquinistas y fogoneros, etc., que iban como empleados de las obras del canal y Puerto de Xcalak.

Con intención hago mención de 200 mujeres y niños que acompañaban a los militares de tierra, para llamar la atención sobre esta costumbre tan perniciosa en nuestro ejército. Esas mujeres eran una carga bien pesada para manejarla. Darles lugar a bordo, desembarcarlas alojarlas y nutrir las, constituían un serio problema, en lugar desierto y sin recursos. Cuando las tropas penetraron al interior, y que el paludismo se cebó en todos los de la expedición, de las 200 mujeres no quedó una sola; muchas de ellas, enfermas y sin recursos de vida, murieron de hambre, presas de toda clase de desgracias, hasta la de agusanarse en vida (Rebolledo, 1946).

El gran final lo dio un gran ciclón que logró destruir mucho de lo avanzado y abandonado, así fue como se dejó trunco este proyecto, transformándolo en una utopía que hasta hoy mantiene vigencia para muchos ya que la bahía, de muy poco calado, no se adecúa a los barcos modernos.

Ésa es la corta historia del Canal Zaragoza o Canal Nacional; cerca del puerto viejo de Xcalak agonizan los restos de la draga y junto al pro-

pio canal están los restos dispersos de sus últimos trabajadores, héroes anónimos de una batalla perdida.

El canal iba a tener 8 kilómetros de largo, pero sólo se logró abrir la mitad, lo cual ya le daría operabilidad, ya que el resto era natural y faltaba desasolvarlo, pero fue sepultado por la naturaleza y la revolución, dos realidades contrastantes pero fundamentales en la vida de este pueblo.

Sin canal, nos trasladamos en un viejo carro de época que hace las veces de taxi o expreso del istmo, mientras la soledad del paraje nos envuelve en su triste silencio.

El trayecto es corto, el camino en muy mal estado, por ello la travesía de no más de veinte kilómetros se transforma en una expedición que nos lleva cerca de dos horas, que al final concluye en este viejo poblado con una historia muy particular: Xcalak.

Hoy el canal sigue azolvado y abandonado, pero cercano a él, una moderna pista asfaltada de más de dos mil metros recibe aviones medianos y pequeños jets, que llegan en busca de este nuevo destino turístico.

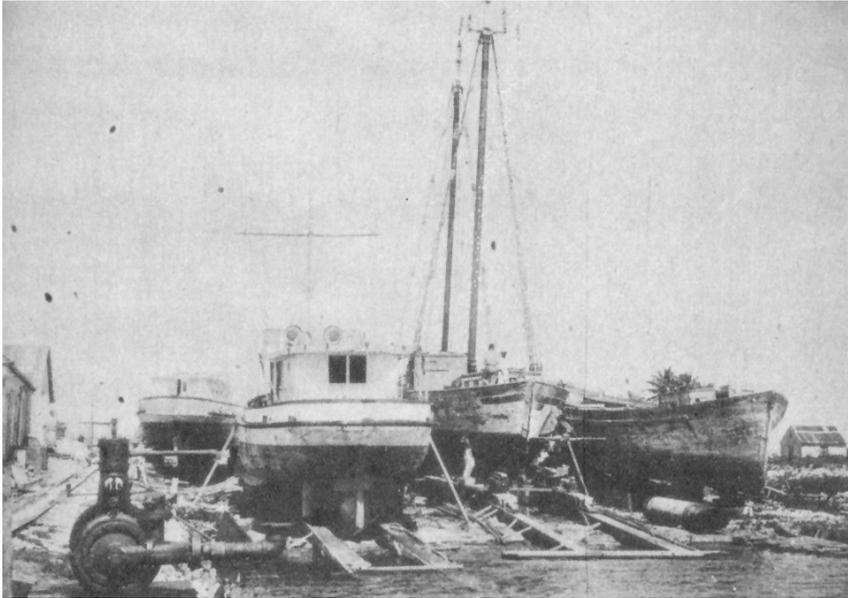
El pueblo está ubicado frente al mar, mirando a un quebrado que lleva su nombre, entre la duna y el manglar, pero de frente a los terribles ciclones, situación que ha sabido sobrellevar con orgullo.

Allí está el faro, que viene controlando y ayudando a la navegación desde su construcción por el ejército en 1904, con una torre de trece metros de alto y luz fija con una ocultación, lo que le da un alcance de 13 millas náuticas.

Está frente a la segunda barrera arrecifal del mundo; la primera es la de Australia. Pero ésta tiene sus propias características y varios atractivos que le dan un gran realce. Por ejemplo, frente a San Pedro, a más de sesenta millas náuticas mar adentro está Blue Hole, el Pozo Azul descubierto por Jacques Cousteau hace varias décadas, una copa tejida de coral que nace en las profundidades del mar y termina en un coral circular, con aguas de un color diferente y peces propios de este ecosistema privilegiado.

Y frente a Xcalak está el Chinchorro, un gran arrecife de más de sesenta kilómetros de largo al que se llega luego de más de una hora en lancha rápida, que tiene en la parte cercana al cantil un gran cementerio de barcos y en el centro una sucesión de pecios, que ya han sido saquedos y de los cuales hoy sólo quedan viejos maderos, y en medio de

Foto 6
Xcalak: astillero



ello como un ilusión una pequeña comunidad de pescadores que viven sobre el mar en la laguna interior en cabañas de palafito.

En ambos extremos del Chinchorro han existido faros, los cuales el mar ha tragado y han sido vueltos a reconstruir. Ambos son muy antiguos; data de 1900 el de Cayo Norte, tenía 16 metros de alto y su luz era de un destello, con un alcance de 37 millas y el de Cayo Lobos, al sur, tenía 12 metros de altura y fue el primero que sucumbió a los ciclones.

Hoy ambos son luces automáticas, ya no hay fareros que vigilen estas costas ni amigos que visitar, sin embargo hay una colonia de pescadores que se mantiene en este gran arrecife en época de pesca, se trata de un pueblo de hombres que viven en cabañas de palafito en medio de la laguna arrecifal.

Zona de frontera, lugar difícil, hace muchas décadas se decía que los alemanes se abastecían de alimentos frescos y gasolina en este gran arrecife, e incluso está varado en medio del cementerio de barcos que

da a la costa del cantil un submarino alemán, algo aceptado por todos aunque posiblemente comprobado por nadie, algo que hace a la historia de esta región aislada más no abandonada, como muchos lo creen.

Hoy es también zona difícil; está en la línea de esa ruta maldita que han hecho los traficantes de drogas; está en la línea de los que custodian la región; está en una zona de frontera nacional y aguas internacionales; un lugar que México vigila con ahínco mediante su Armada.

Foto 7
Chinchorro



Xcalak es un pueblo con una historia muy particular, ya que fue fundado por una orden militar del General Porfirio Díaz, y formó parte del desembarco de México en la costa Sur del Caribe, luego del Tratado Spencer-Mariscal y como parte de la lucha final contra los mayas rebeldes de la Guerra de Castas.

Un pueblo que llegó en las bodegas de los transportes de la Armada, que fue trazado por los topógrafos militares, y fue construido por la tropa y sus familias siguiendo una tradición a la que se sumaron los pobladores traídos de Belice, especialmente carpinteros, que eran los más escasos y necesarios para armar un pueblo de madera.

Puerto y ferrocarril

El 19 de mayo de 1900, terminados los preparativos necesarios, me trasladé a la costa del Caribe frente al Canal de Xcalak, llevando una fuerza de 150 soldados, y unos 100 operarios diversos y 60 marineros, que desde luego desembarcaron y se dedicaron a talar el monte. Poco después se construyeron las casas para habitaciones, quedando en una de ellas instaladas la dirección de todas las obras y en las restantes la tropa, marinos y empleados de las mismas. Esta fue la fundación del puerto de Xcalak, que llegó a adquirir bastante importancia en aquellas costas de Yucatán. Allí construimos la gran draga destinada a profundizar el canal principal de entrada, sus alijadores, un remolcador, muelles de madera, etc. De la Colonia de Honduras Británica tuvimos que llevar numerosos carpinteros que allí se radicaron con sus familias. Terminada la construcción de la draga y sus accesorios se procedió a profundizar el canal principal, o sea una de las bocas del arrecife, y a fines de ese año de 1900 pudimos hacer entrar al fondeadero al cañonero “Libertad”, con calado de 7 a 9 pies, y más tarde el vapor transporte “José Romano” con un calado algo mayor. En vista de que las obras del canal no podían marchar con la rapidez necesaria, debido a que el fondo es todo de roca, resolvió el General Martínez que se tendiera una vía Decauville desde Xcalak hasta un punto al oriente llamado Aguada, en la bahía de Chetumal (Rebolledo, 1946).

Pueblo de navegantes y pescadores, pueblo de comerciantes, más tarde de copreros, siempre un lugar de marineros y un descanso para los fareros que veían a estas casas de madera como una metrópolis frente a la soledad de sus asentamientos y a lo infinito de las costas que los albergaban.

Xcalak está situada a 80 km de Payo Obispo en línea recta sobre el mar Caribe. Su historia es de poblamiento, abandono y repoblamiento, pero hoy se encuentra en la fase de crecimiento debido a que desembarcó un nuevo visitante: la magia del turismo.

Fue allí, preguntando como seguir camino, que me encontré con los hermanos Trujillo Vaqueiro, comerciantes asentados en Cozumel, aunque yucatecos de corazón, que hacían de la navegación su trabajo y de la trova un rito, que se repetía a su llegada, en la costa frente a su balandro.

Eran los dueños del barco “Tres Reyes”, un velero motor de 12 toneladas, que utilizaban en la ruta de Chuchulub a Xcalak, comerciando, abasteciendo, llevando correspondencia, pasajeros, alegría y todo lo que este pequeño barco podía cargar, incluido a los dos cantores de ese trío: Coty y Felipe.

Este barco comenzó a trabajar en esta región del Caribe en la década de los cuarenta, inicialmente con el auge chiclero y luego del caucho, además de la copra, fruto tradicional de estas costas.

Foto 8
Xcalak: pescadores



Su primer capitán fue Víctor Figueroa, conocido como “el Viros”, a quien acompañaba el cocinero Pedro Caamal, y como tripulantes a Porfirio Allen y Enrique Trujillo, pero con los años se retira Felipe y quedan Coty y Enrique como dueños y capitanes acompañados por dos tripulantes.

Era el tiempo de ellos; aún estaba lejos el ocaso de esta vida, comprar copra, traer encargos, llevar cartas, pedir permiso, refugio, llegar a tiempo, tomar y vivir a plenitud, y en los malos momentos, enfrentar la furia del mar.

Época donde se veía desde los faros de la costa la silueta inconfundible de “La Marucha” de la casa Garabana, el “Óscar Coldwell”, propiedad de la casa Coldwell, el “Claudio Canto”, el “Norman” que se hundió frente a la costa de Cozumel o el “Alberto” que se hundió frente al puerto de Arcas, todos ellos capitaneados por hombres que hoy descansan frente al mar que amaron y navegaron en una época que también está escrita en el libro del olvido.

El acuerdo del viaje fue un motivo suficiente para ir a comer un pescado recién sacado y antes unos mariscos, todo ello servido en la casa de un pescador amigo de estos comerciantes-navegantes, y así llegamos

a las primeras estrellas, una señal inequívoca que había que pensar en dormir.

El hotel disponible era la cubierta del barco, las comodidades las de siempre, el aire acondicionado lo pone el mar, la luz, la luna y los sueños, son la anticipación de lo que viene, una mezcla de sorpresa y curiosidad.

Foto 9
Xcalak: faro



Tercer día

Llegó el tiempo de salir y en la playa aún adormecida empieza el movimiento de cargar los últimos bultos, los encargos y un poco de carne de manatí que nos acompañaría en el viaje junto con el pescado seco salado, ya que eran años donde la única carne vedada era la de res, pero por el precio, salvo cuando se sacrificaba un animal en algún rancho.

Salimos temprano y pusimos rumbo al norte, el viaje estaba comenzando, pero la larga lista de ranchos era un rosario muy largo de concluir. De entre ellos recordamos los ranchos de la costa sur: Pantilla, San Manuel, Santa Elena, San Miguel, Siete Cocos, San Bartolo y Santa Julia.

Y así a media tarde llegamos al Rancho Gavilán, que estaba muy cerca, en un paraje denominado río Huach, que en realidad no es un río, sino una de esas venas o *creek* como le dicen los criollos beliceños a los canales que unen el manglar con la costa.

La casa de madera forma parte de los restos del material que generó el desembarco porfirista a comienzos del siglo XX en Xcalak, y que algunos pudieron mantener pese a los ciclones y conservar a través de la pintura que se compraba en Belice, la única garantizada para estas construcciones, que son similares en toda la cuenca del Caribe.

Los copreros estaban esperando el barco y junto a un improvisado muelle se apilaban las bolsas de copra, listas para embarcar con ese olor a un aceite que era muy común en la costa, y cercano a éstas figuraba uno de los típicos viajeros de esa región, los ocasionales que se movían entre los ranchos y faros; éste iba a la próxima parada: Majahual.

Junto al canal hay un viejo velero de un mástil, que recostado en uno de sus lados muestra las heridas que le hizo un quebrado, que con filosos dientes cuida la entrada a la laguna arrecifal, ese refugio natural ante los vientos huracanados.

Foto 10
Antiguo velero en la costa



La carga de los bultos fue la última tarea, antes de bajar para cenar y preparar la hamaca en ese amplio cobertizo que tenía como techumbre las estrellas.

Copra

La copra es únicamente la pulpa. Para obtenerla se recogen los cocos y se ponen a solear por tres o cuatro días hasta que estén bien secos y se procede a quitar a la corteza fibrosa, operación que hacen con un procedimiento primitivo colocando verticalmente una estaca en el suelo, generalmente esta estaca es de ciricote y de un metro de largo enterrándola unos 3 centímetros se le saca punta y contraída se descortezan. Los que hacen este trabajo ya tienen muchas prácticas y con facilidad pueden descortezar un millar diario. Para quitar la parte leñosa se quiebran y se dejan a secar completamente (Reed, 1984).

Cuarto día

Era muy temprano cuando se comenzó a despertar la gente. Las cáscaras secas del coco entraron en esa estufa costera, que estaba hecha con un tanque de doscientos litros, el que se usa indistintamente para freír pescado y también de horno para hacer queques, cuando se tapa en la parte superior.

Ya estaban preparando las tradicionales tortillas de harina, algo más gruesas que en el centro del país, más toscas y con más manteca; eran los panes de la mañana que acompañarían a los huevos que venían de Xcalak y que se revolvían con la hueva de lisa, para hacer las delicias de un buen desayuno mañanero, un rito necesario para domar el viento.

Antes de salir hubo un intercambio de noticias, ideas e informaciones sobre cómo sería el día, cómo soplaría el viento, cuándo llovería, y muchas cosas más que no podría predecir la inexistente radio del barco.

Así salimos, entre los abrazos de los amigos y los brazos extendidos de los que quedan en tierra, y enfilamos hacia el quebrado, no sin antes acelerar al máximo la vieja máquina que servía de motor de apoyo a la vela, de manera que así logramos una velocidad respetable para pasar entre espuma y gritos por encima de una de las puertas que cierran la entrada de la Costa Oriental de Yucatán.

Era una mañana de mucho sol y un viento sureste que logró rápidamente remontar la mayor. Con un cabeceo permanente, nos fuimos desplazando paralelos a la costa, viendo algunos ranchos copreros, cuyos pobladores salían hacia la costa para saludar al barco.

A la tarde, luego de haber pasado frente a los ranchos de Hon Kali y Playa del Carmen, al llegar frente a un quebrado del rancho San Isidro, se acercó un bote que nos había divisado hacía un tiempo para mandar una carta y unos encargos que se traerían a la vuelta de Progreso en un mes, tiempo que sería suficiente para tener lista una carga de copra, fuente de dinero para pagar los encargos.

Marchamos una hora más hasta el próximo quebrado y con los primeros reflejos de la luna llena enfilamos hacia la costa, para poder anclar en aguas tranquilas y poder pasar la noche.

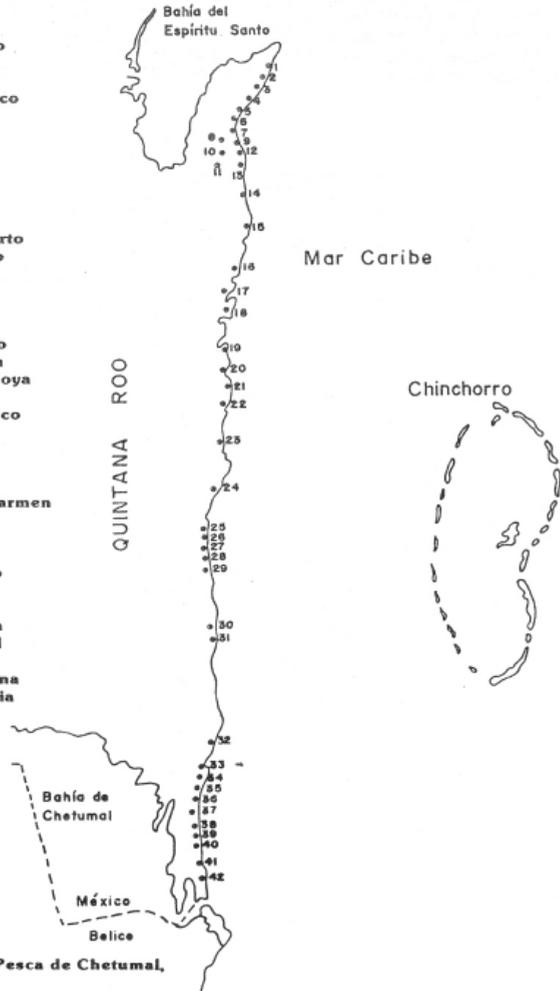
La maniobra fue rápida, porque eran los tres hermanos y los arriados, cada uno con su propia tarea, desde recoger el velamen, mantener el rumbo, lanzar el ancla y asegurar el velamen para dejar lista la botavara, lugar donde se colocó la hamaca. Estábamos muy cerca del rancho Pay Tocal.

