



# Daniel Ortiz Caso

## Cancún, una ciudad que surgió de la nada



VERSIÓN  
DIGITAL



VIDEO  
YOUTUBE

**CAN50  
CUM50**

Conferencia sustentada  
el 11 de febrero de 2020, en la  
Biblioteca Nacional de la Crónica



**Fernando Martí:** Esta mañana, en un programa de radio, Jorge González Durán dijo al aire que iba a entrevistar al pionero de los pioneros, refiriéndose al ingeniero Daniel Ortiz Caso. Como toda exageración, esa sentencia tiene un fondo de verdad. En el mes de enero de 1970, siendo Daniel funcionario de la empresa Consorcio Caribe, sus superiores le dieron la encomienda de que se viniera a Cancún, literalmente a abrir brecha. Entonces, en su Volkswagen, se vino manejando desde la Ciudad de México. Con toda seguridad estaba muy ansioso por llegar, porque lo hizo en dos días, o sea, los mismos que se hacen hoy en día, pero en aquel tiempo no había autopistas, sino carreteras muy angostas y peligrosas. Llegando a su destino, la aldea ribereña de Puerto Juárez, encontró que no había dónde quedarse. Ese Volkswagen no solamente funcionó como medio de transporte, sino que fue su habitación durante algunas semanas. En fin, una historia muy elocuente de lo que significó ser el primer técnico, el primer ingeniero que llegó a Cancún. Vamos a darle la bienvenida a nuestro invitado de esta velada, el ingeniero Daniel Ortiz Caso. *(Aplausos)*

**Daniel Ortiz:** Es un lugar común empezar una plática diciendo amigas y amigos. Aquí no, aquí aplica a la perfección, porque conozco a muchos de los presentes, aquí tengo muchos amigos. Además, todos tenemos un amigo en común, un amigo grandote, de 50 años, que se llama Cancún, nos da o nos dio de comer, y al cual debemos de cuidar.

Si bien ahora Cancún es un líder, hay que recordar que antes fue una playa desierta, de una belleza sensacional. ¿Cómo empezó esta avalancha? Vamos a situarnos en el panorama histórico del México de hace apenas 50 años. El sitio más buscado por nacionales y extranjeros era sin duda la Ciudad de México. El turismo de playa se limitaba a Acapulco, Veracruz y muy pocos lugares más. El turismo como lo conocemos ahora era muy pequeño. Se hablaba de turismo religioso, de turismo de negocios, de lunamieros, y hasta de playa para las vacaciones escolares.

Por otro lado, había zonas en el país que necesitaban desarrollarse: el territorio de Quintana Roo, el territorio de Baja California, la costa del estado de Oaxaca, algunos lugares del estado de Guerrero y quizá algo de la costa de Jalisco. El Banco de México envía a éste y otros puntos unas misiones de evaluación de su potencial, y regresaron con una idea novedosa: el turismo como desarrollador, como detonador y gran impulsor de nuestras costas olvidadas, especialmente las que contaban con playas. Una apuesta muy riesgosa, puesto que el turismo se consideraba entonces como una actividad frívola.

Alguien se dio cuenta que Cuba, paraíso turístico para los norteamericanos, se empezaba a cerrar, y que Cancún, a un par de cientos de kilómetros más al sur, podría ser un sustituto en ese juego, quizás con mucha ventaja por el potencial de la costa de la

península de Yucatán y el enorme patrimonio arqueológico de los mayas. Algunos de los técnicos que estuvieron en esta promoción, y que tenían la costumbre de pensar antes de actuar, vieron





el potencial de las playas y crearon rápidamente figuras financieras que pudieran apoyar la naciente solución, que tenía adicionalmente el incentivo de poder sostener un alto porcentaje de gente



en el lugar a base de sueldos para construcción de infraestructura, de hoteles y de casas.

¿Algunos nombres? Antonio Enríquez Savignac, Jesús Silva Herzog, Ernesto Fernández Hurtado, Miguel de la Madrid, Pedro Dondé, Alejandro Morones. Casi todos ellos tenían antecedentes de trabajos en el BID, o en el Banco Mundial. Los capitaneaba un señor que por lo visto tenía unos pantalones de oro, se llamaba don Rodrigo Gómez. Era él quien tomaba las decisiones de apoyar, aun sin estar a la sombra del Gobierno federal, los trabajos a lo largo del tiempo. Después hicieron las primeras contrataciones ya directas para Cancún: los arquitectos (Agustín y Enrique) Landa, don José García de la Torre, Sigfrido Paz Paredes —para que nos diera datos aeronáuticos—, Amado Rojas Ubaldo, y su servidor.

