



**Miguel
Ángel
Zetina**

**Cancún y sus
alrededores en los
siglos XIX y XX**



**VERSIÓN
DIGITAL**



**VIDEO
YOUTUBE**

**CAN 50
CUM 50**

Conferencia sustentada
el 14 de enero de 2020, en la
Biblioteca Nacional de la Crónica



Fernando Martí: A nombre de la Sociedad Andrés Quintana Roo, me es muy grato darles la bienvenida a este ciclo de conferencias denominado *Cancún 50 Años*, que organizamos con la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. La idea es tratar de construir, o de reconstruir, la breve historia de Cancún, recogiendo el testimonio de los hombres y las mujeres que tuvieron un papel protagónico en esa gesta. Nuestro primer invitado es el cronista de Puerto Morelos, Miguel Ángel Zetina. (*Aplausos*). Iniciamos con él porque hay la creencia generalizada de que antes de Cancún no existía nada en este territorio, de que la historia arrancó en 1970, lo cual es notoriamente erróneo, como podrán ustedes corroborar a continuación.

Miguel Ángel Zetina: Gracias, Fernando, por la invitación que me hiciste. Saludo con afecto a todos los que nos acompañan, en especial al segundo gobernador del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, y primero electo por el voto democrático, que fue don Jesús Martínez Ross. Saludo también al gobernador Miguel Borge, gran amigo; a don Hugo Castro, presidente de la Sociedad de Geografía y Estadística.

Quiero hablarle a todos los que están aquí presentes de un hombre que, posiblemente si no hubiese existido, no se hubiese dado en su momento el hecho histórico de que Quintana Roo sea Territorio Federal. Me refiero a Faustino Martínez, un hombre que tuvo la audacia de pegarse muy joven al gobierno de Porfirio Díaz, desde la edad de 21 años. Él llega procedente de Navarra, España, donde nace en 1858, y se dedica a hacer negocios, grandes

“
”

**SIN FAUSTINO MARTÍNEZ,
TAL VEZ NO SE HUBIESE
DADO LA CONVERSIÓN A
TERRITORIO FEDERAL.**

negocios. Su vida pública en México fue únicamente de 30 años, ya que murió muy joven, a la edad de 51 años. En 1889, el gobierno de Porfirio Díaz le otorga en concesión 241 mil hectáreas para la creación de una empresa, que en ese momento se llamó Faustino Martínez y Compañía, con la condición de que se delimitara esa superficie y de que todos estos terrenos fueran deslindados. Es así como Faustino Martínez, de 1889 en que le otorgan la primera

*Esta fotografía
corresponde
a la campaña
de don Jesús
Martínez
Ross para
gobernador
de Quintana
Roo. Ese que
está allá es don
Ignacio Sánchez
Cervera, que
por desgracia
ya no vive. Él
iba con su truck,
iba pegando
propaganda en
todo el camino,
para que lo vea
la gente que
estaba allá y
vengan a votar.*





concesión de 241 mil hectáreas, hasta 1893, logra deslindar entre Cabo Catoche y Tulum 713 mil 200 hectáreas, mismas que recibió en concesión.

“ TERMINANDO LA TEMPORADA
LA GENTE SE REGRESABA,
” NO HABÍA FORMA DE
HACERLOS QUEDARSE.

El entonces estado de Yucatán estaba saliendo precisamente de una guerra social que había desgastado su economía. Se requería que estas tierras se ocuparan, ya que el maya estaba diezmado, y el blanco o el mestizo se habían replegado a las islas, a Isla Mujeres, a Cozumel, y en algunos casos a Holbox. Por eso la importancia de que todos ustedes supiesen de Faustino Martínez, ya que no aparece normalmente en los libros de historia. Específicamente aquí quiero decirles que Faustino Martínez fundó, en lo que es actualmente el municipio de Benito Juárez, y lo que fue parte del municipio de Benito Juárez que hoy es el municipio de Puerto Morelos, una población que en su