La bajada a tierra era obligada, ya que los baños no eran parte del pobre amueblado del velero, que sólo tenía una cocina, el motor, una pequeña mesa y hamacas, aunque siempre se dormía en cubierta, mientras que el aire acondicionado era dado gratuitamente por la naturaleza.

Además, había que buscar cocos frescos, y si la ocasión se daba, se podía “virar un tortuga”, lo que significaba un gran botín, porque una parte se consumía, otra se secaba al sol y con sal, y otra se preparaba y mantenía un día más a fuerza de varios recalentados.

Mapa 6
 Ranchos copreros de la costa sudeste
 del territorio de Quintana Roo

1. Rancho San Carlos
2. Rancho Sardina
3. Rancho Kul Che
4. Rancho Tantaman
5. Rancho San Lorenzo
6. Rancho Tampalam
7. Rancho Santa Anita
8. Rancho San Francisco
9. Rancho San Andrés
10. Rancho Santa Julia
11. Rancho Esperanza
12. Rancho Toledo
13. Rancho Pullico
14. Finca Ubero
15. Rancho Pilar
16. Rancho San Humberto
17. Rancho San Alfonso
18. Rancho Placer
19. Rancho Leonida
20. Rancho Santa Julia
21. Rancho Porvenir
22. Rancho San Antonio
23. Rancho San Agustín
24. Rancho Been Ane Soya
25. Rancho Bermejos
26. Rancho San Francisco
27. Rancho San Diego
28. Rancho Guadalupe
29. Rancho Pay Tocal
30. Rancho San Isidro
31. Rancho Playa del Carmen
32. Rancho Hon Kali
33. Rancho Gavilán
34. Rancho Santa Julia
35. Rancho San Bartolo
36. Rancho 7 Cocos
37. Rancho San Miguel
38. Rancho Santa Elena
39. Rancho San Manuel
40. Rancho Pantilla
41. Rancho Santa Gripina
42. Rancho Santa Cecilia



Fuente: Delegación de Pesca de Chetumal, Quintana Roo.

Quinto día

Al amanecer nos despertó el grito de Coty, que festejaba la barracuda que se había prendido, pero en medio del alboroto alguien nos recordó la ciguatera y en seguida nos pusimos a contar los meses, para saber si era con R, los meses que pueden ser peligrosos.

Esa enfermedad que adquieren estas especies se origina al comer algas del fondo marino, las cuales ya han ocasionado muchas víctimas tanto en esta región como en Cuba, según cuentan los pescadores de la flota del golfo, llegando en algunos casos a la muerte.

En la mañana, prendimos la otra llama en nuestra pequeña estufa de queroseno. Sólo faltaba la sartén y un poco de aceite de coco para cocinar unas postas junto a un café a medio hacer, que vendrían a ser el desayuno.

Nuevamente salimos de nuestro refugio en la laguna arrecifal y emprendimos rumbo norte, el cual nos fue mostrando a los otros navegantes de estas soledades, los ranchos copreros más cercanos: Guadalupe, San Diego, San Francisco y Bermejo, Benque Soya y otros más.

Hasta que al atardecer y frente a unos nubarrones que parecían más amenaza que acompañamiento, distinguimos lo que hoy es Majahual, en el medio de la costa sur, donde no había más que tres familias que hacían unas dieciséis personas, diez hombres y seis mujeres, entre chicos y grandes.

Se trataba del único lugar unido por algunas brechas a los ranchos cercanos, unas pocas casonas y un poco más al norte un rancho ganadero que rompía la monotonía de la copra.

Ésta es la zona donde la tierra firme tiene un ancho medio de diez kilómetros, hasta llegar al manglar que aún lo separa de la zona continental, la región elegida para el segundo gran abordaje moderno del turismo, el cual la transformó en el centro de la nueva Costa Maya.

Allí hicimos noche, y entre la guitarra y ron se iban sucediendo, a veces hasta superpuestas, muchas rondas de noticias, diferentes escenas de una misma anécdota. La necesidad de la palabra es uno de los mayores goces de estas gentes que a veces, durante días, sólo mastican el eco de sus soledades.

Foto 11

Rancho El Ubero: casa principal



Sexto día

Muy temprano, casi de noche, salimos. No había nueva carga, el barco estaba lleno y nuestro almuerzo sería algún pescado fresco que se sacaría en el corto trayecto de un día que nos lleva al rancho más grande de la costa sur: El Ubero, propiedad de la familia Coldwell, esa vieja familia de origen beliceño que se contaba entre los primeros comerciantes armadores de Cozumel.

Pero antes de llegar a El Ubero, debemos pasar por otros ranchos, solitarios vigías de la costa, como San Agustín, San Antonio, El Porvenir, Santa Julia, Leonidas, Placer, San Alfonso, San Humberto y Pilar, todos en plena producción, por lo que sólo se veía a unos pocos copresos junto a la costa, saludando.

En Majahual, la playa es muy amplia y el quebrado muy estrecho, como si quisiera cerrarse a un futuro ineludible, ya que allí, unas décadas después, se construiría el muelle de cruceros, el cual, junto a la pista aérea asfaltada que se encuentra a sus espaldas, conforman el eje del nuevo desarrollo turístico denominado corredor Costa Maya, un amplio destino de 120 kilómetros de playas que viene desde la bahía del Espíritu Santo a Xcalak.

Son las últimas décadas de una región que está viviendo un tiempo diferente; son los últimos habitantes de la densidad perdida, todos son fareros, aunque pocos de profesión, ya que en medio de la noche sus fuegos son un referente para aquel que busca una entrada a través de la barrera.

Es un puesto heredado de los mayas, que ya lo hacían como deber, para mantener ese comercio constante con Centroamérica.

El rancho El Ubero se ve a lo lejos. En él, impresiona esa gran casona de madera que aún cuenta una trágica historia que marcó para siempre su destino, de varias familias y la empresa más grande de la región, así como el de sus habitantes.

Foto 12
Gabarras en el rancho El Ubero



El Ubero era propiedad de una las familias patricias de la Costa Oriental, la de los Coldwell, y que hoy quedó grabada en la historia política regional con el gobernador más joven del naciente estado de Quintana Roo.

Los restos de camiones en las costas son un recuerdo de la importancia del rancho, que logró tener una extensión de cerca de 50 kilómetros de arena y palmeras, y donde, en las diferentes temporadas de cosecha, juntaba medio centenar de jornaleros.

Estos hombres venidos de diferentes lugares convivían largas temporadas junto al administrador que vivía con su familia, conformando un pequeño poblado. Hoy quedan como recuerdo sólo los restos de la casa del administrador, aunque aún hay algo de copra.

El Ciclón del año 1915

Una magnífica hacienda al Sur de la bahía de Espíritu Santo, conocida con el nombre de “El Ubero” fue completamente destruida por las aguas del mar. Oímos contar al dueño de esta hacienda, que casi loco estaba en la isla de Cozumel cuando

desembarcamos en ella, los incidentes más terribles en los momentos del ciclón. Dijo que cuando el viento comenzó a soplar con fuerza inaudita, se encerró con su familia en su casa y que pocas horas después, sus peones fueron a avisarle que la mar avanzaba tratando de inundar la finca. Que él pronto no creyó tal cosa y que media hora después, la furia de las olas y el rugido de la mar eran tan espantosos, que lleno de pavor levantó a su mujer y a sus hijos para emprender la fuga al interior del bosque y ponerse a salvo. Que apenas había avanzado unos cuantos metros, cuando una horrible ráfaga de viento hizo que el mar avanzara con una velocidad tremenda alcanzándolos en su fuga, a tal grado, que avanzaban hacia el bosque con el agua casi hasta el cuello. Que él cogió a sus dos hijos más pequeños y su mujer al otro niño. Que de pronto las olas los derribaron y cuando él pudo pararse, su mujer y sus hijos habían desaparecido, y la fuerza del viento le había quitado a los que él llevaba. Que a pesar del terror que sentía, se volvió hacia el mar en busca de sus hijos, consiguiendo alcanzar a uno de ellos, cogiéndolo entre sus brazos; pero que bien pronto, de nuevo fue víctima de las olas habiendo perdido por completo el conocimiento, siendo recogido al día siguiente, él, por su peones, en un árbol donde había milagrosamente escapado, por desgracia, a la muerte, pues al darse cuenta de que estaba sin familia y sin hogar, su primer impulso fue echarse al agua, no sabiendo como no lo llevó a cabo. Relativamente para que se vea cuan horrible fue la acción del ciclón en aquella comarca, pues casi todo el Noroeste del Territorio de Quintana Roo quedó devastado por el horrible ciclón (Sánchez y Toscano, 1919).

Foto 13
Antiguos pobladores de la costa



El quebrado de El Ubero es amplio, traicionero y peligroso, como todos los pasos a través de la barrera arrecifal, pero las gabarras de la compañía o el pailebote que llevaba la copra a Progreso no le temía a este rugiente portal que el mar abría, aunque en el fondo había varias gabarras que habían perecido.

Este gran rancho costero que tenía camiones para recoger los cocos de agua, ganado para alimentar la gente y una tienda de raya que abastecía a precios de vendedor único a los aislados trabajadores que no tenían otra alternativa, ya que lo más cercano estaba a tres o cuatro días de navegación, para el lado que se quiera ir.

Si el hombre de la costa necesitaba salir y había mal tiempo, debía caminar a Majahual, luego emplear medio día de marcha hasta llegar a una ranchería, donde algún pescador o cazador lo podía transportar por el manglar hasta la laguna de Bacalar, para allí desembarcar en uno de los hatos o campamentos de caoberos, en espera de la lancha de motor que atraviesa la laguna hasta el *creek* de Huay Pich, que sale al río Hondo, hasta que llegaba a Payo Obispo, luego de una semana de viaje y muchas estadías.

Pero El Ubero es un lugar de noticias, las que vienen de Cozumel, donde está la sede la compañía comercial, y donde, pese a no haber un muelle amplio, la ventaja no es el quebrado, que no es sencillo de pasar, sino la laguna arrecifal que es muy amplia, por lo que se le considera zona de refugio de otros barcos de cabotaje, algunos que llevan ganado que traen de Centroamérica hacia Cozumel o las zonas más a norte, en Yucatán. Por ello las noticias fluyen en la larga charla con el administrador en turno.

Séptimo día

A la mañana siguiente, el sol nos encontró caminando por la costa. Íbamos a llevar un encargo a uno de los últimos ranchos copreros de la costa sur, Tantaman, que era de Benedicto López, quien tenía como vecino hacia el norte a su hermano Gregorio, del rancho Mosquitero.

Es difícil ver Tantaman desde la costa. Cuando uno llega por la vieja huella que hicieron los camiones copreros que salían desde Majahual, lo primero que asombra es la majestuosidad de ese cocal que aún sobrevive, al igual que los copreros que mantenían esta forma de vida.

Don Benedicto era oriundo de Cozumel, donde vivían sus parientes, hijos y nietos. Acá, en la soledad del cocal, compartía el tiempo y el trabajo con su esposa y un peón, que hace las veces de hijo, en éste que es el último refugio de un viejo coprero.

Las tres muñequitas de Tantaman: Marina, Anita y Alejandra, a las que les cantó la trova de Coty, ya no están. Hoy son madres en otros parajes del Caribe mexicano, dejando, según la ley de la vida, que la soledad quede como única compañía de estos pioneros de las costas.

La casa es un recuento de ciclones y tormentas, de naufragios y alijamientos, de todo lo que el mar da en sus diferentes humores, situación que el costero ha aprovechado como una forma de abastecerse. Hablamos del playado, la recolección mañanera, la mejor después de una tormenta, de todo lo que el mar arroja a las costas, de aquello que antes fue una necesidad y hoy tan sólo un deporte de curiosos.

La puerta de un camarote de un viejo mercante hoy es la principal de la casa, y junto a ella algo parecido a un garaje aloja a otro sobreviviente de un pasado glorioso, una Studebaker de los años cuarenta, una camioneta pionera que ha enfrentado a todo el salitre de la región, sin muestras de haberse cansado.

Fotos 14 y 15
Rancho coprero Tantaman



Llegamos en el momento justo para el desayuno. Mientras se cocinan en el comal, alimentado por coco seco, las gruesas tortillas de harina, una mano hábil prepara la hueva de pescado. Junto a ella hay una bandeja con unos queques hechos a la usanza beliceña, con leche de coco, que atraen nuestra atención de inmediato.

La conversación carece de tiempo, medida que no existe en estos parajes. El ciclo del día es el único reloj que no se altera con el salitre. La quietud del lugar hace de sus habitantes buenos conversadores y a la vez detallistas y precisos, aunque siempre exagerados, por aquello del pescador que tienen adentro.

Con él recorrimos el secadero del rancho, hecho con alambre de gallinero, y el galpón donde se guarda la copra, ya empacada en bolsas de yute o sisal, según le quisiéramos llamar a este hilo que sale del henequén, antiguo dominio de esta península. Estaba todo listo para cargar en el barco. Junto a las bolsas se amontonaban los instrumentos de trabajo: la barra de hierro con dos puntas, una para clavarse y otra para abrir los cocos, los machetes y la carretilla que sirve para juntar los cocos en grupos grandes que luego carga la vieja camioneta.

Con el sol del mediodía nos fuimos hasta La Sardina, otro rancho de la costa sur. Nos encontramos con la novedad de que los dueños no estaban. Sólo quedaba un mozo que cuidaba las pocas pero importantes pertenencias de la gente del lugar, quien luego nos comentó sobre la causa del viaje de sus patrones: el fallecimiento de un familiar en Cozumel.

Tres días antes habían salido en el pailebote Norman, el que navegaba el gran capitán Canto, y habían hecho la travesía que los llevó a Cozumel, donde estarían por una semana más si conseguían un viaje de regreso. De lo contrario, tendrían que esperar hasta que uno de estos barcos de cabotaje los trajera.

Un ceviche de caracol nos abrió al apetito para un pescado que se estaba asando en una vieja parrilla, probablemente rescatada de un barco, mientras unos tragos de ron revuelto con agua de coco nos dirigían a una hamaca segura, por unas horas, hasta iniciar el regreso a El Ubero.

La Sardina era un rancho mediano. La casa de los dueños y un par de ramadas para los cuatro peones fijos y los que caen por temporada, hacían de este lugar un remedo de pueblo, una especie de campamento chiclero, pero de pura copra.

A media tarde salimos de regreso a El Ubero, atravesando los cacaes, acompañados sólo por unos perros de este rancho que a mitad de

camino nos dejaron solos, pero allí la soledad se mezclaba con la música que hace el viento entre estos cicales.

Entrada la noche distinguimos las luces del farol de las viviendas de El Ubero, y al poco tiempo los perros nos confirmaban que habíamos llegado, a la vez que anunciaban nuestro arribo.

Octavo día

La salida de El Ubero se demora porque nos avisan que unos trabajadores de la lucha contra el paludismo que trajo un barco desde Xcalak hace dos días querían seguir hacia el norte, a Cozumel, sede de la brigada. Los esperamos con el respeto que se les tiene a estos trabajadores de la salud que no saben de escollos, ya que a todos los superan y que, por ello, tienen la mejor imagen sobre el territorio, construida con un trabajo responsable.

Los trabajadores de la lucha contra el paludismo son los verdaderos expertos en censos de población, pues ellos recorrían las huellas y encontraban a los grupos itinerantes, de caoberos, chicleros y los copreros de temporadas, eran la fuente más valiosa de cartografía e información de campo.

El día transcurrió lento, con un suave viento que le daba monotonía al paisaje, lo cual ayudó a que se creara un ambiente diferente en cubierta. La guitarra salió al atardecer y con ella el Bacardí, su compañero inseparable, la única escapada posible en este mar lleno de silencios.

De este modo llegamos al crepúsculo, el cual se aviva con una luz que nos llama y guía al final de la costa. Se trata de la punta sur de la Bahía de la Ascensión, el faro de Punta Herrero, forjado en hierro, con un gran fanal que es un orgullo de la zona. Junto a él está la casa del farero, quien nos recibe mientras la guitarra hace sonar los acordes que acompañan a la cuartilla que escribieron estos navegantes sobre el faro y su gente, mientras Coty le canta:

Mapa 7

Los ranchos costeros de la Reserva de Sian Ka'an, zona sur



Ya se ve el majestuoso faro,
un poco más y se verá más claro,
amigo fiel de todo marinero,
el blanco faro que está en Punta Herrero.
Una esperanza es durante el día,
de noche es del navegante el guía
y si allá quieres calmar tu fatiga
has de encontrar siempre una mano amiga.

El faro estaba a cargo de Pepe López y sus auxiliares Guillermo Sauri y Chico García, con sus familias. Fareros, pescadores, copreros, pero antes que nada amigos y excelentes anfitriones.

El faro de Punta Herrero es de comienzos del siglo XX, de 1903, y originalmente tenía un fanal que daba cuatro destellos, con 22 metros de altura. La estructura era de hierro, el cual cedió al paso de los años a un nuevo faro alimentado por energía solar en algunos tiempos y batería el resto del año.

La casa del faro tenía tres cuartos. En uno vivían Don Pepe y Lupe, Don José y su esposa Tila, acompañados de su bella hija Chanita; y en el segundo, Chucho con sus dos hijas: Cándida y María; mientras que en el tercero vivían Don Guillermo, su esposa y sus tres hijos: Reyes, Ramiro y Eva.

Mucha gente, muchas hamacas, una gran galería donde comían todos, época en que los abastecimientos se regulaban debido a las grandes distancias para conseguirlos, pues con los malos tiempos no existía certeza sobre el arribo de los barcos que traían mercancía y correo.

La gente sale ante la llegada del barco, luego nos hace pasar a la amplia galería de la casa del farero, donde hay pescado frito y un poco de longaniza de Valladolid asada con dos botellas de Xtabentún, licor digestivo anisado traído de Progreso. Esto se festeja con una guitarra que muy pronto sale a relucir, mientras la noche se comienza a consumir.