A partir de ahí se multiplicaron los nombres, no sólo de personas, sino de empresas, todos ellos indispensables para el arranque de los trabajos. Desde el principio tuvimos el apoyo del licenciado Javier Rojo Gómez, delegado del gobierno en Chetumal. Uno de los momentos que marcaron el desarrollo fue la llegada a Cancún del ingeniero Rafael Lara, representando al dueño del balón, con experiencia en supervisión de obras. Campechano, proveniente de la costa de Oaxaca, con neuronas suficientes para ponernos a trabajar en forma coordinada. Su presencia se notó de inmediato en la velocidad de ejecución de las obras. Una de las labores de capital importancia a cargo del ingeniero Lara era abastecer a Fonatur México de datos de campo y abastecer a Fonatur Cancún de datos de proyectos para construir.

Entre las primeras empresas que llegaron estaba Consorcio Caribe. Consorcio Caribe me contrató con el cargo de superintendente provisional y me mandó sin más trámites a la selva, con la consigna de recibir las primeras máquinas y abrir con ellas el espacio necesario para construir el campamento, las casas y oficinas que nos permitieron trabajar al pie del cañón... y abrir una brecha que permitiera que el entonces candidato a la Presidencia de la República, don Luis Echeverría Álvarez, pudiera ver Cancún y enamorarse. El Estado Mayor Presidencial no aceptó llevar al candidato porque no había gente. Con una lógica muy militar dijo, no hay gente, y esto es para que la gente conozca al presidente, pues olvídenlo. Y pues ni modo, nunca llegó.

El Banco Interamericano de Desarrollo, el BID, apoya la construcción del desarrollo turístico con un préstamo de 50 millones de dólares. Para poner esa cifra en perspectiva, no alcanzaba ni siquiera para comprar un DC-10 de 270 asientos. Una parte importante de las primeras inversiones fue elaborar planes maestros de desarrollo para obtener el mejor rendimiento de cada parte de tierra, estudios financieros, trabajos de gestión ante la Presidencia de la República (y) un puente provisional que permitiera llevar máquinas y camiones para crecer la superficie aprovechable de la isla, puesto que más que una isla era un atolón sumamente delgado. En algunas partes serían menos de 50 metros y no cabía la vialidad a los hoteles.



Fue importante la rehabilitación de una autopista que había servido para trabajos chicleros y que ahora nos permitía llevar los primeros prospectos de compradores directamente a Cancún. Una de las casas se destinó para hospital de primeros auxilios, indispensable cuando hay máquinas trabajando entre personal con poca o nula capacitación. Afuera, los moscos había que tomarlos en serio. Las primeras noches las pasé en Isla Mujeres, que además contaba con una pequeña sucursal bancaria y un teléfono. Nos enteramos que Cancún ya tenía un logotipo gracias a los trabajos del ingeniero Guillermo Grimm, que usamos desde siempre.

Sobre la carretera de Mérida a Puerto Juárez había dos instalaciones. Una de copra y una empacadora de pescado que estaba en desuso, porque el barquito que compraba la mercancía dejó de venir y no había suficientes pescadores para tener trabajando la otra parte. Los escritorios que estaban de día, de noche se ponían uno junto a otro, y servían de soporte a los catres del personal de oficina. Es importante recordar a Rubén Zaldívar, nuestro primer enlace con el Banco de México en Mérida. Él compraba allá los insumos que se requerían día con día. También hay que mencionar a Luis Madariaga, quien llegó con la tinta de su título todavía húmeda. Gracias a él pudimos trabajar de noche, al traer la electricidad. Muy importante fue la refaccionaria, desde resurtir tornillos y tuercas para armar el puente provisional, hasta tener los camiones de volteo trabajando, y nuestros vehículos con servicio y refacciones. Dado que las agencias estaban a 320 kilómetros de distancia, camión que se paraba, camión que se quedaba un par de días quieto. Empezamos a trabajar con 132 camiones, acabamos trabajando con 600. También quiero mencionar al arquitecto (Rodolfo) Páez, procedente de Monterrey, manejando primero Protexa, pero luego se quedó a vivir aquí.