momento se dedicaba a la explotación de palo de tinte y extracción de chicle. También fundó San José de las Vegas. Dicen los libros que San José era una pequeña plantación donde trabajaban cubanos, puertorriqueños y tuxpeños, una pequeña plantación de 2 mil 300 hectáreas donde se sembraba tabaco, perdón, de 23 mil hectáreas. Era pequeña para la época, porque estamos hablando de 750 mil hectáreas en la primera entrega que le hacen a Faustino Martínez. Ahí se sembraba tabaco, vainilla, caña de azúcar, chicle, y desde luego, se explotaba el palo de tinte.

Es importante decir que el palo de tinte tuvo interés comercial hasta la primera década del siglo pasado, cuando las tintas sintéticas salieron. Entonces se dejó de cortar. Sin embargo, siguió la explotación chiclera y maderera. El tabaco también se siguió cultivando en esta zona por los puertorriqueños y cubanos, y el chicle, explotado por los tuxpeños que trabajaban en esta zona. Quiero decirles que la temporada del chicle empezaba en el mes de junio, con las lluvias, y terminaba en enero o febrero. Se traían hasta mil doscientos trabajadores, o *volantes*, como les decían en ese tiempo, de Tuxpan, Veracruz. Terminando la temporada chiclera esta gente se regresaba, no había forma de hacerlos quedarse.



Durmientes a la entrada del muelle para el embarque y traslado a su destino final, que era el puerto de Coatzacoalcos, para Ferrocarriles Nacionales.



**CAN 50
CUM 50**

Cancún y sus alrededores en los siglos XIX y XX

Entonces, como forma para que esta gente empezara a avendarse, en 1912 se funda Leona Vicario, que en ese momento se llamaba Hacienda de Santa María. El nombre del fundador es don Francisco Muro. Se le otorgaba a cada chiclero una parcela de 50 por 50, en total 2 mil 500 metros cuadrados. Aparte, una hectárea para que hagan su milpa.

Sin embargo, no se quedaban, no se arraigaban. Venían, trabajaban, y se iban otra vez a Tuxpan. Entonces la empresa, de manera chusca si ustedes lo quieren ver así, como querían que esa gente se quedara, como querían que se avendara, que la

colonia estuviese ya poblada, pues hacían lo siguiente: al término de la temporada se traían mujeres de Yucatán, diez o quince, y alcohol, alcohol en abundancia. Se abría un gran bar, se organizaba una gran parranda, de varios días. Los volantes se gastaban todo el dinero y ya no tenían para pagar su pasaje de regreso a Tuxpan. Cuando venían los traían, el pasaje se les ponía a su cuenta, y cuando les liquidaban después de la temporada, junto con su remanente, pues ya tenían dinero para pagar su pasaje de regreso. Pero lo gastaban en el bar, se quedaban sin un quinto, y decían, bueno, pues para la otra temporada me voy. Y al



ARRIBA IZQUIERDA
La clásica vía Decauville.