El cuarto de visitas era tan amplio como el cocal, por lo que se buscaban dos palmeras para poder colgar la hamaca, que era una tarea inicial, porque el final era difícil de predecir, y de ser tormentoso, el navegante no pasaba de la arena que a esa hora aún mantenía algo del calor de la larga mañana.

Foto 16
Faro de Punta Herrero



Noveno día

Despertar por el sol no siempre es agradable. Pero este cuarto abierto a los cuatro vientos, que a su vez combinaba todos los aromas, sabores y olores junto al sol, nos despertó, aunque no sabemos si fue el sol o el aroma de las tortillas de harina que, recién amasadas, estaban saliendo de un comal improvisado sobre cuatro grandes piedras, para tomarlas y untarles la mantequilla australiana, la única posible en esas soledades. Todo un manjar al acompañarse de café, bebida mágica que nos volvería a la realidad.

Después vino la despedida, los encargos y el adiós, todo junto para hacerlo más fácil. Una vez más, como siempre, y de allí al barco, el motor y su ruido, el mar y el quebrado, como en un guión. Y así salimos hacia el norte.

Frente a Punta Herrero está la isla de Chal, donde se encuentra el cocal de Chucho García, el rancho de Guillermo Sauri que se llama “El Ranchito” y, atrás, ya en la costa, el rancho “Santa Rosa” de Pepe Canto.

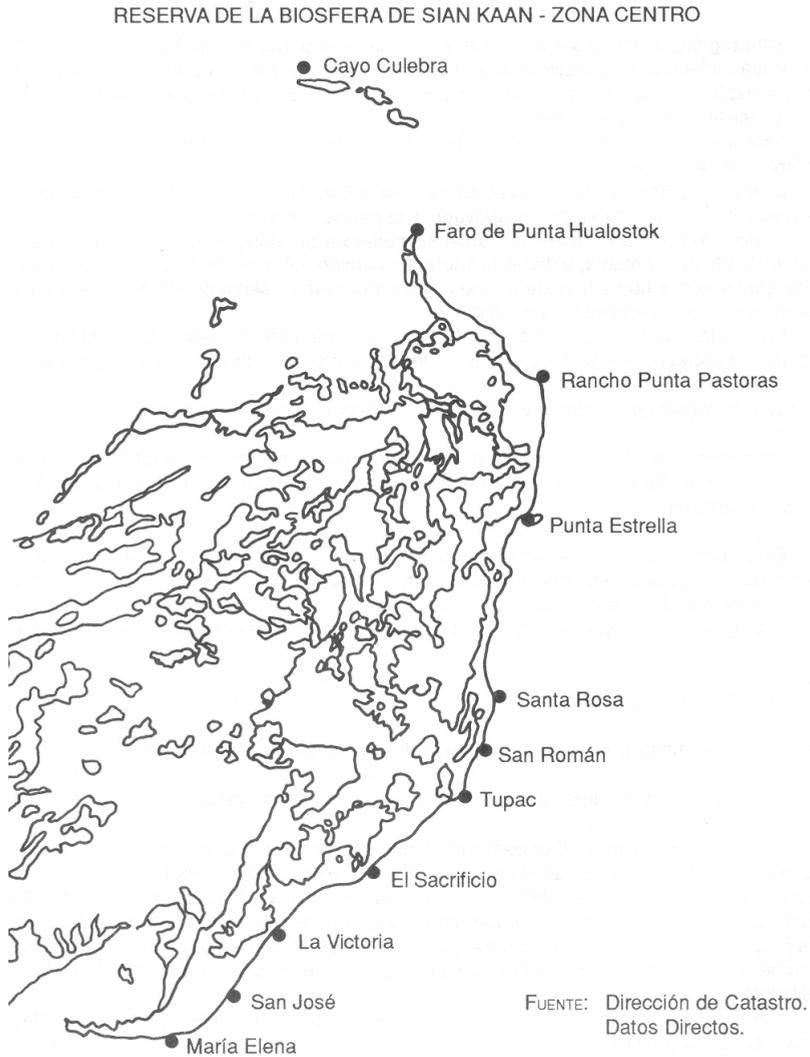
A todos los saludamos hoy en el recuerdo. Algunos peones nos ven a lo lejos y miran este solitario de la inmensidad, que con viento de proa se dirige con fuerza al próximo destino, el rancho “La Victoria”, pero antes avistamos el rancho “María Elena” y el “San José”.

“La Victoria” es un rancho costero en la Bahía de Espíritu Santo; era un rancho coprero grande cuyo propietario era don Valerio Rivero, pero al mismo lo administraba y vivía en él don Jesús Novelo, junto con su esposa Coral.

En el rancho, además de la familia, había tres peones: Francisco el “Tamis”, el “Pami” y Pancho Chan, que formaban la familia ampliada, por los años de servicio y convivencia.

Ésta es una de las zonas con mayor valor escénico de los cerca de ochocientos kilómetros de costa de Quintana Roo. Por suerte quedó

Mapa 8
Mapa de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, zona centro



dentro de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, aunque también hay muchos interesados en desarrollarla "ecológicamente".

Décimo día

Amaneció muy ventoso, el quebrado no se veía y las grandes olas rompían con fuerza, por lo que la salida fue frustrada. Regresamos a la hamaca o a disfrutar un café, junto al fuego. La gente del rancho aparece tapada con sus toallas, una tradición peninsular para enfrentar unos pocos días fríos.

El aire fresco, el tiempo gris y las olas que no dejan de golpear, nos obligan a mojarnos para poder cambiar la posición del velero, una tarea difícil dado que no había tanto espacio para maniobrar sin afectar el barco, que de encallar sería muy difícil sacarlo.

Estos veleros, mezcla de pailebote con velero de carga, no tienen orza movible ni la fija tradicional, sino la denominada orza de piano, plomos ajustados a la panza del barco por dentro, que hacen el mismo papel que la quilla, pero éstos son hechos para pasar quebrados, incluso con poca agua, lo que para los otros sería imposible.

Por la tarde, en vez de amainar se incrementaron los vientos y el mar parecía muy enojado, aunque nosotros lo estábamos más, dado el retraso que padecen los dueños del barco y su carga.

Como se había corrido la voz de que el Tres Reyes estaba en el rancho “La Victoria”, los otros rancheros de la cercanía se fueron acercando a eso del atardecer, con lo que se formó la bolita y así empezó la guitarra a querer tapar al viento con sus notas, mientras éste le hacía segunda entre las hojas de las palmeras.

El vino no faltó: desde un alcohol con algo de dulce a un ron cubano que le dieron unos pescadores a mi amigo Don Tabo el año pasado; la comida tampoco: había carne de monte, una pierna de jabalí que habían ahumado y un pavo de monte que estaba en la cazuela.

Se armó el baile, alumbrado a dos puntas: la fogata y la luna que decidió sumarse a esta fiesta. Mujeres no faltaban: desde las esposas de los fareros y rancheros a las hijas, las arrimadas y todas las que se acercaban, eran la alegría de todos.

Decimoprimer día

El viento había amainado y las esposas de los rancheros que se habían quedado con sus familias ya estaban recorriendo la costa para *playar* algo, ya que el viento era buen abastecedor y ellas eran agradecidas por sus despensas de maderas, botellas y otras cosas impensables.

Sabiendo del estado de la gente, Don Chucho había ordenado a su esposa que preparara un buen caldo de pescado con algo de langosta, caracol, camarón y postas de cazón, una sopa de éstas que son capaces de aplacar al más bravo.

También había queques hechos con harina y leche de coco y cocidos en los hornos de la zona, y unos huevos de tortuga, que en el desayuno y crudos decían que eran un gran afrodisíaco, algo peligroso en estas soledades.

A mediodía salió el sol y el viento se había alejado hacia otras costas, por lo que decidimos salir rápido, de modo que nos pusimos en paralelo a la costa para poder navegar con el viento sur de popa.

Vienen otros ranchos: “El Sacrificio”, “Tupac”, “San Román”, “Santa Rosa”, hasta que divisamos “Punta Estrella”, hoy parte del complejo turístico de Roberto Hernández, que llega hasta “Punta Pájaros”. En esa época vivían en el rancho coprero el viejo Olegario García y su esposa Estrella Rosado.

En “Punta Pájaros” vivía su dueño, el viejo capitán Claudio Canto, acompañado por su asistente de toda la vida, el cocinero Ignacio Lagunas, un personaje que recuerda otros tiempos, en que los cocineros eran el alma del barco, en medio de estas grandes soledades.

Y decidimos entrar. No podíamos pasar sin visitar al capitán que, con más de siete décadas, aún retaba a los vientos desde su castillo de popa en medio del cocal.

Nos colocamos a la sombra de las palmeras, mirando al quebrado, mientras Ignacio sacaba del pozo unas cervezas algo frías, que sirvieron

para apagar la sed y así pasar al mejor aguardiente de la costa, Etiqueta Azul.

El ceviche viene luego de las cervezas. Son langostas sacadas por la mañana, lo mismo que el caracol, una hazaña si vemos que el capitán está terminando la línea de los setenta y su cocinero no está muy lejos, por lo que me animo a preguntar sobre quién es el buceador.

El capitán me mira con una cierta malicia y dice: “Ambos, pero es en la costa donde hacemos pie. Hay mucho caracol y langosta acá, ya que nadie lo pesca, salvo los que llegan de paso, no más de ocho o diez barcos por año...”.

Le estaban cuidando el paraíso a los que vendrían luego, terminando de construir la leyenda a los que la harían suya no por navegar en el embravecido Caribe, sino por el poder económico, que lo puede todo en cuanto a propiedades se refiera.

Por la tarde comenzamos a cargar unos sacos de copra, pues aún teníamos algo de lugar en la bodega. El tiempo de hamaca se había terminado luego de un mediodía muy cálido, y ya anocheciendo habíamos finalizado la tarea mientras el pescado se terminaba de asar en las brasas de unos cocos secos.

Decimosegundo día

Amaneciendo salimos de “Punta Estrella” y de allí hacia el norte franco. “Punta Pájaros” nos saluda y luego el faro de “Punta Hualostok”, que cubre el norte de la Bahía de la Ascensión, que aloja tres islas: Valenza, Cayo Centro y Cayo Culebras, hoy parte del paraíso anunciado para los buceadores más exigentes.

Cayo Culebras estaba sembrado de coco enano; era un rancho coprero en el que habitaban Mariano Moguel y su esposa Lolita, con tres peones: Ambrosio, Chevo e Ignacio.

Eran famosos en estos rumbos los “canchines” que preparaba Doña Lolita, esos huevos que guarda la tortuga cuando se la sacrifica, que se secan al sol y se transforman en un manjar para la gente del lugar.

No paramos porque ellos no tenían carga, aunque había solicitud de carga en el viejo puerto de Vigía Chico, hoy abandonado y sólo transformado en un rancho coprero y asentamiento de unos pescadores.

Vigía Chico es un caserío que no pudo llegar a pueblo, pese a estar ubicado en lo profundo de la Bahía de la Ascensión, una historia extraña para un lugar que tenía todo para ser el puerto del estado. Fue uno de los primeros del territorio. De allí partía la línea del tren que iba hasta la antigua Chan Santa Cruz, hoy Felipe Carrillo Puerto, la vía Decauville que tuvo en cada durmiente un soldado, un preso o un maya, todos muertos en una guerra sangrienta.

Ferrocarril Vigía Chico

El ferrocarril de Santa Cruz de Bravo a Vigía Chivo, lo constituye una vía de “Sistema Decauville”, de 55 km de largo, construida con fines estratégicos; pero que hoy se emplea para dar salida al Chicle de toda la región maya, así como para introducir a Santa Cruz, procedentes de Cozumel, todas las mercancías que consumen los mayas de la zona de Santa Cruz de Bravo, Chumpón y Chanchah. La construyó el Ejército Federal cuando la expedición del general Bravo, y es de notarse que la vía está sustentada sobre un larguísimo terraplén de roca caliza, a manera de muralla en algunas partes de 3 a 4 m de alto, cuya construcción costó muchas vidas.

Foto 17
Vigía Chico



Tiene estaciones en Santa Cruz de Bravo, Vigía y el punto llamado “La Central” a 30 km de Santa Cruz; este último punto es importante porque allí conectan los caminos que van para Chumpón y Chanchah, núcleos numerosos de indios mayas (Siurob, 1925).

Era la puerta del infierno, la entrada a la colonia de los presos políticos del porfirismo, un lugar odiado por los rebeldes mayas y los enemigos de la política de Díaz, la puerta a la leyenda negra que durante décadas vistió de misterio y temor a estas tierras que, por una jugada del destino, dejaron de ser la cárcel de los presos políticos para ser de los mayas rendidos, aunque esta vez tuvieron como custodios a la miseria y el aislamiento.

Este asentamiento, de los más antiguos del territorio, tenía, según el censo de 1910, un total de 82 personas, de las cuales 59 eran hombres y 23 mujeres, incluidos los comerciantes que vendían armas y alimentos a los mayas desde antes del fin de la Guerra de Castas. Era una gran población para éste, el primer puerto oficial del naciente Territorio Federal de Quintana Roo, cuya capital era Chan Santa Cruz, llamada luego Santa Cruz de Bravo en honor del triunfador de la guerra.

Los restos de las casas que fueron abandonadas en 1916, al trasladarse la capital al poblado de Payo Obispo, previo acuerdo logrado con los mayas, están dormidos, al igual que un pescador que se ha acercado, por lo que el silencio sólo tiene al mar como coro. La selva muda, ante la tragedia de su saqueo, no hace gestos de ayuda.

Vigía Chico

Y como Santa Cruz estaba tan sólo a cincuenta y ocho kilómetros del mar, mientras hasta la cabecera de vía de Peto había ciento cuarenta y cinco, decidió no hacer caso de la vía abierta y empezar por la rama oriental. Escogido un nuevo emplazamiento en la bahía de la Ascensión, lo denominaron Vigía Chico; debía servir de puerto, a cosa de quince kilómetros de campamento General Vega, que había sido abandonado por estar demasiado expuesto a los huracanes de aquel litoral. Era Vigía Chico una colección de cuarteles, lupanares, un hotel de tablas de chilla con un balcón corrido y miserables encerraderos, para la mano de obra de delincuentes convictos, desparramados por la playa, todo alrededor de un muelle de considerables dimensiones. A pesar de la vía y del telégrafo a Santa Cruz, así como de algunas visitas de barcos, era aquel un lugar aislado y odiado. La vista principal era el casco herrumbroso de la cañonera encallada INDEPENDENCIA. Indica lo que sería la vida allí la presencia de pisos de vidrio en varios edificios, pisos que se hacían hundiendo en la arena botellazas de ron con el fondo hacia arriba (Reed, 1984).

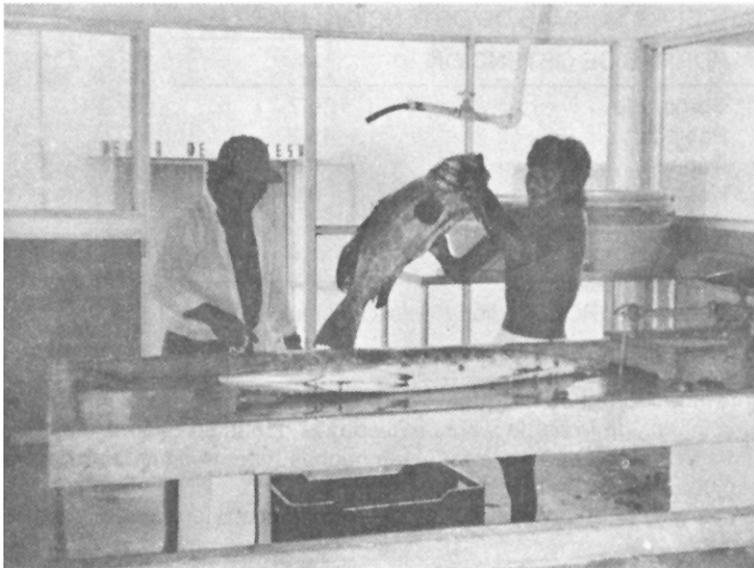
Ya es casi de noche, pero logramos anclar y desembarcar. Allí nos encontramos con estos pescadores, que habían recogido la copra pero aún no estaba seca, por lo que no había carga para el Tres Reyes esta vez.

Decimotercer día

Punta Allen, para los que la usaban como referente de navegación, o Punta Allin, que viene de Punta Lagarto, pertenecía al cacicazgo de Ekab, el primer asentamiento del ejército mexicano en la campaña final por la toma de los últimos bastiones rebeldes. Fue fundado por el General Vega, jefe de esa expedición, de allí que también fue conocido para muchos como el campamento General Vega.

Fotos 18 y 19

Poblado y cooperativas de Punta Allen





Para 1921, el poblado de Punta Allen estaba semiabandonado, con sólo cinco habitantes, al igual que Vigía Chico, nuevamente en manos de los mayas, pero para los años treinta había llegado a los ocho habitantes, lo cual seguiría igual hasta los cuarenta, cuando comience el repoblamiento de las costas.