Al prolongarse la duración de los trabajos se hizo evidente que era urgente resolver la situación de las familias. Primero, con una estación de telégrafos, que fue estratégicamente colocada entre las cantinas y los pagadores. Los trabajadores pasaban con la raya fresca y paraban en el telégrafo, y así era posible que las familias fuera de Cancún recibieran una parte del salario que ganaba el marido acá. Ese aparato de telégrafos todavía existe, está en el estado de Puebla, cerca de una población que se llama Lara Grajales, en una pequeña estación-museo de telégrafos. Obviamente van a decir, ¿por qué no lo mandaron por banco? Porque no había bancos. Las sucursales bancarias, tanto la de Banamex como la de Bancomer, llegaron más tarde. Pero en ese momento ya contábamos con la seguridad de tener dinero, de que llegara el dinero, de que el dinero que enviábamos llegaba a tiempo a resolver necesidades.

Las familias de los chicleros que estaban en el kilómetro 13, los cuales fui a ver, estaban capitaneados por doña Luisa Loría y don Damián Canché. Cuando recibieron la invitación a trabajar vinieron, según recordamos ella y yo, con una camioneta Ford verde y

muchas ganas de trabajar. Con unas cuantas láminas de cartón, en la zona donde nosotros trabajábamos de día y dormíamos de noche, se hicieron dos galerones con una capacidad total de 80

## Primeras empresas...



## Comienza la vida en Cancún



## Fonatur





hombres. Con eso se empezaron los desmontes y la recepción de los equipos. No es fácil darse a entender sin hablar un idioma común. Entonces, compré unas cuerdas de 12 o 15 metros, les hice

un nudo al centro (que se colocaba sobre la referencia o estaca de trazo), y otro nudo en cada extremo, y los instruí a señas para cortar toda la vegetación que estuviera en medio, y para adelante, para adelante. Cuando nos dimos cuenta, ya estaba hecho el trabajo.

Los tractores fueron más complicados, porque el tractor que debía llegar a bajar al otro, llegó después, pero se bajaron, se usaron, yo creo que se acabaron aquí. Las familias del personal de caminos, los operadores, los mecánicos, están acostumbradas a tener a sus maridos fuera de su casa, y por regla general no se preocupan mucho, siempre y cuando les llegue la cantidad suficiente para que sus hijos coman y vivan. Las familias del personal con mando se quedaron en sus lugares de origen, en tanto no hubo casas para que se pudieran alojar aquí. En mi caso en particular, mi esposa estaba en Puebla, teníamos una niña de cuatro meses, y ella se traslada a Valladolid y yo también los fines de semana; es mucho más fácil trasladarse los 160 kilómetros a Valladolid que los mil 450 a Puebla. Ahí me enamoré de la hospitalidad yucateca, cómo trataron a mi mujer realmente fue ejemplar. Andando el tiempo, terminando las casas, nos venimos por acá nosotros y la niña. Con el tiempo el mundo se nos hizo chico, y ¡cómo sentí tener que abandonar Cancún!

Ahora, ¿quién construye la casa para los constructores? Pues es la tradicional pregunta de quién fue primero, el huevo o la gallina. Se resolvió, como les decía, contratando a un campamento de chicleros, que hicieron lo indispensable para que pudiéramos dormir y empezar a trabajar. Una mención especial fue para la incorporación al equipo de don José García de la Torre, con amplísima experiencia para llevar a cabo trabajos difíciles en localidades remotas, justo a la medida de lo que necesitaba Cancún. Junto con él, un grupo de operadores encabezados por Enrique Arce, sobrestante del equipo, improvisó una piloteadora. Se trajo de Leona Vicario un pequeño aserradero, lo compramos con todo y operadores, y vino a trabajar aquí a la súper-manzana 22. Con eso sacamos el puente provisional. Pronto se corrió la voz de que don Alfredo, el encargado del campamento, tenía en el puente provisional... ¡una ballena amarrada! Esa ballena aparecía cuando había periodistas, que se daban unas asoleadas gigantes esperando que saliera a comer la dichosa ballena. ¡Obviamente, nunca salió!