ARRIBA DERECHA
*Durmientes al canto de vía
para subirlos al truck.*

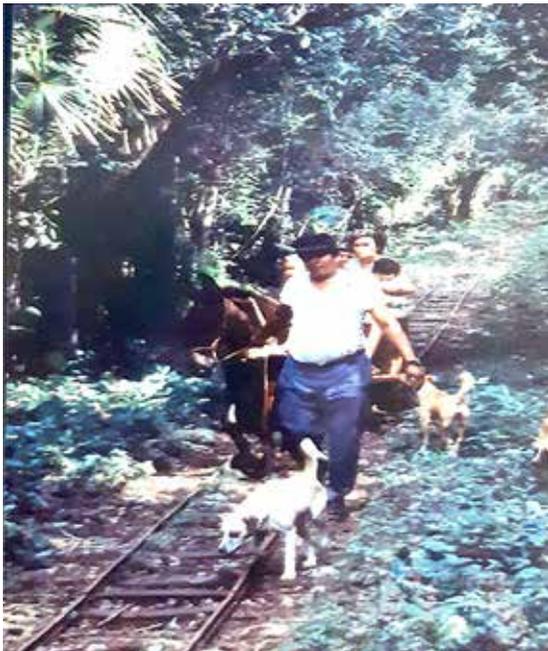
ABAJO
*Truck transportando
durmientes.*



siguiente año lo mismo, para la otra temporada me voy. Así fue como esta gente logró avecindarse en lo que hoy es Leona Vicario. Todavía existen descendientes de esas familias, como son los Moguel, los Reyes, los Rangel, los Betancur, y otros apellidos que vemos en Leona Vicario, de esa gente que se fue quedando.

Posteriormente, la gente de Yucatán aprendió el arte de picar el chico zapote y extraer la savia blanca, que es la resina de chicle. Ya no era necesario traerlos desde Veracruz. Ya avecindados en la propiedad de Faustino Martínez, empiezan a contratar gente de Yucatán. Así fue hasta 1975 o 1980, en que la actividad

chiclera se acabó, porque en su momento dejaron de haber compradores. Eso creo que le tocó vivir a don Jesús Martínez Ross, que ahí se le quedaron al Gobierno del Estado unas bodegas llenas de chicle, que no se encontraba comprador. Ahorita sí ya está peleado el chicle natural, pero ya se perdió el conocimiento del arte de chiclear, ya la gente ya no sabe cómo. Hoy es casi imposible retomar esta actividad, que todavía existe a muy bajo nivel en el sur de Quintana Roo. Actualmente ahí tenemos una empresa, Chicsa, que siempre tiene problemas para conseguir su materia prima, para producir chicle natural.



ARRIBA IZQUIERDA
Este es un trabajador, don Honorio, ya tampoco vive. Viene jalando su mula y atrás se ve apenas el truck que jalaba la mula.

ARRIBA DERECHA
Descarrilando un truck para darle paso a otro.



Ferrocarril jalando plataformas para transporte de carga, entre Puerto Morelos y la Hacienda de Santa María. Cada plataforma podía cargar hasta cinco toneladas y la máquina podía jalar hasta cinco plataformas.

Quiero hablarles también de la carretera Valladolid-Puerto Juárez. Puerto Juárez no se llamaba Puerto Juárez en ese momento, se llamaba Tantanché, un cocal propiedad de don Macario Díaz. Cuando se construye la carretera, en 1953, nada más llega hasta donde está la Comisión Federal de Electricidad y todavía, por tres años, no se podía cruzar hasta la costa. Había dos camiones: uno venía un día, el otro venía al día siguiente, porque eran de dos dueños diferentes. Entonces, a uno le tocaba el lunes, al otro el martes, al otro el miércoles, y así. Si el camión se descomponía, pues había que esperar a

que venga el otro camión al día siguiente, pero los camiones llegaban hasta donde está la Comisión Federal de Electricidad y tenían que irse caminando a Puerto Juárez.

Antes de que exista Puerto Juárez y su muelle, el atracadero lo tenía la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán donde está El Meco. Ahí tenían un muelle de 30 metros, y otro atracadero en Puerto Morelos, con un muelle de 35 metros, en un lugar que se llamaba quebrado de Punta Corcho. Punta Corcho posteriormente se llamó Puerto Morelos. Yo tengo por ahí un documento importantísimo,