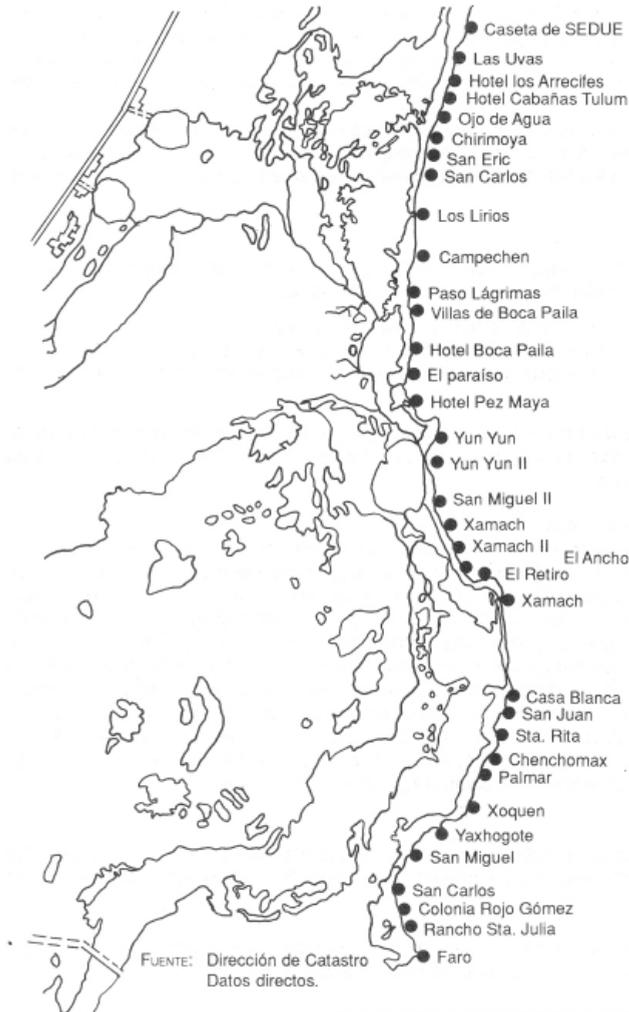
El faro es de los primeros que se construyeron en la segunda etapa, ya avanzada la primera década del siglo pasado, y tenía una elevación de 22 metros, con un alcance de 63 millas, el mayor en su época, que daba una luz fija con dos ocultaciones. Era el tradicional faro de recalada.

Allí vivió muchos años, como vigía de la soledad de estas costas, Manuel Martín, el “Cuasito”, junto con su esposa y dos hijos, “el Colorado” y Lolita, la que luego se iría casada con un habitante de Cayo Culebras.

Ellos estaban solos, cubrían los turnos del faro y cuidaban su cocal, pero siempre tenían un espacio para el visitante, al cual ofrecían los platos de la zona, el pescado fresco, la tortuga y el manatí, éste último cazado con arpón en las lagunas interiores que tiene la zona costera.

Por ello era un lugar al que los hermanos Trujillo deseaban llegar: se trataba de un lugar muy alegre, donde la amistad y la guitarra eran siempre bien recibidas, pues hasta les compusieron una pequeña canción que describe la fiesta con que son recibidos los visitantes.

Mapa 9
Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, zona norte



Cuando llegamos y anclamos, salieron los pobladores a vernos y sus gritos surcaron de un lugar a otro. Son el adelanto de las noticias buenas; las malas se dan después de unos tragos: "...sabe que al final se mu-

rió fulano...” y viene el silencio y luego el recuerdo, esa filosofía simple y a la vez muy completa del hombre que tiene al día como reloj y a la noche como único compañero.

La fiesta fue en grande, ya que se traían muchos encargos, no sólo de telas, sino revistas, diarios viejos (novedades en su momento), cajas de dulces y una reja que estaba guardada al fondo de la bodegas era la más esperada por los niños porque eran botellas de Soldado de chocolate, esa bebida tradicional yucateca que hoy está en el recuerdo.

Por la noche, la guitarra y el ron aceitaron la voz de Coty, que no dejó de cantar hasta el cambio de guardia, un deber sagrado entre los fareros, razón por la que la media noche marcó el fin del convivio. Entonces aprovechamos para reponer fuerzas: nos esperaba una larga travesía al día siguiente.

Decimocuarto día

Aún no amanecía cuando Don Manuelito nos despertó al hacer cambio de guardia con su hijo. Aprovechó para hacernos unos encargos mientras avivaba el fuego para hacernos un café, en tanto que Enrique alisaba el chichorro y cargaba las hamacas y la carne de manatí, que estaba ya preparada para un festín de media mañana.

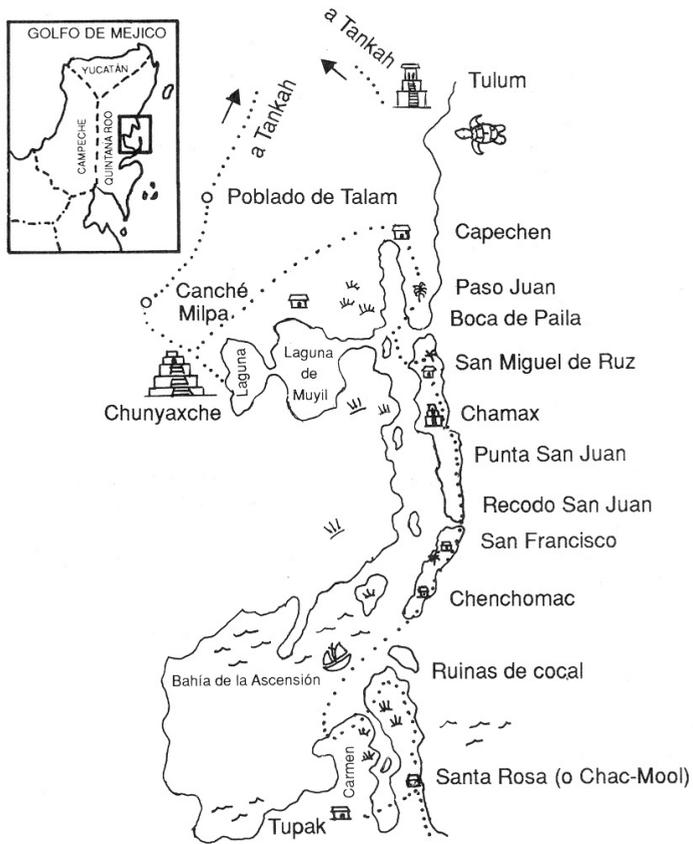
Los asentamientos de esta zona eran muchos. La mayoría venían de la época de los años cuarenta y cincuenta. Estaban el de Manuel Martín y el rancho “Santa Julia”; Miguel Ancona y el “San Miguel”; Olegario Rejón y el rancho “Chenchomax”; y otros más, hasta llegar a “Boca Paila”, el rancho de González Rivero, el que luego se transformó en el exitoso hotel de pescadores que fundó su hijo, quien a los pocos años, y en medio de un gran auge económico, murió en un accidente mientras piloteaba su avión.

Al tomar el paso firme, a fin de aprovechar los vientos de la mañana, nos pareció ver la sombra de un caminante solitario en medio de un cocal abandonado. Nos vino a la memoria el viaje que Michel Peissel realizó a pie por las costas de Quintana Roo, con sólo una mochila pero acompañado de una voluntad de hierro que le permitió salir de difíciles situaciones en esa tierra a la que aún no había llegado la ley.

Eran los comienzos de los sesenta cuando este francés romántico y científico realizó su hazaña de recorrer la mayoría de estas costas, donde recién se comenzaba a hablar de turismo, pero aún ni se soñaba con un futuro tan amplio como el que presentaría el nacimiento de Cancún.

Nunca nos imaginamos, desde la borda, el futuro de la región, el mayor botín de los especuladores inmobiliarios y desarrolladores audaces, con el costo del abandono de los pobladores y la resiembra de muchos de los hoteles *boutique* para los que pueden disfrutar de este paraíso, que antes era gratuito y amplio como el corazón de sus habitantes.

Mapa 10
Michel Peissel



LA RUTA DEL AUTOR DESDE EL POBLADO DE TULUM HASTA TUPAK

FUENTE: Peissel, Michel, "El Mundo Perdido de los Mayas"
Ed. Juventud, Barcelona
4ª Edición, 1976

En Punta Allen se formó la cooperativa más exitosa de pescadores de langosta entre los años setenta-noventa, que llegó a tener una planta de procesamiento propia para luego sucumbir a los embates de la política neoliberal y de los gobernadores que pretendían esas tierras para el turismo.

Los güeros del norte vinieron y se unieron a esta gente, transformando la vida de la región a una modernidad forzada al crearles la ambición de revalorar lo que antes no tenía más valor que el productivo.

Boca Paila, la puerta a la actual zona costera de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, lleva ese nombre por una antigua paila para cocer chicle que se encontró en sus cercanías.

Boca Paila es la entrada a las lagunas interiores de la zona norte que llegan hasta cerca de Tulum al norte. Al sur, hasta muy cerca de Punta Allen, está la laguna de Boca Paila, la laguna Campechen al norte y hacia el sur la laguna Xmach; es una puerta que atraviesa la duna costera y conecta a la laguna arrecifal con estas lagunas interiores, que llegan hasta el pueblo maya de Chunyaxche, a través de la laguna de Muyil.

A lo lejos se ve el rancho coprero abandonado y, junto al primer hotel de la zona, el que más éxito ha tenido y sigue teniendo en la región, un establecimiento para pesca en lagunas interiores o pesca de altura frente a la costas del Caribe, el de los González.

Antonio González Fernández fue un visionario aún no reconocido lo suficiente, ya que su Boca Paila Lodge, fundado en los sesenta, es el hotel pionero especializado en toda la región.

No hubo paradas. Seguimos con un viento franco que nos permitió avanzar más de lo previsto y, luego de pasar Boca Paila, continuamos viendo los ranchos copreros, primero los que formaban parte de esta vasta zona controlada por González Bonastre, este farero que hizo historia en Cozumel por el número de hijos que tuvo y por ser el animador del carnaval. Estos ranchos son “Paso Juana” y “Mokambo”, le siguen “Los Lirios” y “Campechen”, éste último propiedad de la familia de Miguel Alemán, y de allí a “San Carlos”, de los Cámara Peón.

Llegamos al puerto maya de Tulum, un paraíso perdido, con su playa escondida, el lugar de embarque para cruzar a Cozumel más usado por los pueblos mayas en la época de auge, ya que podían guiarse por el único faro de viento que se conocía, ése que está cerca de la punta Celarain y que emite con el viento sonidos que se pueden oír a muchos kilómetros.

Foto 20
Hotel Boca Paila



Allí hicimos noche. Bajamos a la playa y buscamos los restos del primer hotel de la región, el que hizo construir en 1936 el gobernador Melgar para que los viajeros pudieran cruzar desde la Isla de las Golondrinas y disfrutar de este puerto y santuario maya. Era la época del General Cárdenas, el año de 1936, y en Tulum pueblo aún gobernaba una mujer maya, una especie de reina y hechicera, pero los mayas rebeldes ya estaban en el final de su lucha y sólo había enfrentamientos ocasionales.

La reina de Tulum

Tulum, o sea Santa-Cah-Tulum, sólo dista de una legua, de la playa a que se da este nombre, y por este lugar se abastecen los indios de armas, pólvora, etc., por embarcaciones procedentes de la colonia inglesa de Belice.

En el término medio de la distancia entre Tulum y Champotón está situada una de las poblaciones más importantes de esa región, llamada Muyil, en la cual el enemigo hizo resistencia más vigorosa a la orilla de una vía por la que comunican

con el mar, que está a dos leguas de distancia, en pequeñas chalupas o cayucos para proveerse igualmente de cuanto necesitan en embarcaciones que vienen a comerciar con ellos de la misma manera. La población de este punto se ocupa de la pesca, para cuyo objeto tienen redes y demás útiles necesarios.

Por los manuscritos tomados en Tulum, se comprende que todos los indios sublevados están subalternos a esa mujer, que llaman Santa Patrona o Reyna y no es aventurado presumir que teniendo ella mucho menos poder que los de Chan Santa Cruz, mantienen y perpetúan la farsa de rendirle un culto ya sea para sostener el prestigio de su ridícula idolatría siendo ella la que aparece interpretando la voluntad de la cruces que hacen creer que habla, ya para explotar, por aquel medio el prestigio o influencia de ella en esa retirada región del centro principal de los bárbaros.

Entre los impresos tomados en Tulum se encuentran, algunos cuadernos de oraciones religiosas católicas y protestantes en dialecto maya, y versión en castellano impresas en Londres (Menéndez, 1940).

Fotos 21 y 22
Tulum





Decimoquinto día

A la mañana, temprano, avanzamos a motor por la costa. Estábamos muy cerca del rancho “Tanka”, ése que tenía un cenote muy grande con manatíes, hoy es un fraccionamiento náutico con turistas extranjeros y junto a él está el hotel más aislado y caro de la región.

Allí dejamos unas cartas y enfilamos a vela y motor, la combinación ideal para el viento suave y las corrientes fuertes, rumbo a Cozumel.

Dejamos de visitar a otros ranchos, hoy lugares del turismo mundial, que vivían la agonía de su final; de Tanka se llegaba caminando o por barco a la Punta Tulsayab, y de allí se podía saltar a la Punta Solimán, para luego hacer una cuantas millas y encontrarnos con el gran acuario natural, la caleta de Xel-Ha.

Xca-Cel y Xca-Celito son los lugares donde se da la gran arribazón de tortugas hoy. En una época pasada no había zonas protegidas, más bien todas lo eran, porque había poca población y mínimo depredador, mientras que en la actualidad son concesiones de parques temáticos.

La caleta de Chemuyil era una belleza que competía con Aventuras. Hoy la ingeniería de la imaginación, apoyada por el diseño de una gran inversión, han hecho de estos paraísos nuevas disneylandias, más sofisticadas pero menos humanas, ya que los vendedores de artesanías hechas en China abundan tanto como los miles de inmigrantes que van por la carretera buscando trabajo en las grandes obras.

De allí a Akumal son unas pocas millas, medio día en el barco, quince minutos en auto. El tiempo no es mucho entre ambos promedios, porque el recurso que más abundaba cuando navegábamos en el Tres Reyes.

Pero decidimos no llegar a estos lugares y cruzar desde Tanka a Cozumel. Preferimos no ver el futuro, sólo navegar el pasado, y así, acompañados por un grupo de delfines, enfilamos a la Isla de las Golondrinas.

Cozumel es la isla más grande de México. Fue descubierta y ocupada cuatro veces: la primera, por los mayas que llegaron a la isla en el año 300 antes de nuestra era, año 700 de la era cristiana, cuyo auge continuó según el periodo de las ciudades mayas, principalmente Coba. Sin embargo, quedan como testigos 35 sitios de importancia.

La segunda ocupación fue la que realizaron los españoles, que tuvo una corta duración, quienes la abandonaron al poco tiempo ante la imposibilidad de ocupar las costas continentales, que podrían ser fuente de importantes recursos.

En el siglo XIX se dio la tercera ocupación permanente de la isla por parte de los yucatecos que huían de la Guerra de Castas y que se asentaron en las cuatro islas de la región: Holbox, en el canal de Yucatán; Isla Mujeres y Cozumel, en el Caribe mexicano; y Ambergris Caye, la isla inventada, que hoy pertenece a Belice.

Cozumel fue la que logró un mayor éxito en esta tercera ocupación, lo que sentó las bases para la sociedad actual, ya que tuvo que vivir en medio de un gran aislamiento que fue roto en la mitad del siglo pasado, entre otros factores, la segunda Guerra Mundial.

En la mitad del siglo XX se da el último descubrimiento e invasión, a cargo de los turistas, quienes primero llegaron en forma aislada y como novedad, y luego la ocuparon en forma total como destino.

Cozumel en los 20's

La población de San Miguel, Cozumel, que es cabecera política de la segunda Delegación del Gobierno del Territorio, es un pueblo más antiguo que Payo Obispo, y es hoy la segunda población del Territorio en número de habitantes, pues tiene 2,700. En puerto marítimo, con servicio de aduana, Juzgado Menor, escuelas, teatros, dos estaciones de telegrafía inalámbrica, una el Gobierno y otra de la Pan American Airways, cuyos aviones establecen el tráfico entre Miami, Florida, Belice y otros puntos centroamericanos, y llegan hasta Guatemala y El Salvador. Las casas de Cozumel son, en su mayor parte, de calicanto; hay un buen servicio de luz, dos fábricas de hielo, un campo de aterrizaje en construcción, y es importante centro de comunicaciones para los barcos que trafican entre Veracruz y Progreso, rumbo a Payo Obispo, o bien los barcos fruteros, que llegan a Estados Unidos rumbo a Centroamérica, y arriban también los barcos flotadores de chicle que llegan de Vigía y los hidroaviones de la Pan América. La isla tiene otro poblado pequeño, que se llama El Cedral. Casi toda la región está cubierta con monte bajo, que tiene especies forestales pobres para la explotación del chicle y muy poco cedro rojo; no existe caoba. Actualmente la explotación del chicle está prohibida por agotamiento de las especies explotables.

Mapa 11
Isla de Cozumel, 1889



Hay muchos capítulos escritos en esta isla, por ejemplo, aquel que protagonizaron los yucatecos separatistas al pretender cambiar la isla por armas a Estados Unidos, que venían saliendo de su guerra de Secesión, y que harían de la isla una república de esclavos libertos, la Liberia del Caribe.

Durante el imperio de Maximiliano, el prefecto político con sede en Yucatán fue a conocer la isla, y estuvo en la escuela primaria que tenía 56 niños a cargo de don Juan José Fernández, los que fueron examinados en forma satisfactoria por la autoridad imperial, que luego nombró al juez de paz don Enrique Angulo.

En su informe, el prefecto político habla de una población de 779 habitantes, con agricultura tropical y abundante pesca que se realiza en las nueve rancherías que rodean las costas de la isla, limitada por la falta de comunicaciones y, por ende, de mercados para sus productos.

En la época del henequén, a fines del siglo XIX, Cozumel tuvo su hacienda henequenera, la que contaba con un tren de raspa que le permitía comercializar su producto, la fibra, sacándola al mar a través de la laguna de Colombia, nombre que tomaba la hacienda.

Tres faros la pusieron en el camino de las rutas navales de la época. Al norte, el faro de Punta Molas; el segundo faro frente a su pueblo, San Miguel de Cozumel; y al sur, en Punta Celarain, el gran faro de recalada, hoy faro y museo de la navegación.

Una clase empresarial que se adelantó a los tiempos, los armadores-comerciantes, desarrolló la isla y, medio siglo después, despuntó el turismo, controlándolo hasta fines del siglo XX, en que las grandes corporaciones lograron romper la resistencia de los descendientes de esta casta de navegantes armadores y comerciantes exportadores.

Llegamos al puerto en plena tarde, donde la gente camina por el malecón. Son pocos y aún los visitantes se pueden mezclar con la gente y disfrutar de la vida pueblerina. El vendedor de raspados nos espera en el muelle fiscal, el único de esa época que sobrevive; hoy el recuerdo de un tiempo pasado.