Después se unió al equipo don Manuel J. Castillo y su familia, para liderar la palomilla; el contador Chucho Martínez Juárez, administrador del flujo de fondos, cada vez más cuantiosos y más difíciles de manejar; don Alfonso Alarcón, al frente del desarrollo de la comunidad; don Jorge Gleasen, a cargo de atención al turismo, atención a la casa de visitas. Su servidor oyó el canto de las sirenas, que ya estaban abajo del puente recién terminado. Dejé la empresa que me trajo, Consorcio Caribe, y me puse la camiseta, primero de Infratur, en Banco de México, y al fusionarse con Fogatur, manejado por el ingeniero Romárico Arroyo, me puse la camiseta de Fonatur, que todavía la traigo tatuada.

## Iglesia de Cristo Rey



## Arribo de equipos de trabajo



## ¿Primero el huevo o la gallina?

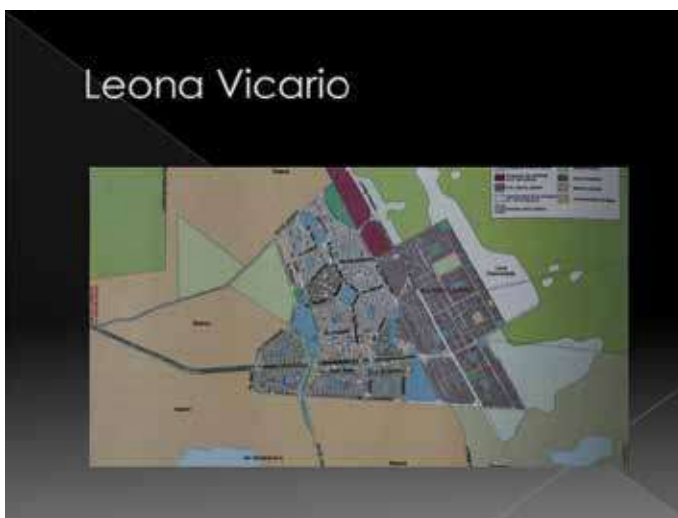


Poco antes de la llegada a las playas de Cancún, habitaba en la isla un pescador de langostas, Emilio Maldonado de nombre, con su familia, y un segundo, Gabriel Garrido *Gabuch*, cuidando cocales. Además, existía una casa de campo, propiedad de un licenciado de la Ciudad de México, con los medios suficientes para volar frecuentemente a Mérida, y de allí a Isla Mujeres, y por mar en una lancha pequeña se metía a la laguna y la disfrutaba, casi textualmente, como el paraíso. Fonatur la tomó como casa de visitas, y se pudo contar con un activo valioso que facilitó atender a los futuros inversionistas y hacerlos adictos a las bellezas de Cancún. Hubiera sido sumamente difícil aterrizarlos en Mérida, meterles cuatro horas de carretera, que estuvieran aquí una hora y regresarlos en el vuelo de la tarde. Entonces, apoyados en la pista pequeña y apoyados en la casa de visitas, podían comer, podían nadar, podían disfrutar. Y las ventas subieron como la espuma. Un sindicato de bancos compró el terreno del hotel Cancún Caribe y ahí empezó la ola que todavía no acaba de reventar.

Hablemos de doña Alicia, Clarita —su hija—, Cachito y Rudy. Las dos primeras trabajaban en la reconstrucción del aeropuerto internacional en la ciudad de Mérida. Se les acababa de terminar el trabajo, la constructora ya se iba. Me tocó invitarlas, se vinieron para acá y pronto hicieron muy famosa su sopa de lima y su hospitalidad. Rudy, no se diga, sabía dónde estaban los pescados y casi casi hablaba con ellos. Cachito había visto sus mejores días como boxeador y su encargo era mantener la casa reluciente. Usaban una lancha llamada *Ixchel*, diseñada por banqueros, que quedaba casi exactamente igual como hubiera quedado un crédito hipotecario diseñado por un pescador. Es decir, era muy poco útil.