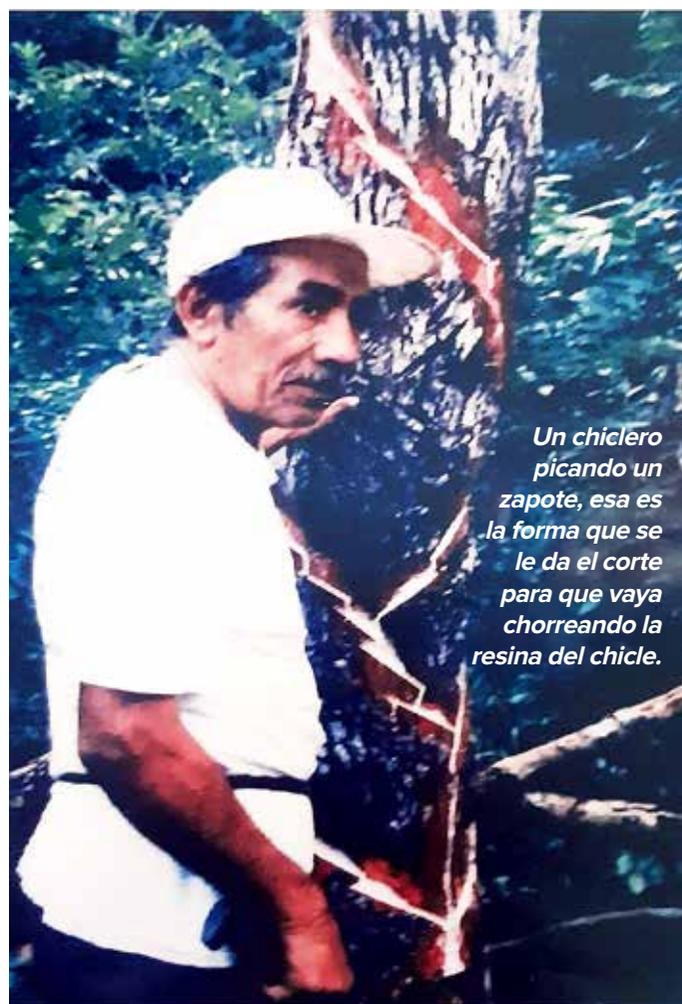


Este es un muchacho con su racimo de plátanos de la época.



ARRIBA IZQUIERDA
En la época de la navegación a vela.

ABAJO IZQUIERDA
Bodega de chicle en la ex Hacienda de Santa María, hoy Leona Vicario, con gente local.



Un chiclero picando un zapote, esa es la forma que se le da el corte para que vaya chorreando la resina del chicle.



firmado por Ángel Rivas, que en su momento era el administrador de la Compañía Colonizadora, una carta dirigida al entonces gobernador del estado de Yucatán, don Olegario Molina, donde da cuenta de las condiciones en que se encontraba la compañía, de los barcos que tenía, de las líneas de telégrafos, de las líneas de teléfonos, de las vías Decauville.

Una vía Decauville salía en 1902 de Puerto Morelos y corría hasta lo que es actualmente Leona Vicario. Todavía no existía, ni siquiera existía como Hacienda Santa María. Tenía once kilómetros, posteriormente se llegaron a hacer 50. En ese camino

estaban las centrales chicleras, una era Santa Matilde, otra Santa Apolonia, otra El Pípila, que así se llamaba en su origen Central Vallarta. Después seguía el 20, la Mestiza, la Tuxpeña, el 14, todas centrales chicleras. Doña María Luisa (Canché) los conoce perfectamente, porque ella trabajó en esa época. Luego seguían diez kilómetros más, porque la idea era comunicar Puerto Morelos con Yalakim, llegando hasta la sabana del Mosquito.

Yalakim estaba al norte, frente a Holbox, donde está actualmente el puerto que cruza para Holbox (Chiquilá), y ahí había 63 kilómetros de vía que nunca se logró terminar.



Ese es don Mech Álvarez cocinando chicle, para luego tirarlo sobre unas lonas con jabón, y en unos cuadros que llevaban más o menos 10 kilos, ir haciendo las marquetas de chicle.



Esa es una cocinera en un campamento, en un hato chiclero. Las cocineras trabajaban en la madrugada, les daban de comer a los chicleiros.