Dejamos el barco mientras unos amigos cargaban los regalos y demás cosas que los hermanos llevan a sus casas: hay tres triciclos listos, y los tres se llenan de cajas y arrancan rumbo a la familia que los espera.

Me quedé solo en el muelle, crucé la acera y fui al jardín principal. El reloj de la plaza marcaba las seis de la tarde, tiempo suficiente para buscar un hotel del centro y encontrar algo de cenar.

Las viejas casonas recicladas en hoteles anteceden a los grandes edificios especializados que hoy dominan la hotelería de la isla. Éste es un hotel de cozumeños, y como tal, te dan la toalla y el jabón en la mano, junto con la llave y los consejos de esa época, sobre el uso del cuarto como gente decente.

Foto 23
Inauguración del salón “La Perla del Caribe”.

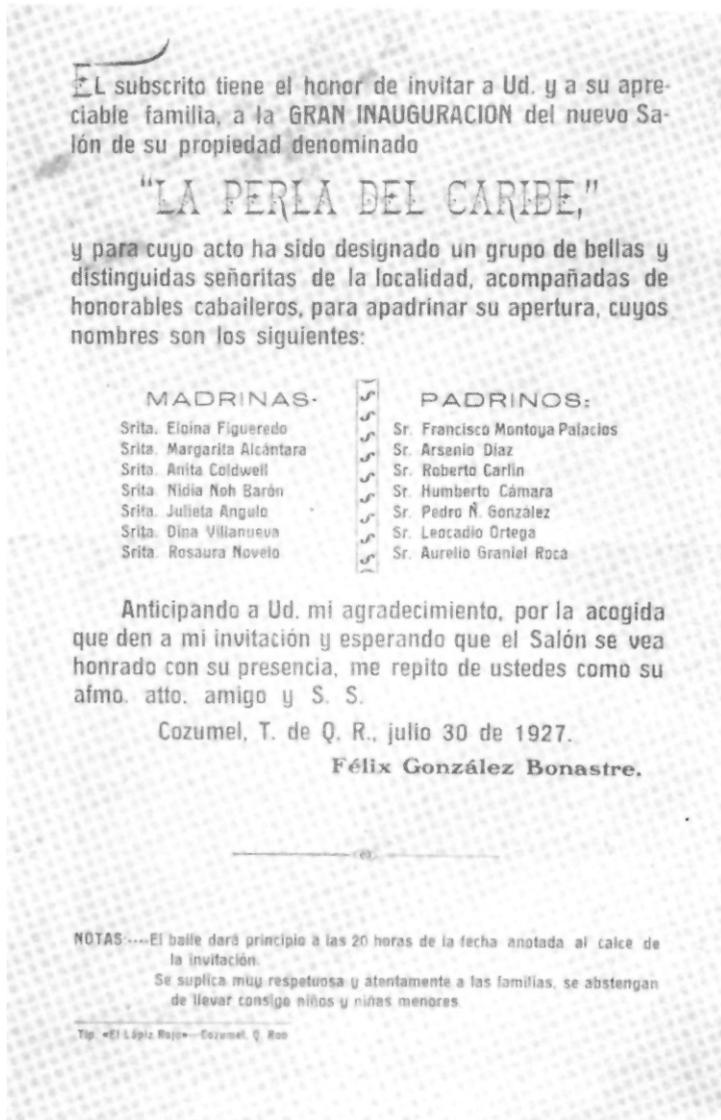


Foto 24
Capitán Claudio Canto Anduze, 1920



Un baño me devuelve a la vida. La sal que me salió del cuerpo me ha quitado la sensación de piel tersa, mitad sol y mitad viento, una fórmula de oro para el turista y un calvario para el que navega.

Salgo a la calle principal y camino una cuadra hacia el sur, a la cenaduría más conocida de esos tiempos, la de Denis, la que logró hacerse famosa por los personajes que la visitaron. Don Denis atiende personalmente las siete mesas que tiene en el patio, debajo de un gran mango, mientras su esposa prepara en la cocina los antojitos típicos de la cenaduría.

Al salir de lo de Denis me dirijo a la plaza. La banda está tocando y la gente se agrupa alrededor del quiosco. Camino un rato más y así la noche comienza a consumirse, y en medio de ese espectáculo recuerdo el soneto a Cozumel que escribió Coty Trujillo.

Cayó la tarde y dibujó el paisaje
que la paleta del pintor se brinda,
era una tarde entre violeta y guinda
con lentejuelas en dorado encaje.
Cayó la noche y mayor fortuna
salió sonriendo engalanando el puerto,
tras las palmeras de un cocal inserto,
el disco argentinazo de la luna.
Era esa noche de un soneto el tema,
el nuevo muelle su esplendor lucía
al prolongarse entre el azul bahía,
y desde el bote en que un nativo rema.
Contempla a Cozumel, reina mía,
ciñendo el malecón como diadema.

Ésta es otra muestra de esa poesía popular que dibujaba en sus ratos de bohemia este navegante que no nació marino, sino que las circunstancias lo empujaron a dejar el comercio estable por el barco que se movía, aunque comercio al fin.

Foto 25
Cozumel en los años veinte



Decimosexto día

El sol me logra despertar, mientras el oído se comienza a acostumbrar a muchos ruidos. Es la gran ciudad de la costa: hay autos, camiones, barcos y gente caminando. Esto me recuerda que no estoy embarcado, que la hamaca no se mueve, que tengo que salir a desayunar, porque no subiré a cubierta y me espera un café y un bolillo con un trozo de Corned Beef.

Salgo al mercado a buscar un buen desayuno y mucha fruta y me encuentro a mis amigos, que me avisan que saldremos al día siguiente, muy temprano, porque les ha llegado más carga, que la irán colocando en bodega durante la tarde y que por ello me tome el día libre.

Al mediodía camino por el pueblo, me encuentro con un amigo que trabaja en la Dirección de Comunicaciones (SCT), quien me invita a que lo acompañe a llevar una carga de petróleo al faro de Punta Celarain.

Salimos hacia el sur, pasando por Chancanab, que aún no soñaba con ser un parque temático, sino que todavía era una rareza natural, y de allí a El Cedral, un pueblo de agricultores que ya quedó en la historia, ya que esta actividad está restringida por razones de agua y reorientación de tierras y brazos al turismo desde medianos de los años setenta.

No entramos a este pueblo testimonio del pasado, y seguimos hasta llegar al fin del camino. De allí una brecha nos mete en la zona de la Laguna de Colombia, donde estaba la vieja hacienda que lleva este nombre, un lugar natural que soportó todos los cambios, menos los que le dará el turismo.

Paso por un edificio muy raro en forma de un horno de barro tradicional muy grande, con cuatro bocas a ras del suelo, lo suficientemente amplias para que pueda entrar un hombre, en la parte elevada una gran chimenea que se está rompiendo y deja al descubierto los caracoles que tiene pegados en su interior. Era el faro de viento, el último gran acto de la presencia maya en esta Isla de las Golondrinas.

Foto 26
Club Femenil “Orquídeas”



Continuamos, y a la vista se encuentra la gran casa del farero y el faro con su torre de más de veinte metros de alto. El camino está muy roto, por lo que los últimos metros son muy difíciles.

El faro es imponente, tiene 23 metros de altura y gran alcance. Fue construido en 1934 para reemplazar al original, levantado en hierro, como era la costumbre de la época en 1901, y que el mar y su salitre se encargaron de corroer hasta hacerlo casi inoperante, además de estar expuesto a fuertes vientos, sin contar los ciclones que anualmente pasan sobre o junto a él.

Al llegar, el farero y su esposa estaban en la entrada. El ruido del camión rompía la monotonía de su silencio. De manera muy amable y natural, nos hicieron pasar, pero mi compañero, conocedor de las tradiciones del lugar, sacó el pasaporte a la buena mesa: un cartón de cerveza, que traía muy disimulado entre los bidones de combustible.

Fue un pase mágico, y así llegamos a la amplia galería que tiene como escenario al mar y, en una mesa, que de vez en cuando se mueve, ponen el ceviche de pescado recién sacado y los camarones ya cocidos, además de otras delicadezas que hacen muy atractiva a la cocina costera.

La charla fue un largo recorrido por la costa: los compadres en primer lugar, los amigos le siguen y, por último, los parientes que se habían casado con gentes de la costa. No había rancho donde no tuvieran algún conocido.

La vida del farero es una larga lista de tareas, que superan el prender y mantener el fanal encendido. Hay muchas acciones, que hoy se están reduciendo gracias al progreso que significa la carretera, ya que se lleva un libro del depósito de agua, pues en lugares alejados el agua se llevaba en barco.

Hay un libro de avistamientos, otro de metereología, uno de abastecimiento, otro de combustible, uno de hechos insólitos, hundimientos, naufragios y salvatajes. Una larga tarea que termina construyendo un archivo, que sirve para leer en sus hojas la historia de la costa, escrita desde la soledad del fanal.

Está cayendo la tarde; el faro comienza a tomar vida. Es la hora de los arreglos. Nosotros también debemos volver antes de que la noche nos atrape con su encanto y quedemos prendados de la belleza de estas lagunas interiores que comienzan a recibir a sus inquilinos, los miles de pájaros que las habitan.

Poco tiempo le faltaba a esta zona para ser el tercer parque temático, el de laguna de Colombia, el que reorienta a los viajeros de crucero, el que tanto queremos porque nos tocó caminarlo y hacerlo de un extremo al otro, incluido el Museo de la Navegación.

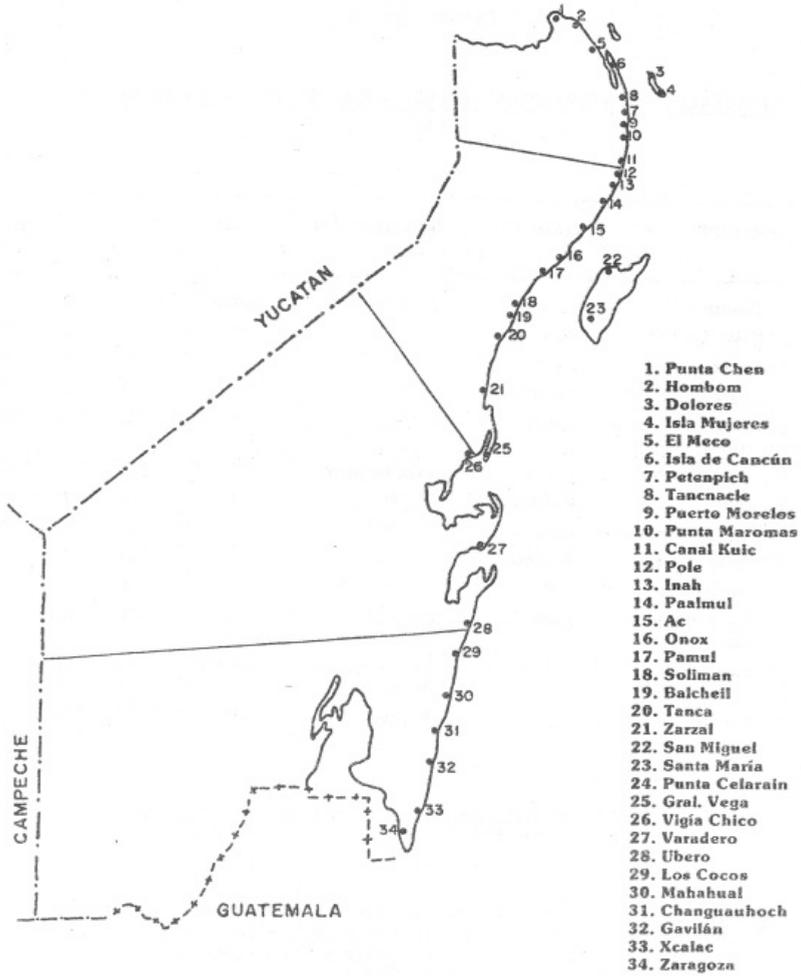
Ya la noche ha caído en el pueblo de San Miguel, la gente en la puerta de las casas habla mientras combate al calor que aún no ha decidido abandonarlos. Hay gente en el jardín principal y otros, los más, en el malecón. Era el aire acondicionado social de una época, el verdadero mar de recuerdos, amistades, y el placer de ver el mar y el cielo.

Camino para encontrarme con mi amigo, el profesor Velio Vivas, el cronista de la ciudad que me ha invitado a charlar, lo cual es un placer, porque este señor tiene el deber cívico y social de llevar la bitácora del viaje a la modernidad de esta isla.

El lugar es un símbolo. Las mesas que están en la puerta de un supermercado y café muy particular, que tiene a su propietario siempre al frente del mismo, son de don Nassin Joaquín, una institución de la isla y referente obligado de la política de Quintana Roo.

Ante la pregunta sobre qué opinamos acerca del futuro de la isla, hecha por este amigo y fiel representante de la historia regional, Don

Mapa 12
Asentamientos costeros



Fuente: Mapa realizado en 1902-1903 en base a datos de expediciones, del libro "Estudios Socioeconómicos Preliminares de Quintana Roo. El territorio y la Población (1902-83)". Alfredo César Dachary y Stella M. Arnaiz Burne. Ed. CIOQRO 1984.

Velio nos inquieta ya diciéndonos que somos conscientes de que ellos, los lugareños, estaban dispuestos a defenderse ante un turismo arrasador.

Ésta era una sociedad diferente a la del resto del Estado. En esas épocas la lideraban las viejas familias de comerciantes, hoy políticas, más importantes de la isla, que tienen una identidad propia formada por su historia, lo que establece la diferencia con Cancún, lo que algunos llaman mentalidad isleña, algo muy particular que identifica en todo el mundo a estas sociedades aparentemente aisladas ayer, integradas hoy.

Seguimos hablando, pero el temor al futuro era más fuerte que el pensar en éste. Creo que había algo de premonición, ya que en pocas décadas más no habría salidas al malecón cuando seis o siete cruceros arribaran a la vez y desembarcaran diez a doce mil personas, de modo que se consumaría el último desembarco en la Isla de las Golondrinas; unos ganarán mucho dinero pero la gran mayoría perderá la tranquilidad.

Decimoséptimo día

Son las cuatro de la mañana y la puerta de la posada me despide. Camino con mi bolso, los sueños en el bolsillo, y en la cabeza me resuenan aún las palabras del cronista.

Dos triciclos están en el muelle junto al barco; Coty y Enrique ya están listos. Hay también un marinero improvisado, un sobrino que va a Yucatán por Chuchulub y un montón de cajas que son la carga, que no se cargó a la tarde y que va hacia el puerto chico de Yucatán, el grande es Progreso, el que mandó construir el Presidente Díaz cuando el siglo XIX entraba en su etapa final.

Foto 27

Cooperativa de Costureras “Leona Vicario”



Salimos despacio, como para no despertar a la naturaleza, que aún dormía bajo la mirada atenta de las últimas estrellas. Pasamos hacia el

norte por la Laguna Ciega y me pareció escuchar un ruido. Se lo comento a Coty y él me dice que es un eco del pasado, los bimotores de la Pan American, los hidroaviones que llegaron en los años veinte, nada menos que pilotados por Limberth y su esposa, que abrirían así la ruta del Caribe occidental.

Para comienzo de los treinta, la Pan American había eliminado la escala técnica en Payo Obispo y la ruta quedó: Miami, La Habana, Cozumel, Belice, Honduras y Panamá.

Pero la Laguna Ciega tiene otras historias. Se dice que los submarinos alemanes llegaron a abastecerse y que más de una fortuna de la isla se hizo con este dinero. Habría que preguntarles a los representantes de las diferentes petroleras, ¿dos representaciones de combustible para una isla casi sin autos y con unos pocos barcos? Pero la leyenda es más fuerte que la realidad.

La hacienda “Colombia”

En la parte sur de la isla hay una hacienda henequenera; “Colombia”, puede tener unos 60 habitantes; esta finca la han abandonado hace poco tiempo, pues no raspa desde septiembre del año pasado; tiene sembrados unos 2,000 mecates del henequén de 7 a 8 años y se han abandonado otros 2,000 mecates de 15 años.

Por ser el suelo de la isla, semejante al de Yucatán, el henequén alcanza el mismo desarrollo, y me parece que mientras no se encuentre otra planta para terreno calizo, que produzca más que él, será el henequén la planta que convendrá cultivar en la mayor parte de la isla de Cozumel.

La hacienda de “Colombia” tiene un tren de raspa compuesta de una caldera tipo locomóvil, de 30 caballos, una raspadora “Vencedora” chica, con capacidad de 10,000 pencas por hora, unos asoleadores como de una hectárea, una prensa de mano, para pacas, unos 4 kilómetros de vía Decauville, de 3 plataformas y 20 *trucks* (armones); pertenece a la señora Engracia Anduce (Cabrera, 1924).

Seguimos un camino paralelo a la costa. Al comenzar a enfilar al continente se ve en la lejanía el faro de Punta Molas, con su nuevo equipo, el que reemplaza a la vieja señal, pero sobre el mismo edificio, de 17 metros de altura.

El velero se aleja de la costa, hacia el continente y con un rumbo fijo, Puerto Morelos, cuando en el horizonte vemos la figura de un barco. Se trata del carguero de los Coldwell, que nos hace señas para aminorar la marcha, lo cual es posible cruzando la mayor y parando el motor, mientras esperamos al otro barco.

Al acercarse el capitán nos pide el rumbo y se lo damos, luego nos solicita un favor muy grande, regresar una milla hasta Akumal a entre-

gar un pequeño paquete, porque para ellos era imposible ya que venían con una vía de agua en el casco, que hacía peligrar el barco, por lo que se dirigían hacia el puerto de Cozumel para entrar en dique seco.