Las obras de Cancún seguían creciendo. Se inició el puente definitivo a la isla. Los equipos iniciales de trabajo colaboraron con un buen plan maestro. La isla, que había sido medida por primera vez desde que llegó el banco, sin que existiera GPS, Google, celulares, computadoras y demás cosas de esas, se midió a la antigua, caminándola, y correteando los teodolitos y los estadales. Por acá anda don Celso Toledo, que sabe un kilo de eso. Recordemos a don Carlos Náder, él se encargó de las compras que se hicieron localmente de terrenos en la parte continental, y los cocales que estaban en la isla. Cuando juntó una buena cantidad de negociaciones, tomó un avión, voló para Chetumal, los registró, y al día siguiente, al volar para acá, el avión se estrelló. Él perdió la vida, y como un presagio de buen augurio encontramos su portafolio, su maletín con prácticamente todos los papeles sin echarse a perder y sin quemarse. Eso nos ahorró probablemente un año de trabajo para reponerlos. Algunos de los propietarios de los terrenos hacían cola desde las cinco de la mañana, no se nos fuera a acabar el dinero antes de pagarles a ellos su lote; así, la mayor parte de los terrenos. Los tres o cuatro que no se pudieron adquirir, uno de ellos de la señora Coral, yo creo que se compraron a precios de los terrenos de Manhattan.

La porción continental de los terrenos adquiridos provinieron de una vieja hacienda, la Hacienda de Santa María, una hacienda enorme, 105 mil hectáreas, es el tercio superior del entonces







territorio de Quintana Roo. Su casco, su puesto de mando, de oficinas, estaba en un pobladito que se llamaba Santa María hasta 1936, donde se cambió el nombre a Leona Vicario, que está todavía. Este



era nuestro punto de apoyo para hablar por teléfono. No había privacidad, ni siquiera puerta tenía la casetita. Nosotros no oíamos lo que decía México, pero oíamos y veíamos las caras de los que platicaban con sus jefes, las acusaciones, las llamadas de atención por obras atrasadas o mal hechas. No digo nombres, no hace falta.

Aquí se presenta una cosa muy curiosa, creo que es la historia de dos faltas de visión. Esta hacienda la entrega el propietario por una suma ridícula de una deuda con el Banco de Londres y México, que a su vez la entrega al Gobierno federal porque no sabía qué hacer con ella, por otra suma ridícula de impuestos. De esa manera, ya no necesitamos comprar a precio alto ni negociar siquiera los terrenos, que pasaron al rubro de nacionaleros, el rubro donde están los terrenos propiedad del gobierno que no son ejidales. Esto fue un simple cambio de papeles y nos permitió iniciar muy rápidamente la urbanización de la parte continental.

Una parte importante de esta fracción que nos dieron, unas diez mil hectáreas, se destinó al aeropuerto internacional definitivo, exactamente donde todos nosotros aterrizamos. Inclusive, ese aeropuerto se le encargó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debido a la dificultad de hacerlo, por lo cerrado y lo duro de las especificaciones con las que se hacen los aeropuertos en México, y quizás en el mundo. Uno de las primeras tareas fue rehabilitar la pequeña aeropista. Primero fue chiclera, luego quién sabe qué movía, pero por alguna razón la pista no se llenaba de hierba. Unos mil 500 metros lineales de asfalto, más unas instalaciones de terminal de aduanas hechas de palapa. Las fotografías de esa aduana y de esa terminal dieron la vuelta al mundo. Después, la mitad se dedicó a un aviario, la otra mitad a la escuela La Salle, si no me equivoco. Luego se abandonaron y quedaron como parte de la avenida en que se convirtió la aeropista. La torre de control —una torre que alguien bautizó como Dak-tari, recordando una película de aquellos tiempos—, se hizo con nacax y también era de techo de palapa la parte de arriba, para las comunicaciones con los aviones. Funcionaba bastante bien. Con ella le pudieron avisar a un avión de cuatro motores que estaba equivocado, que esa no era la pista, pero ya no pudo irse y tuvo que aterrizar allá. Afortunadamente le sobaban cinco centímetros para acabar de parar.