Pasaron muchas cosas y la compañía ya no pudo seguir. Entre esas cosas que pasaron fue que Faustino Martínez enferma, y en 1905 cede el control de la Compañía Colonizadora de la Costa Oriental de Yucatán. Se cuenta que tenía problemas económicos, y además estaba enfermo, muere cuatro años después, en 1909.

Él era socio del Banco de Londres y México, y el banco se hace cargo de la Compañía Colonizadora durante décadas, hasta la creación de los primeros ejidos que hubo en esta zona. Tal fue el caso del ejido Puerto Morelos, del ejido Leona Vicario, del ejido Playa del Carmen, y



Primer muelle de Puerto Morelos.



Así es como se trabajaba en Puerto Morelos la carga y descarga antes de que existan los transbordadores.



ABAJO IZQUIERDA
Don Joaquín Zetina y niños de la época.



ABAJO DERECHA
Inicio de la construcción del muelle hecho por colaboración de 1964-1965.





posteriormente del ejido de Isla Mujeres, que siguieron con la explotación chiclera hasta 1975 o 1980, en que dejó de ser una actividad rentable.

Cuando el Territorio, Puerto Morelos fue parte de la tercera delegación federal. Pertenecíamos a Cozumel.



Ese es el barco Claudio Canto Anduce, que se quemó en el muelle de Cozumel; ahí se manejaba carga en general.

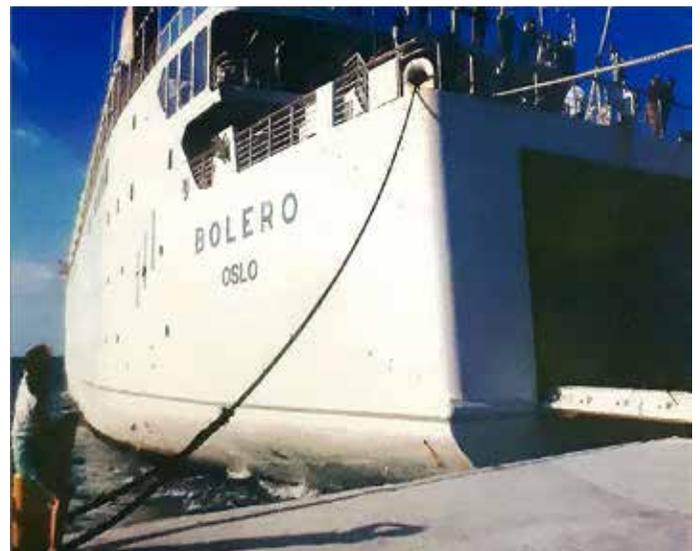
Cuando se constituye el Estado, se une al nuevo municipio de Benito Juárez. Ahí estuvimos hasta el 2015, cuando el Congreso del Estado lo decreta municipio libre, y a partir del día 6 de enero del 2016 toma posesión el nuevo cabildo. Después vino la primera elección constitucional.