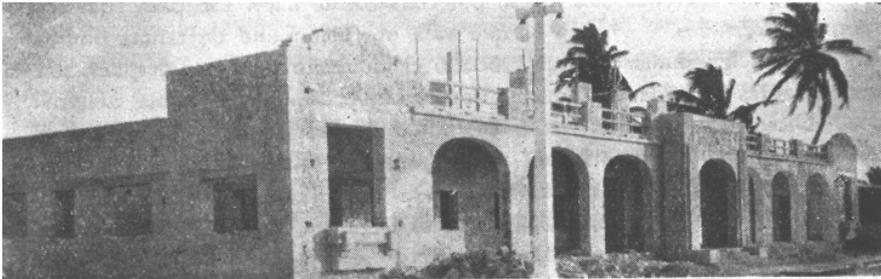
No hubo discusión y encaminamos el barco hacia una de las zonas bellas de la costa norte que había sido adquirida hacía unos años por un vendedor exitoso de autos de Estados Unidos, Mr. Bush, que había soñado levantar una ciudad turística, utopía que logró concluir su hija y heredera, tres décadas después.

Llegamos a un pequeño puerto y él nos recibe para ver el paquete que le había llegado de Estados Unidos, luego paga el servicio y nos invita a una copa de whisky. Eran las diez de la mañana, por lo que desistimos del ofrecimiento que podría significar un día varado en esta costa.

No era el único de los gringos asentados en la zona, había otros que hacían puente de playa, pero en verdad el primer desembarco fue en 1942, cuando el ejército de Estados Unidos entró de un día para otro con un acuerdo secreto con el gobierno de México para levantar en pocas semanas una pista aérea para el control del Caribe occidental por sus aviones. Ése es el origen del aeropuerto internacional de Cozumel.

Foto 28

Hotel para turistas en construcción en Cozumel,
a fines de los años treinta



El trabajo fue facilitado, por cuestiones de la geopolítica y la falta de control sobre el patrimonio heredado, y por ello es que los del norte actuaron como los bárbaros, utilizando en la cimentación el material de una ciudad maya que estaba al norte de San Miguel.

Seguimos el viaje por la costa, pasamos por la caleta de Yalku, de allí a otra caleta Xaac; al rato divisamos una hermosa duna, la solitaria playa de Kantenhah, hoy con un hotel de más de mil cuartos que no deja dormir, con sus ruidos, a los espíritus mayas.

La Punta Xpuha nos indica el camino al Rancho Viejo y de allí al nuevo Puerto Aventuras, un ejemplo de imaginación de un equipo de arquitectos y de lo laxos que son los que aprobaron y verificaron las obras, incluyendo unos canales interiores y su vinculación al mar, que no creemos que coincidirían con lo que dicen las leyes ambientales.

El puerto de Polé, hoy Xcaret, lo reencontré, para mi conocimiento, perdido en la cartografía francesa del siglo XIX, la que mandó levantar Napoleón para conocer esta parte del Caribe occidental, en una caja de mapas viejos sin clasificar en el Museo Británico.

Sin embargo, el puerto era más antiguo que la pretensión imperial francesa. Se trataba de un puerto maya con sus faros de fuego, una caleta natural, un refugio, y en la parte alta un santuario.

Tiempo después de que un campesino cobrara cinco pesos para poder nadar en el cenote, un grupo empresarial transformó el mismo en el parque temático más importante de América Latina y quizás uno de los más significativos a nivel mundial.

Desde el barco se ven los fuegos de los ranchos copreros, como señales que nos cuentan que hay gente viviendo en el mar de arena de las costas, pero esa escena me lleva más atrás, cuando la costa era el reino maya, con un gran centro ceremonial en Tulum y una ciudad de cerca de los doscientos mil habitantes en su época de gloria: Coba.

Los mayas hicieron un relevamiento de esta gran barrera arrecifal y en cada quebrado pusieron un refugio, en cada refugio había un santuario y en cada santuario había fuego en la noche. Era la red de los faros luminosos del mundo maya.

La noche estaba en su apogeo, pero la luna nos indicaba el camino y es por ello que seguimos navegando hasta estar frente al faro de Playa del Carmen y allí entramos, sabiendo que no hay quebrado ni barrera, para hacer la noche.

Playa del Carmen era una sola calle donde los únicos hoteleros son los viejos maestros campechanos que habían descubierto el negocio del paso a Cozumel, un camino que recién empieza a tomar forma a fines de los años setenta.

En una casa logramos una modesta cena, de salbutes y panuchos. Quién diría que unos pocos años después habría tantos restaurantes internacionales como cuartos de hotel, al extremo que lograría superar a San Miguel de Cozumel como ciudad turística.

Decimoctavo día

La noche nos resultó muy corta, porque cuando empezamos a despertar ya estábamos navegando. Es lo bueno de dormir en cubierta y salir a motor, es un camino corto hasta Puerto Morelos.

Foto 29
Puerto Morelos



Para llegar debimos pasar Punta Xcalacoco, Punta Bete, Punta Maroma, Punta Celis y Punta Brava hasta Punta Estrella, donde está el segundo muelle de los dos que hay en Puerto Morelos.

Este puerto fue creado para sacar la producción de la hacienda “Santa María”, que estaba tierra adentro —donde hoy se levanta el pueblo de Leona Vicario—, unida al puerto por una vía Decauville, la cual servía para traer también a los chicleros y demás peones de esta gran explotación que perteneció al Banco de Londres y México.

El muelle fue destruido muchas veces y reconstruido hasta pasada la mitad del siglo XX, en que se decidió hacer uno de cemento y hierro, puesto que los demás eran imposibles de mantener en un frente tan expuesto como era este puerto.

De Puerto Morelos a Santa María

Este ferrocarril es el segundo de importancia. Está al servicio particular del Banco de Londres y México, pues forma parte de la propiedad que posee esa institución (729,000 hectáreas), que fue obtenida mediante un arreglo especial con el Gobierno Federal. Por esta vía salen los productos de la mal llamada Colonia de Santa María. Absolutamente se ha colonizado esta propiedad que permanece indivisa hasta ahora. El total de los productos que se transportan por esta vía, anualmente, se calcula en 1.800.000 kilogramos, consistentes en chicle, maderas y mercancías, además de unos mil chicleros que cada año llegan procedentes del resto de la República principalmente de Tuxpan, Ver., a trabajar en la explotación de chicle de la propia negociación, en Santa María.

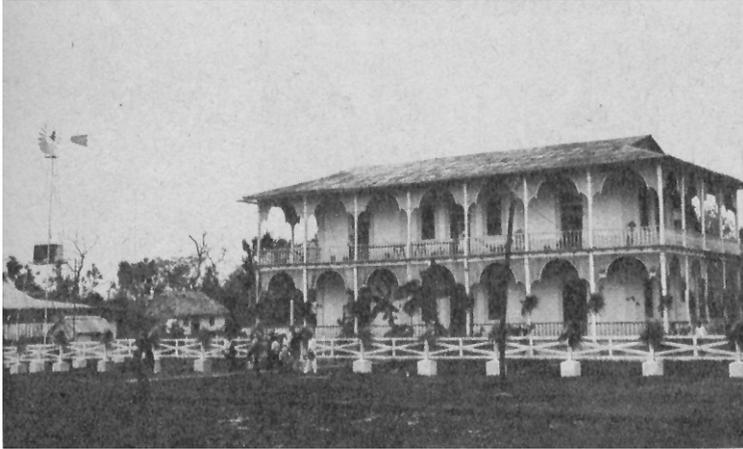
Ignórese por qué anomalía este ferrocarril no está al servicio del público, y permanece como propiedad particular de la compañía, ya que hay pueblos como Kantunilkin y Solferino que tienen por esta circunstancia continuas dificultades en el tránsito para Puerto Morelos. Es frecuente que la compañía niegue pasaje hasta a empleados públicos, cuando no es de su voluntad concederlo.

El ferrocarril tiene 41 Km. de largo, y un ramal de 28, de “Sistema Decauville” se maneja con tracción animal; atraviesa un terreno plano, en todas su extensión; tiende a prolongarse hacia Tizimin, lugar donde encontraría con los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Sería de gran provenir para la región si la Compañía, cumpliendo con las cláusulas de su contrato con el Gobierno, colonizara tan importante y rica región del Territorio (Siurob, 1925).

El faro era atendido por dos guardafaros; era la época de un largo trabajo, hoy simplificado a un equipo eléctrico que reduce al mínimo la tarea. El pueblo fue abandonado y repoblado, pero siempre resistió hasta el final, aunque el futuro se pinte de turismo, siempre ha habido resistencia de la gente para proteger su lugar de vida, su refugio.

El puerto está poco poblado. Hay un hotel abandonado frente a la playa, que fue la sede del Centro de Investigaciones de Quintana Roo (Ciqroo), esa utopía de un matemático, el doctor Alfredo Careaga, quien creyó necesario proteger este edén natural y a la vez ver cómo se

Foto 30
La hacienda “Santa María”



iba a desarrollar el fenómeno del turismo, un proyecto del cual surgió luego la Universidad de Quintana Roo.

La parada fue rápida, hubo carga y descarga, pero la noche estaba llegando y al final nos fuimos a un lugar diferente a todo lo antes visto: una casa de pensión que se llamaba “Posada Amor”, que era el refugio de los propios dueños, unos chilangos que pasaron por el lugar y pensaban que habían llegado al paraíso, así como del resto de los viajeros que buscaban una ducha de agua fría y un plato caliente, además de una hamaca y un lugar agradable.

Noche de bohemia. Todos cantaban, reían y además el ron acompañaba a la ronda de amigos; unos conocidos de antes, otros de ahora, todos juntos en medio de la soledad de la selva que nos rodeaba, de un cielo que no dejaba afuera a ninguna estrella, crónica de la calidad de vida, la que no se enseña en manuales sino que se plantea en la vida misma.

Decimonoveno día

El desayuno fue de huevo con chaya y un agua de chaya con limón, una planta que los mayas utilizaron mucho como alimento y para sanamiento, un doble energético para aguantar el largo día que finalizará en Isla de Mujeres.

La salida es complicada, porque el quebrado es difícil y además no siempre están los vientos a favor, por ello salimos a motor hacia el sur, para luego girar con rumbo al norte, donde aparecieron primero Punta Tanchacte, luego Punta Petenpich y de allí ya íbamos directo a la isla de Cancún.

Isla de Cancún fue un cocal por muchos años y puerto de abrigo de los barcos cubanos que entraban por unos de sus extremos a la laguna de Nichupté, para llegar a la hacienda de “La Vega”, productora de tabaco, que sobrevivió muchos años, sin que se sepa qué tipo de compañía era, aunque luego se supo que era de unos cubanos.

La isla de Cancún

El día 12 salí de Isla Mujeres; en lugar de ir a Puerto Morelos por mar abierto, nos metimos por la “ría” que hay entre tierra firme y la isla de Cancún, esto se hizo tanto porque el viento no era favorable, como por no tener la corriente del Golfo contraria, y también por conocer por ese lado la isla Cancún, que tiene unos 12 a 15 kilómetros de largo y un ancho de 500 a 1.000 metros; la laguna o ría es bastante honda y ancha, pero hay 3 lugares en que el canal tiene escasamente 0.90 metros de profundidad, por lo que hay que esperar la subida de la marea para pasar esos lugares sin ningún contratiempo; estos canales están balizados, cosa que se hizo cuando Isla Mujeres tenía alguna importancia, pues los correos usaban esta vía para ir a Puerto Morelos por correspondencia o a depositar algún telegrama.

La única particularidad que ofrece la isla de Cancún es que casi toda está plantada de coco de agua, que se da bastante bien; del lado de tierra firme sólo se ven manglares bastante tupidos y grandes. (Me informaron que la colonia San José que aparece en algunos planos, ya no existe.)

Como en varias partes de la costa del Territorio se puede producir muy bien el coco de agua, habiendo algunos cocales que lo demuestran, sería factible y muy

conveniente el establecimiento de una planta para extraer el aceite y aún para hacer jabón, pues desde luego contaría con el mercado de todo el Estado de Yucatán, en donde usaban jabón americano o tienen que traer grasas de otros Estados, pero la mayor parte de Estados Unidos de América; pues la sosa también la pueden obtener del agua del mar, ya que el producir energía eléctrica no resultaría muy costoso usando motores de gas pobre, por abundar la madera para hacer carbón (Cabrera, 1924).

Principales asentamientos humanos costeros en Quintana Roo, 1921

<i>Localidad</i>	<i>Categoría</i>	<i>Municipio</i>	<i>Hombres</i>	<i>Mujeres</i>	<i>Total</i>
1. San Miguel de Cozumel	Pueblo	Cozumel	609	579	
2. Cayo Norte	Faro	“	3	-	3
3. Punta Celarain	Faro	“	6	12	18
4. Punta Allen	Faro	“	2	3	5
5. Punta Herrero	Faro	“	10	10	20
6. Punta Molas	Faro	“	12	10	22
7. Playa del Carmen	Montería Chiclera	“	33	27	60
8. Isla Mujeres	Pueblo	Isla Mujeres	256	229	485
9. Holbox	Pueblo	“	140	142	282
10. Puerto Morelos	Pueblo	“	18	10	28
11. Chacmachuc	Rancho	“	3	3	6
12. Punta Sam	Rancho	“	1	-	1
13. Cabo Catoche	Faro	“	8	7	15
14. Contoy	Faro	“	8	6	14
15. Punta Sur	Faro	“	2	2	4
16. Xcalak	Pueblo	Payo Obispo	103	83	186
17. Benque Soya	Rancho	“	2	-	2
18. Gavilán	“	“	3	3	6
19. Majahual	“	“	1	-	1
20. Río Huach	“	“	1	-	1
21. Tranquila	“	“	1	-	1
22. Hucma	“	“	1	-	1
23. Ubero	“	“	22	10	32
24. Xcopen	“	“	38	17	55

Fuente: Censo de 1921 (excluye a la zona maya).

La isla pasó de cocal a un lugar mágico que su dueño mayoritario quiso tener para poder llegar allí en su bote de vela, a recorrerla y vivir un romance con una arqueóloga sueca que trabajaba las Ruinas del Rey, hoy área del mundo maya protegida.

Allí hizo construir su refugio privado que sería luego la base de la futura casa presidencial, y antes, la primera casa de visita de Fonatur en la isla, cuando el proyecto era aún un sueño presidencial.

Así, la historia de esa isla es también una historia de amor mezclada con la de un visionario que dos décadas antes de que existiera el Caribe mexicano, vio lo que vendría.

Pero Cancún no fue como algunos quisieron hacernos creer, una fantasía de banqueros, sino que fue el fruto de una geopolítica muy compleja, que se inicia en los años sesenta, con el triunfo la revolución cubana.

Esta situación le demuestra a los estadounidenses que el canal de Yucatán era una verdadera yugular económica, en medio del trayecto que unía la cuenca industrial del Mississippi con el canal de Panamá, y que el canal de Yucatán estaba controlado por los cubanos de un lado y los amigos de los cubanos del otro, los pescadores de Isla de Mujeres.

Foto 31
Cancún hoy



Además, se habían acumulado varios hechos importantes: el potencial petrolero en el golfo de México, la irrupción de la guerrilla en Centroamérica y la crisis del henequén, caoba y chicle, que dejaban a 500,000 campesinos en la ruina, un potencial de conflicto social incalculable.

Todo esto sirvió para el acuerdo de geopolítica que permitió repoblar y urbanizar las costas del Caribe mexicano, lo que se logró gracias al turismo y las cooperativas pesqueras.

Puerto Juárez era un poblado cuando se le quería dar categoría, pero en realidad se trataba de un grupo de casas que servían de puente imaginario a los habitantes de Isla Mujeres con el continente, antes de Cancún.

En realidad la grandeza de ese poblado fue heredada de un importante asentamiento maya, El Meco, que todavía duerme junto al pueblo, el sueño de ser un nuevo lugar turístico, reingeniería que distingue a las construcciones del pasado cuando logran tener un valor agregado, como es el atractivo turístico.

De allí enfilamos la proa a Isla Mujeres; es un paso corto, sin brújula, un acercamiento lento, porque la bahía de El Meco, pese a ser el refugio más importante del Caribe mexicano, tiene un genio muy inestable que la hace muy movедiza con los vientos del este.

Al acercarse el barco, se ve la hacienda de Mundaca, el pirata, uno de los pocos locales que vivió del tráfico de esclavos primero y del contrabando luego, hasta que decidió que el fin de sus días sería mirando hacia la inmensidad del mar desde las alturas que dominan sus terrazas.

Allí nos espera un gran amigo, Rafael Burgos, güero estilo nórdico, mal hablado como isleño, gritón como cubano y, en realidad, mucho de esto es su sangre, como la de la mayoría de los isleños que durante un siglo recibían en todos los meses de noviembre, con los primeros nortes, a los barcos-viveros de la flota cubana del golfo, un apellido que servía de bandera a esa flota de gallegos que pescaba para el gran lagarto verde.

Entrar al puerto es ver los barcos de madera de la cooperativa, luego remplazados por los de metal, hoy agonizantes en un extremo del puerto, y junto a los viejos camaroneros y otros reformados por los hermanos Magaña, los caciques locales, los líderes políticos, los dueños del club de beisbol, los dirigentes de la cooperativa y los amigos del gobernador en turno.

Foto 32
Barcos fuera de uso en Isla Mujeres
El fin del reino de la madera



Isla de Mujeres

Isla Mujeres es una pequeña isla situada al Oriente de la costa yucateca, cuya extensión de NO. a SE. es de más de cuatro millas, siendo su mayor anchura de 500 metros y 200 metros la menor (poco más o menos) con una población de 425 habitantes. Posee una hermosísima, extensa e incomparable bahía, muy a propósito, según viejos marinos que aún viven, para abrir en ella, a un mismo tiempo, de 250 a 300 embarcaciones de diferentes matrículas y calados.

Ahora que se encuentran en el poder de los hombres progresistas y verdaderos revolucionarios de la talla de los C.C. Generales Lázaro Cárdenas, Presidente de la República, y Rafael E. Melgar, Gobernador del Territorio, quienes desean establecer una BASE NAVAL, en este litoral y vías férreas en la costa firme de la Península, bueno sería que por las circunstancias que reúnen la referida bahía se establezca una Base Naval en este estratégico lugar, con lo que cambiará rápida y efectivamente la situación nada halagadora de esta incomunicada y olvidada región de nuestro México; pues debido a esta incomunicación y olvido de los Gobiernos anteriores, sus humildes moradores, en su mayoría pescadores, por no ser propicia la región para la agricultura, se encuentran deseosos de que los Gobiernos hagan algo práctico en su ayuda.