No es posible hablar de Cancún sin recordar a don Jorge Gleasen, encargado de los futuros inversionistas, funcionarios y periodistas, y el montón de gente que recibimos de capital importancia. Estuvo allí el Shah de Irán, estuvo allí Henry Kissinger, estuvo allí el Mariscal Tito, estuvieron allí varios presidentes de Centro y Sudamérica, y muchas gentes del Gobierno federal que cuando se enteraban de la calidad y calidez de la hospitalidad de la Casa Maya, se venían a pasar unos días aquí. Nosotros encantados, eso nos facilitaba los trámites de una forma increíble. Estoy a sus órdenes por si tienen alguna duda o comentario.

## El gigante

Hoy líder del turismo en el Caribe y América del Sur, e importantísimo apoyo a las finanzas de nuestra patria.



Se vale soñar...

**Fernando Martí:** Gracias, ingeniero. Una buena descripción de la prehistoria de Cancún, como atinadamente dijiste. En el programa radiofónico de esta mañana nos comprometimos a revisar una fecha que ahora es muy significativa en Cancún, el 20 de abril —la leyenda del 20 de abril diría yo—, porque en el acuerdo en donde el cabildo establece el 20 de abril como fecha de la fundación de la ciudad, se dice que ese fue el día que llegó la primera maquinaria aquí a Cancún. A mí me gustaría preguntarle a Daniel si se acuerda cuándo llegó la primera maquinaria.

**Daniel Ortiz:** Yo me puedo comprometer a investigarlo, pero quiero dar una pista: la primera maquinaria llegó el Martes de Carnaval de 1970 a la ciudad de Mérida.<sup>1</sup> De allí se tardaron cuatro o cinco días en subirla a los *lowboys*, que son unos remolques de plataforma baja en donde la trajeron hasta acá. Debe haber llegado una semana después del carnaval.

**Fernando Martí:** ¿Qué fue lo que llegó?

**Daniel Ortiz:** Las dragas grandes, para vaciar tierra sobre la isla y hacerla grande. Los dos primeros tractores llegaron muy rápidamente después de mí, pero llegaron al revés. El tractor que debía llegar después, llegó primero, y el otro llegó después, de manera que estuvieron los que eran para arena trabajando roca, y los que eran para roca trabajando arena. La primera maquinaria debió llegar en el mes de febrero, la primera quincena de febrero.

**Fernando Martí:** Tengo algunas preguntas del público. Miguel Contreras Morales pregunta, ¿cuál es su visión de Cancún para los próximos 50 años?

<sup>1</sup> **NOTA DEL EDITOR:** El Martes de Carnaval de 1970 tuvo lugar el 10 de febrero.

**Daniel Ortiz:** Cancún forma parte de una costa privilegiada. Hay cierto desarrollo en Cozumel, y hay algo de desarrollo en Isla Mujeres, pero hay muchas playas a lo largo y a lo ancho del territorio. Yo creo que Cancún tiene la vocación de líder y va a llevar a la costa del Caribe mexicano al mejor nivel posible.

**Fernando Martí:** Omar Alpuche Leal pregunta, ¿cuáles nuevas estrategias o acciones se deben implementar para seguir siendo ejemplo a nivel internacional en turismo?

**Daniel Ortiz:** Hay un argumento que convence: se llama sonrisa. Mientras nuestros turistas encuentren sonrisas y buena voluntad para atenderlos, el turismo crecerá solo, bien.

**Fernando Martí:** José Villagómez pregunta, ¿la hacienda de Santa María, la de Leona Vicario, existió antes de Infratur Cancún?

**Daniel Ortiz:** A ver, a ver, a ver. La hacienda claro que estaba antes de Infratur, antes del Banco de México. Eso se fundó en el 1800 y mucho, y se consolidó en 1912, es decir, poquito antes de la I Guerra Mundial. De manera que es bastante más antigua.

**Fernando Martí:** Finalmente, Luisa Loría te da las gracias por haber mencionado a Damián y también gracias por esta conferencia, dice doña Luisa, como que lo estamos viviendo.

**Daniel Ortiz:** Cancún le debe mucho a los chicleros, a Damián, a Luisa. Ellos hicieron que se supiera quién llegó primero, el huevo o la gallina. Nos ayudaron a hacer las cosas y creo que tendimos un puente entre ellos y nosotros, que todavía dura.

**Fernando Martí:** Nuestra gratitud para el ingeniero Daniel Ortiz, el pionero de los pioneros. (*Aplausos*)