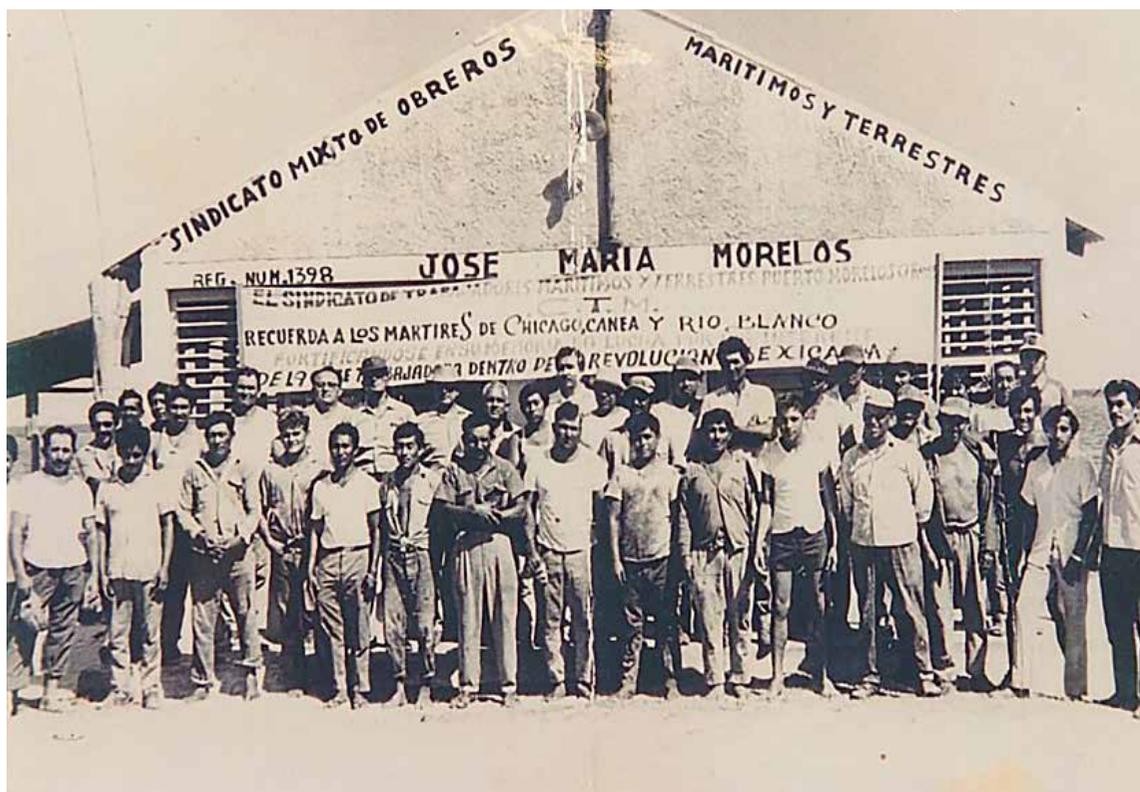
En los muelles siempre había barcos de la cooperativa de Cozumel, de la primera generación de la Escuela Técnica Pesquera. Luego, cuando empieza el proyecto Cancún, se pasan a los muelles de Puerto Juárez.



Ese fue un barco, el Guaycura, de siete mil toneladas. Yo tuve el gusto de ser tripulante en ese barco. Hacía la ruta Miami-Puerto Morelos-La Guaira, en Venezuela y otros puertos del Caribe.

Ese es el Bolero. Era un transbordador que hacía la ruta Miami-Puerto Morelos. Traía los motor-homes, que se regresaban por carretera a los Estados Unidos y viceversa. No tardó mucho, dejó de venir ya que por su calado topaba en la roca.





Trabajadores del sindicato de alijadores de Puerto Morelos.



El faro al norte del antiguo muelle antes de inclinarse.



La Capitanía de Puerto con sus vistosos ojos de buey.

Miguel Ángel Zetina: Este ha sido un rápido vistazo a lo que existía en la zona antes de que inicie el proyecto Cancún, espero que haya sido de su interés.

Fernando Martí: Realmente ha sido una charla fascinante. La mayoría de los habitantes de Cancún ignoran por completo ese pasado no tan remoto, cuando una compañía colonizadora de corte porfirista estableció, dentro de los límites de la actual mancha urbana, las primeras comunidades

permanentes de la zona. Hay que rescatar ese pasado, que incluye la historia del palo de tinte, la historia del chicle, y también la del tabaco, con vegas productivas que se asentaban en lo que ahora es la carretera al aeropuerto. También hay que reconocer el gran papel que jugó Puerto Morelos en el desarrollo de la región, que entonces funcionaba casi como una isla, sin comunicación terrestre con el resto de México. Esta ha sido una gran aportación del cronista de Puerto Morelos, Miguel Ángel Zetina. *(Aplausos)*