Por las mismas razones indicadas, los artículos de primera necesidad son vendidos en este lugar al doble o el triple de lo que costarían en cualesquier otro lugar

de la Península. Por este motivo, las personas que tienen oportunidad de llegar y conocer este jirón de nuestra Patria, dicen con muy justas razones: REGIÓN RICA, PERO SUS MORADORES SON INMENSAMENTE POBRES, debido a que sus habitantes están sujetos a sus propios esfuerzos, para no sucumbir de hambre (Menéndez, 1936).

La cantina que está frente al muelle principal es el primer objetivo de todo el que arriba en barco, porque allí están los amigos, la primera diversión, las cervezas heladas, el camarón en ceviche, la langosta o el caracol que eran en esa época un menú para locales y son hoy el deleite de los turistas.

Caminamos entre sus calles angostas, en las que circulaban los recuerdos de los viejos pescadores que desde la silla anclada junto a la puerta de su casa soñaban una tormenta más frente a un sol abrasador, mientras tomaban una agüita de coco, que es la bebida de esa época.

Se camina muy lento, pese a que no hay nadie en las calles. Parece como un ejercicio para el futuro, cuando miles de turistas alteren estas calles; cada puerta es un saludo, cada saludo un recuerdo, y así mi amigo me cuenta de éste y aquél, todos navegantes, pescadores, todos con cientos de millas cabalgadas.

Esta isla mágica está llena de personajes: unos anclaron después de un ciclón, otros después de una noche de cantina. Todos se quedaron, como es el caso de una figura delgada, que se asemeja al Quijote de La Mancha; su parecido es muy grande, ya que ambos corren en busca de vivir utopías, hasta que este medio alemán, argentino o cubano, Carlos, se convirtió en otro personaje de esta realidad insular.

Junto al Faro del Norte, en medio de la hermosa playa desolada que luego invadirán los norteños nudistas, hay una ramada donde están haciendo pescado, una fritada con aceite de coco, algo que los médicos del siglo XXI estigmatizarían como una orgía de colesterol, y que era la única opción en medio de la soledad y el aislamiento, una receta que les prolongaba la vida ante la falta del estrés y la profundidad de la vida sencilla.

La noche nos encuentra mientras regresamos al barco, y vemos al pueblo dormido, como si fuera ésta su última voluntad, puesto que llegaran tiempos diferentes, donde la noche y el día se unirán para hacer más larga la estadía de los visitantes.

Foto 33
Isla Mujeres: barco anclado en la Bahía del Meco



Vigésimo día

Amanece temprano, entre los ruidos de un puerto que debe despertar a los barcos que unen la isla con el continente, a los que salen a pescar, a los siguen de viaje, a todos los que revivían con la mañana. Por ello nosotros también decidimos ponernos en actividad, con un baño de mar desde la borda, que nos despierta del todo, y de allí a la costa, sin riesgos de agua contaminada, de desechos en el fondo. Aún la civilización no llega, esa señora que hace tantos desperdicios, que es deseada y luego odiada, pero que llega como el tiempo.

Pasamos por la Capitanía, luego de un desayuno en lo de Rafael, y de allí a buscar algunas provisiones en el negocio de siempre, con los amigos de todos los viajes, luego al barco, a amarrar el pequeño chinchorro y arrancar el motor, para buscar una salida hacia el viento, rumbo a Contoy.

Mientras salimos, me parece ver la casa de la roca, y allí, sentado en un balcón, a don José de Jesús Lima junto a su esposa Rebeca Zuno, como buscando el amanecer, pero el de su aparente utopía, Cancún. Más atrás, cerca de la hacienda de “Mundana”, resuenan los martillos mientras se construye la gran cooperativa, un sueño que se hace realidad y luego nuevamente volverá a ser silencio.

El viento nos ayuda a realizar el viaje de más de cuatro horas hasta la isla de Contoy, el vigía mexicano más al este, el que tiene las llaves del canal de Yucatán, el que aloja el faro que vemos desde la isla de enfrente, hoy Cuba. A medida que nos acercamos, el barco comienza a bajar su ya lenta marcha, porque las velas se preparan para adormecerse en la isla de los pájaros, según hoy se dice y por lo que se decretó reserva natural.

Con el atardecer arribamos a la isla. Detrás de unas palmeras aparecieron el guarda faro Carlos Castilla (Don Chono), su señora y los demás miembros de la familia, sus tres hijos: Caridad, Felipe y Trino,

quienes se acercan a la playa para agarrar el chinchorro, subirlo hasta la duna y atarlo a un viejo árbol de uva de mar, que resiste los vientos desde antes que el faro.

Llegando a la casa nos encontramos con el ayudante del guarda faro, don Graciliano Sánchez, que también está con su familia, comenzando por su simpática esposa Lolita y sus dos hijos, lo que hacía del grupo una familia grande y unida que estaba la mayoría del año aislada en este extremo del país.

Así, al poco tiempo la fiesta estaba armada en grande, y primero, como para hacer ambiente, se escuchaba la música movida de Radio Reloj de Cuba, con un ritmo que invitaba a la gente a seguirla con alegría, pero al rato le tocó el turno a Coty y Enrique, el primero con la guitarra y el segundo con su voz, que comenzaron por entonar unas cuartetas sobre Contoy.

Si me preguntan a dónde voy
oliando al sureste o la brisa
yo les diré que voy muy de prisa
porque me esperan en Contoy.

Ya Don Chono entrado, cuando el convivio está más animado, al igual que él, comienza a llamar a Enrique por su apodo, “Bandido”, mientras la comida va llegando, lo mismo que el licor que habíamos bajado del barco.

El resto de la fiesta fue de más alegría, la de los que se encuentran cada largo tiempo, la de los que interrogan a los que estuvieron en Cozumel, sobre un amigo o una novia, un diario oral que se estaba editando en una noche de fiestas.

Vigesimoprimer día

Cabo Catoche es el último lugar que avistamos antes de enfilarse hacia Holbox. Allí hay un faro con su plantación de cocos, que era organizada por el guarda faro Everardo Vega. Lugar poco visitado, salvo cuando había carga, ya que estaba con muchos bajos la zona y ese roquedal era el que terminaba abriendo surcos en los cascos de madera de estos pailebotes.

Cabo Catoche según Molas

Hubo antiguamente una población, y hasta la actualidad permanece el templo y edificios desolados. La imagen de la Virgen, patrona de este pueblo, se halla ahora en la iglesia parroquial de Chancerote, distante veintidós leguas del pueblo abandonado, y en el día le dan el nombre de Nuestra Señora de Jomjom. Yo mismo la he visto varias veces en su camarín (Molas, 1846).

Lo mismo los pescadores del golfo y del canal de Yucatán, que navegaban con sus famosos viveros, balandros, con una parte de bodega con agujeros que les permitía mantener viva la pesca para llegar al puerto; ellos también huían de esta zona.

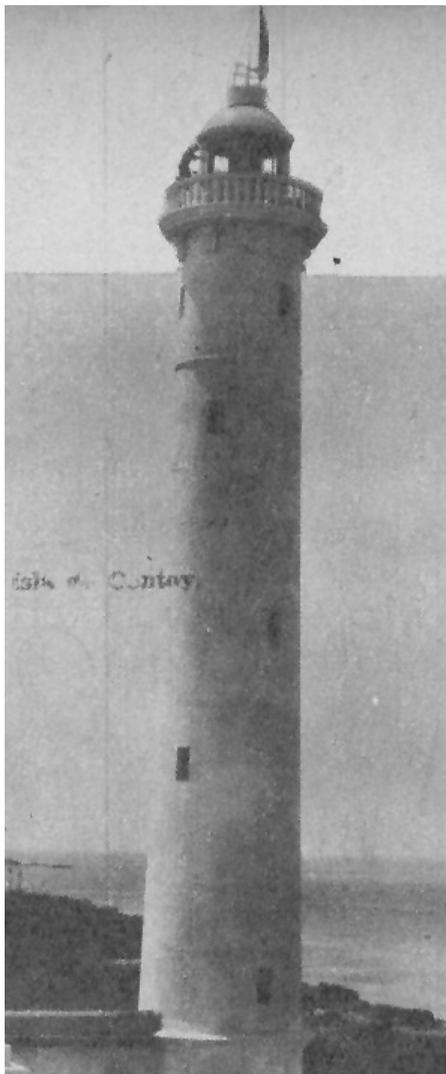
Por ello es que pasamos e hicimos sonar una campana, generalmente para alarma de fuego, que se oía muy lejos, y desde la cima del faro nos saludaron el guarda faro y su asistente.

Los ranchos empiezan a escasear en esta zona. Es muy difícil entrar por el mar y mucho más por tierra; hasta la actualidad es una zona casi desabitada, mientras el resto de los más de 800 kilómetros de costa de Quintana Roo eran ocupados, vendidos y revendidos por muchos personajes que nunca habían vivido en estas soledades.

Sin embargo, el poco viento nos hace cambiar el rumbo y acercarnos a la costa, con uno adelante midiendo y avisando el motor y sin vela evitando bajos y buscando un lugar tranquilo para tirar el ancla.

Al fin encontramos un canal y el barco entró entre los bajos a un lugar cercano a la costa; estábamos en la cercanía de Punta Mosquito, sobre el rancho Santa Teresa, que parecía no tener gente desde lo lejos, lo cual se corroboró a la noche a no verse luz alguna.

Foto 34
Faro de Contoy



Último día

La salida se realizó muy temprano y navegamos con un viento de popa que nos llevó muy rápido. Así, a media mañana y en medio de la nada, vemos emerger unas canoas que están navegando lentamente a vela.

Son los pescadores de Holbox, que desde sus cayucos con vela nos saludan mientras continúan con su tarea. A las pocas horas se ven los primeros techos del poblado, de este pueblo ayer olvidado y hoy floreciente, que fue el primer refugio de los que escaparon de la Guerra de Castas.

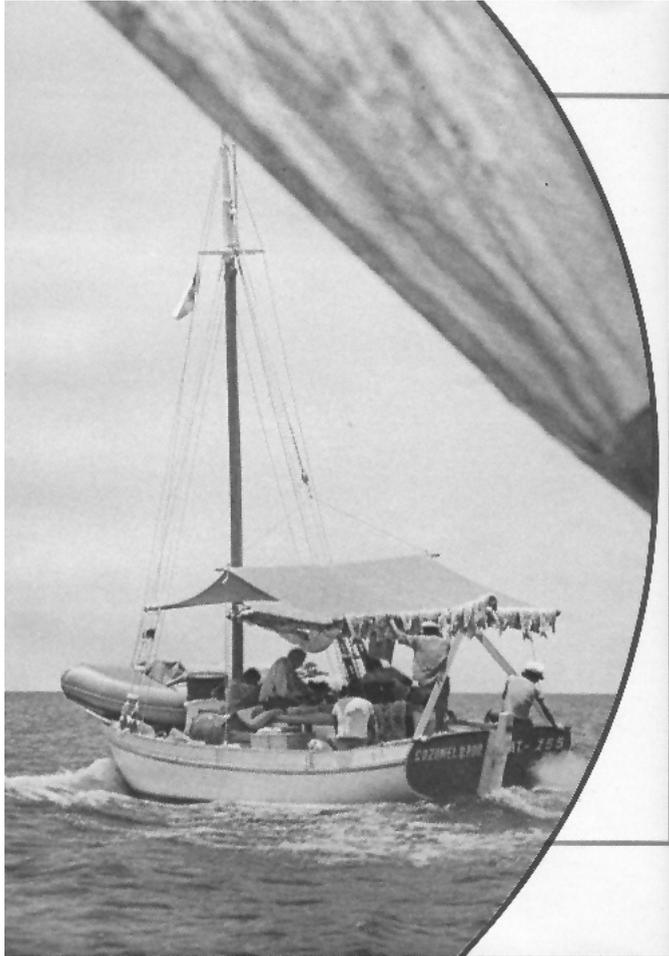
La llegada es siempre festejada. Por eso, además de los perros que esperan una recompensa, niños y otros pescadores se acercan al barco que les trae noticias de los amigos de la costa, porque las noticias internacionales ya las conocían a través de Radio Reloj de La Habana y luego seguirán con Radio Martí, no por lo político, sino porque repite los viejos programas de “Tres Patines” y otros, una melancolía que morirá con la generación del exilio.

A mediodía, en el pueblo aún muy aislado, nos dirigimos a una casa a preguntar cuál era la cantina de turno, pues existe un sistema de cantinas familiares que se van rotando y que hace que esta isla tenga el récord de consumo de cerveza por habitante.

Esta vez entramos a una casa, y de allí al amplio patio donde la sombra de un mango nos aloja cómodamente para poder degustar unos tacos hechos con carne de raya salada que se remoja desde horas antes para poder guisar.

Luego viene el pulpo, sigue el cazón y las cervezas se van acumulando como en una cuenta bancaria. El tiempo no existe, porque no se puede ni medir ni usar de manera diferente; el tiempo hamaca de la zona ha sido remplazado por el tiempo social de la cantina.

Foto 35
Rumbo a Holbox



Jolbos (Holbox)

Viniendo de Progreso a la Isla Mujeres, se pasa muy cerca de Contoy. Jolbos es un pueblecillo de pescadores, mucho menos importante que la isla, frecuentando solamente por cayucos o canoas pequeñas, que allí hacen el comercio de tortugas y cazones. No vive el pueblo solamente de la pesca, hay también milpas, pobres haciendas y estos frutos y la pesca son vendidos por los habitantes en los pueblos de

la costa, y principalmente en Progreso para Mérida. Consiste la riqueza de Jolbos, la mayor riqueza allí posible, en una milpa, una casa en el puertecillo y una o dos canoas. Allí se reúnen en una misma mano el productor, al consignatario y el comerciante.

Contoy es todavía mucho menos de Jolbos. Es un islote de una o dos leguas de extensión, habitado exclusivamente por gran cantidad de pájaros diversos, que en enormes bandadas recorren por la costa; parece en su carrera ondas negras desquiciadas. Ya son rabihorcados ligeros, ya buchones alcatraces, ya albasgarzas, ya picudos zaramaguallones.

La pesca en las orillas del Contoy es abundante; hay allí tortugas, enormes chalupas, negras tintoreras.

A las aves, los marineros bajan a la costa, empuñan un palo, y tal es la abundancia de las compactas masas de aves, que a golpes matan e hieren centenares de ellas. Hienden también el aire del Contoy las blancas gaviotas, al par que alternan en los mares de alrededor con la picuda veloz y la fresca cherna.

En tanto, deja su labrada huella en la playa arenosa la elegante zolla, caracol blanco y puntiagudo, de base espiral y dilatada trompa.

El islote está lleno de mangles (Martí, 1974).

Salimos al atardecer a caminar, y no podría irme de la isla sin saludar a Don Sabatini, el último gran pescador de tiburón, de los que fijaban al animal con arpón desde una canoa de madera, con mecates trenzados, con las manos sangrando; de los que domaban tormentas y al regresar eran recibidos por la gente como los que se salvan de la muerte.

Esta allí, sentado, mirando el atardecer, recordando, quizás reviviendo o solamente mirando lo que no se cansó de admirar desde la proa; parco dentro del cariño forjado por la hermandad de la costa, pero mirando fijo, me invita a sentarme. Un agua de horchata me recuerda que estoy en la península, más cerca de Yucatán. Pero era una trampa, estaba bautizada, no podía tomar sólo agua porque ya había bebido demasiado en tantos años de mar.

Hablamos de lo que viene, lo predice como profeta: el fin de la madera, el reino de la fibra, el final de la vela y el dominio del motor. Y que ya sin alma la costa será presa del valor del dinero, pues llegarán los turistas, esos extraños que no pueden entender qué hace la gente en esas soledades.

Su hijo lo mira; es la nueva generación. Al despedirme y caminar por la calle rumbo al jardín, el joven me toma de un brazo y me lleva a un lugar cercano para mostrarme la nueva panga, la de fibra, la que le dio la cooperativa, y el poderoso Evinrude que la puede mover. Le di un abrazo y luego seguí mi camino.

Foto 36
Faro de Holbox



La plaza es un imaginario, un descampado limitado por casas dispersas, pero parece plaza, porque hay gente en las esquinas como esperando que pasen otros, para así comenzar la tradición de las rondas: por un lado los hombres y por el otro las mujeres.

En una esquina, frente a una tienda que vende todo lo que puede llegar acá, hay un farol encendido y un grupo de pescadores a su alrededor, algunos gritos y mucho ruido, que se nota ante un silencio que sólo es roto por algunos pájaros que llegan al final del día a la laguna que se encuentra tras la isla.

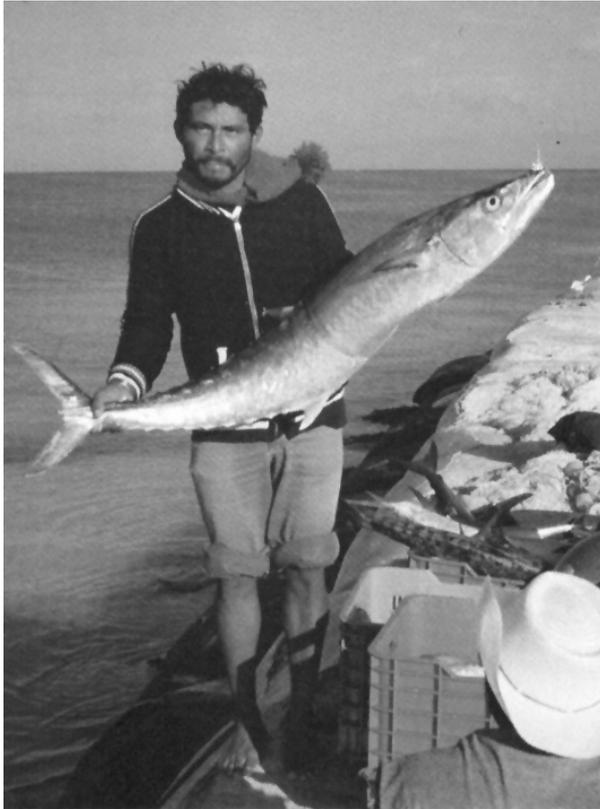
En la bola están mis compañeros de viaje, quienes me llamaron a ver el enfrentamiento. Pensé que se trataba de una pelea de gallos, pero era muy pequeño el lugar y la sorpresa me llegó cuando observé que se trataba de un juego de trompos.

Fue una larga hora de apuestas mientras una botella de Extaventun pasó de boca en boca sin que nadie la rechazara; eran los tiempos de la solidaridad y de la amistad plena en este mundo olvidado de la costa oriental.

Dejé a mis amigos, que seguían en la bola, mientras yo me fui caminado por el medio de eso que llamaban plaza o jardín principal, en cuyo extremo contrario había un grupo de jóvenes a los que me acerqué, hasta que uno me llamó por mi nombre.

Miré: era el joven de la panga nueva; miré al grupo y, en medio de ellos, había un italiano que había llegado como perdido, pero traía bastante marihuana, la suficiente para armar un grupo de diversión y negocio a la vez. Una mirada, una sonrisa y seguí de largo...

Foto 37
Pescador



Epílogo

Caminando entre el mar y las palmeras de la costa y sólo alumbrado por el faro y alguna estrella fugaz, empecé a entender las palabras de Sabatini sobre el futuro. Solamente me quedó la pequeña gran satisfacción, egoísta al final, de haber podido conocer esta costa tal como fue durante un siglo, un mundo aislado con códigos propios, una región que dormía la tranquilidad de su no descubrimiento.

Pero todo sueño llega a su fin y así ocurrió con el Caribe mexicano, redescubierto por la geopolítica mundial a consecuencia de la revolución cubana, que deja al descubierto la fragilidad del control del canal de Yucatán, y la desestabilización de América Central y el propio Caribe.

Así el turismo se trasformó en el caballo de Troya de una nueva ocupación territorial, una promesa que se hacía a los más de quinientos mil campesinos que no podían vender más el henequén o los chicleros que no tenían precio para el látex o a los caoberos que no encontraban más grandes árboles; para todos era la panacea.

Y el sueño se hizo realidad. En tres décadas de no más de cincuenta mil habitantes se llegó al millón; grandes ciudades, parques, aeropuertos y mucho más, se levantó con el esfuerzo silencioso de estos miles de campesinos que hoy sobreviven anclados en pequeños lotes con los que pagaban la cuota de la urbanización.

La Costa Oriental ya no existe en esta dimensión, pasó a otra, en el mar de los recuerdos, y en su lugar emergió el Caribe mexicano, una marca turística para un proyecto de desarrollo estratégico; un éxito económico con un gran costo social; un ejemplo de desarrollo exitoso con externalidades ambientales; y en medio de todo, una realidad que cambió la geografía regional y que posiciona al país en este octavo puesto mundial en la actividad con mayor dinamismo en el mundo, el turismo.

El viaje terminó, aunque no he podido aún bajar por la borda, ya que el barco se mueve ahora por el Pacífico y creo que hay muchos

faros, pescadores y campesinos que deberán enfrentar esta nueva realidad, la construcción de un nuevo espacio social, por lo que la historia que hemos vivido puede ser un buen referente para los tiempos que vendrán en esta región.

Por todo eso y porque aún queda mucho por descubrir y construir, seguimos navegando.

Referencias

Todas estas historias forman parte de los trabajos que realizamos en la costa del Caribe mexicano en las últimas dos décadas del siglo que pasó, debido a lo cual las enumeraremos, no sólo como referentes de este viaje imaginario, sino como fuentes para quien quiera también viajar por estas tierras, hoy transformadas por el desarrollo del turismo.

Los trabajos, en su gran mayoría, son una obra compartida con mi esposa, Stella Maris Arnaiz Burne, investigadora en esa época del CIQRO, al igual que el que esto escribe, por lo que sólo pondremos los trabajos por años y con las siglas: ACD, por el que realiza este trabajo, Alfredo César Dachary; y SMA, por Stella Maris Arnaiz Burne.

Las otras citas van al final de estas referencias.

1983

ACD y SMA, *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: el sector agropecuario y forestal, 1902-1980*, CIQRO, México.

ACD y A. López Ornat, “Economía y dinámica en el uso del suelo en la reserva de la biosfera y su zona periférica”, en *Sian Ka’an*, CIQRO-SEDUE, México.

1984

ACD y SMA, *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: el territorio y la población, 1902-1983*, CIQRO, México.

1985

ACD y SMA, *El Caribe mexicano: hombres e historias*, col. Cuadernos de la Casa Chata, núm. 117, CIESAS-Museo de las Culturas Populares, México.

—, *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: sector turismo*, CIQRO, México.

1986

ACD y SMA, *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: sector pesquero*, CIQRO, México.

—, *Estudios socioeconómicos preliminares de Quintana Roo: sector comunicaciones y transporte, comercio, industrias, finanzas, servicios*, CIQRO, México.

1987

SMA y ACD, “Replamiento y desarrollo capitalista en la costa Oriental de la Península de Yucatán”, en *Región y Sociedad*, núm. 42, enero-abril, Universidad Autónoma de Yucatán.

1988

ACD, “Replamiento y desarrollo de la isla de Cozumel”, en *Cozumel: un encuentro en la historia*, Fondo de Publicaciones y Ediciones de Quintana Roo, México.

ACD y SMA, *El Caribe mexicano, una introducción a su historia*, Fondo de Publicaciones y Ediciones de Quintana Roo, México.

—, *La Costa Oriental de Yucatán, una historia olvidada*, inédito.

SMA, “Cozumel, del replamiento al auge turístico”, en *Cozumel: un encuentro en la historia*, Fondo de Publicaciones y Ediciones de Quintana Roo, México.

1989

ACD, “El Caribe mexicano: recuperación histórica y puente estratégico en las relaciones de la cuenca”, en *Le Monde Diplomatique*, enero-febrero, México.

ACD y SMA, *Sian Ka’an, el hombre y su economía*, CIQRO-Conacyt, México.

—, “Navegación y desarrollo en el Caribe mexicano”, en *Memoria del 2º Festival Internacional de Cultura del Caribe*, Gobierno de Quintana Roo, México.

1990

ACD, “Caribe y América Latina: algunas diferencias y semejanzas”, en *El Caribe, nuestra tercera frontera*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México.

ACD y SMA, *Propuesta metodológica para el análisis de la problemática socioeconómica de una reserva de la biosfera: el caso de Sian Ka’an*, CIQRO, México.

1991

ACD, “El renacer de la frontera”, en *Frontera sur, historia y perspectiva*, CIQRO-Fondo de Publicaciones y Ediciones del Gobierno del Estado de Quintana Roo, México.

Antochiw, Michel y ACD, *Historia de Cozumel*, Conaculta, México.

SMA, “Transición en la frontera: el desarrollo del turismo”, en *Frontera sur, historia y perspectiva*, CIQRO-Fondo de Publicaciones y Ediciones del Gobierno del Estado de Quintana Roo, México.

1992

- ACD y SMA, *El Caribe mexicano, una introducción a su historia*, 2ª. edición, CIQRO, México.
- , *Bitácora de un viaje a la justicia, crónica de una huelga olvidada*, CIQRO, México.
- , *De la Costa Oriental de Yucatán al Caribe Mexicano. Historia de una frontera marítima*, inédito.
- , *Turismo y medio ambiente: los costos y sus retos*, ponencia en el II Congreso Latinoamericano de Ecología, Minas Gerais, Brasil.
- , *El enclave turístico y sus costos*, ponencia en el XVII Annual Conference de la Caribbean Studies Association, Grenada.
- , *El Caribe occidental en el siglo XIX, último intento de hegemonía británica*, encuentro por el V Centenario, Córdoba, Argentina.
- , *San Pedro: The Impacts of Tourism and its Alternatives*, en el Congreso sobre Turismo y el Medio Ambiente, Belice.

1993

- ACD, “La región fronteriza: definición y regionalización”, en *Estudio integral de la frontera México-Belice*, tomo I, Estudios Socioeconómicos, CIQRO, México.
- , “Población y poblamiento de la región fronteriza”, en *Estudio Integral de la frontera México-Belice*, tomo I, Estudios Socioeconómicos, CIQRO, México.
- ACD y SMA, “La frontera Caribe de México en el siglo XIX”, en *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, año III, núm. 7, Universidad Autónoma de Nuevo León, México.
- , *Turismo y recolonización un modelo acorde con la globalización*, ponencia en ICAES, 13 International Congress of Anthropological and Ethnological Sciences, México.
- , “Cultura y turismo: un amor de temporada”, en *Memoria de la Reunión Anual del Comité Internacional de Museos regionales*, ICOM, Cozumel.
- , *Cambios Sociales y ambientales en la costa Caribe Occidental: México y Belice*, ponencia en XVIII Annual Conference, CSA, Jamaica.
- SMA, “Génesis de la frontera”, en *Estudio Integral de la frontera México-Belice*, tomo I, Estudios Socioeconómicos, CIQRO, México.
- , *Pescadores o guías de turismo: las opciones de la modernización: Caso de San Pedro Belice*, ponencia en XIII Congreso Internacional de Ciencias Antropológicas y Etnología, México.

1994

- ACD, *Desarrollo sustentable, turismo y medio ambiente en el Caribe: ¿una opción válida?*, ponencia en V Reunión del Grupo de Trabajo de Relaciones Internacionales del Caribe de CLACSO, Aruba.

—, *Fronteras y medio ambiente: contradicción o una nueva relación*, ponencia en IV Reunión de la Asociación Iberoamericana de Estudios sobre Fronteras, Guayaquil.

SMA, *Desarrollo turístico y medio ambiente en el Caribe Occidental*, ponencia en V Reunión del Grupo de Trabajo de Relaciones Internacionales del Caribe de CLACSO, Aruba.

SMA y ACD, *Los problemas ambientales: un reto para el Derecho Internacional*, ponencia en Primer Congreso de Estudios Jurídicos del Caribe, San Juan de Puerto Rico.

1995

ACD, *El Caribe mexicano en la perspectiva histórica*, ponencia en XIX Annual Conference, CSA, Mérida, Yucatán.

ACD y SMA, *Ecosistemas costeros y desarrollo turístico: una contradicción insalvable*, ponencia en III Congreso Latinoamericano de Ecología, Mérida, Venezuela.

—, *El mar y el desarrollo sustentable*, ponencia en XX Annual Conference Caribbean Studies Association, Curazao.

SMA, *Desarrollo turístico y medio ambiente*, ponencia en XX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología de América Latina y el Caribe, México.

1996

ACD, *Turismo y desarrollo en el Caribe: un reto para la frontera México-Belice*, ponencia en II Foro de las Américas, Cholula, Puebla.

SMA, *El turismo de cruceros en el Caribe*, ponencia en Conferencia de las Américas, Universidad de las Américas, Cholula, Puebla.

1997

ACD, “El turismo sostenible en el Caribe. Notas para una propuesta”, en *Revista Mexicana del Caribe*, año II, núm. 4. Universidad de Quintana Roo, Chetumal.

1998

ACD y SMA, *Cozumel: Los años de espera*, Fundación de Parques y Museos de Cozumel, México.

—, *El Caribe mexicano, una frontera olvidada*, Universidad de Quintana Roo-Fundación de Parques y Museos de Cozumel, México.

1999

ACD y SMA, *Faros y fareros*, inédito.

Referencias de otros autores

- Beck, Ulric, *Un nuevo mundo feliz*, Paidós, Argentina, 2000.
- Cabrera, Heron, *Una exploración a Quintana Roo visitando las islas de Cozumel, Mujeres, Cancún, la colonia Santa María y El Cuyo*, Departamento de Industrias, México, 1920.
- Cook, J., *Notas sobre una travesía desde el río Belice en la bahía de honduras hasta Mérida Capital de la Provincia de Yucatán en las Indias Occidentales Españolas*, Londres, 1969.
- Douglas, Norman y Ngaire Douglas, “No era un paraíso corriente: imagería visual y verbal en el surgimiento del turismo en las islas del Pacífico”, en *Revista Española del Pacífico*, núm. 8, España, 1998.
- Menéndez, Carlos R., *Hombres y sucesos de otros tiempos: expedición militar del coronel don Daniel Tracoinis contra los Indios rebeldes al oriente de Yucatán*, Cuadernos de Historia, Mérida, 1940.
- Menéndez, Gabriel Antonio, *Quintana Roo. Álbum monográfico*, Mérida, 1936.
- Molas, Miguel, *Las costas de Yucatán*, Registro Yucateco, Mérida, 1846.
- Rebolledo, Miguel, *Quintana Roo y Belice*, Estili, México, 1946.
- Sánchez, Pedro y Salvador Toscano, *Recorriendo las islas, breve reseña de una exploración en Quintana Roo*, Memorias de la Sociedad Antonio Alzate, México, 1919.
- Santos, Milton, *Metamorfosis del espacio habitado*, Oikos-Tau, Barcelona, 1996a.
- , *De la totalidad al lugar*, Oikos-Tau, Barcelona, 1996.
- Siurob, José, *Estudio geográfico del territorio de Quintana Roo. Informe de expedición*, México, 1925.

Índice de textos transcritos

Todos los textos transcritos forman parte de un texto aún inédito que hemos denominado “La Costa Oriental de Yucatán, una historia olvidada”, realizado por Alfredo César Dachary y Stella M. Arnaiz Burne.

1. Cook, J. (teniente), “Las primeras aduanas del Caribe”, en *Notas sobre una travesía sobre el río Belice en la Bahía de Honduras hasta Mérida, Capital de la Provincia de Yucatán en las indias Occidentales españolas*, Londres, 1969.
2. Rebolledo, Miguel, “La tragedia olvidada”, en *Quintana Roo y Belice*, Estili, México, 1946.
3. —, “Puerto y ferrocarril”, op. cit.

4. Reed, Nelson, "Copra", en *La guerra de castas*, Era, México, 1984.
5. Sánchez, Pedro y Salvador Toscazo, "El ciclón del año 1915", en *Recorriendo las islas, breve reseña de una exploración en Quintana Roo*, Memoria de la Sociedad Antonio Alzate, México, 1919.
6. Siurob, José, "Ferrocarril de Vigía Chico", en *Estudio geográfico del territorio de Quintana Roo*, México, 1925.
7. Reed, Nelson, "Vigía Chico", op. cit.
8. Menéndez, Carlos R., "La Reina de Tulum", en *Hombres y sucesos de otros tiempos: expedición militar del coronel Don Daniel Tracoins contra los indios rebeldes de la costa Oriental de Yucatán*, Mérida.
9. Cabrera, Herón, "La Hacienda de Columbia", en *Una exploración a Quintana Roo visitando las islas de Cozumel, Mujeres y Cancún, la colonia Santa María y El Cuyo*, Departamento de Industrias, México, 1920.
10. Siurob, José, "De Puerto Morelos a Santa María", en *Estudio geográfico del territorio de Quintana Roo*, México, 1925.
11. Cabrera, Herón, "La isla de Cancún", op. cit.
12. Menéndez, Carlos R., "Isla Mujeres", en *Quintana Roo. Álbum monográfico*, Mérida, 1936.
13. Molas, Miguel, "Cabo Catoche según Molas", en *Las costas de Yucatán*, Registro Yucateco, Mérida, 1846.
14. Martí, José, "Jolbox", en *Obras completas*, La Habana, 1974.

Índice cartográfico

1. Mapa de la península de Yucatán, 1700.
Covens, Johannes y Cornelis Mortier, "Map of the British Empire in America With the French and Spanish Settlements adjacent thereto, Amsterdam, 1700", en *Catálogo cartográfico de Belice*, Centre d'Etudes Mexicaines et Centroamericaines, p. 71, México, 1992.
2. La Costa Oriental de Yucatán.
"Carte du Yucatan et des regions voisines pouvant servir aux explorations dans cet Pays", en *Catálogo Cartográfico de Belice*, Becquet Arthus Bertrand Libraire-Editeur, Paris, 1864, p. 188.
3. Mapa del recorrido del viaje.
4. Plano de Payo Obispo, 1920.
Bautista Pérez, Francisco, "De Payo Obispo a Chetumal, 1930-1955", en *Payo Obispo 1898-1998*, Chetumal, p. 17, UQROO, México, 1999.
5. Límite Internacional entre México y Honduras Británicas (1941).
Arnaiz B., Stella M., "Génesis de la frontera", en *Estudio integral de la frontera México-Belice*, CIORO, 1994.

6. Los ranchos copreros de la Costa Sudeste de Quintana Roo.
César D., Alfredo y Stella M. Arnaiz B., *El Caribe mexicano, hombres e historias*, Cuadernos de Casa Chata, México, 1985.
7. Ranchos de la costa de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, zona sur.
César D., Alfredo y Stella M. Arnaiz B., *Sian Ka'an, el hombre y su economía*, CIGROO, México, 1989.
8. Ranchos de la costa de la Reserva de la biosfera de Sian Kaan, zona centro.
César D., Alfredo y Stella M. Arnaiz B., op. cit., 1989.
9. Ranchos de la costa de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an, zona norte.
César D., Alfredo y Stella M. Arnaiz B., op. cit., 1989.
10. Mapa hecho por Michel Peissel.
Peissel, Michel, *El mundo perdido de los mayas*, Juventud, Barcelona, 1976.
11. Mapa de Cozumel.
Isla de Cozumel, Kukulcan, México, 1998, p. 2.
12. Mapa de los asentamientos costeros en Quintana Roo, 1902-1903.
César D., Alfredo y Stella M. Arnaiz B., op. cit., 1985, p. 31.

*Un viaje al pasado por las costas
del Caribe mexicano*

*De la geografía del recuerdo
a la cartografía de la realidad*

se terminó de imprimir en mayo de 2006
en los talleres de Ediciones de la Noche.

Guadalajara, Jalisco.

El tiraje fue de 1,000 ejemplares.

edicionesdelanoche@gmail.com