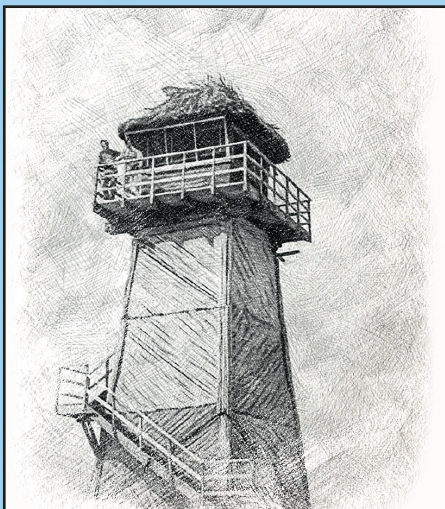


RESCATE DE HISTORIA ORAL (2)



El primer Cancún

CICLO DE CONVERSATORIOS



MIÉRCOLES, 30 DE ABRIL / 19:00 HORAS
BIBLIOTECA NACIONAL DE LA CRÓNICA

02

Coordinación:

Cynthia Santamaría

José Ángel Romero

Moderador:

Fernando Martí

Panelistas:

Manuel Chino Castro

Fernando Ramírez

Guillermo Águila

Pedro Solís



El primer aeropuerto

Una aeropista abandonada e inesperada le dio un fuerte impulso al arranque del proyecto Cancún, adelantando cuando menos un par de años la llegada de los primeros turistas.



Fernando Martí

Cronista de Cancún.

Sean bienvenidos al segundo conversatorio de la serie, organizada por Pioneros de Cancún, Fundadores de Cancún y la Sociedad Andrés Quintana Roo, un proyecto de rescate de his-

toria oral. Aquí se trata de recuperar el testimonio de la gente que llegó en el inicio de Cancún, que tiene una experiencia que contar, que quiere compartir una vivencia o un recuerdo. La sesión pasada, les platicaba que en 1956 se terminó la carretera que venía de Valladolid a Puerto Juárez. Esa carretera la planeó un arquitecto muy renombrado, Carlos Lazo, que entre otras cosas fue secretario de Comunica-

El primer Cancún



Carlos Lazo, autor intelectual de la primera carretera de la zona norte.

ciones y Obras Públicas, y autor del proyecto de la Ciudad Universitaria de la UNAM. Lazo propuso hacer una carretera hasta Puerto Juárez, que entonces no era más que un caserío en un hermoso palmar. Ni siquiera era el cruce a Isla Mujeres, porque no había un muelle para recibir los barcos. Pero Lazo tenía en mente un ambicioso proyecto, el Circuito del Golfo y del Caribe, que consistía en un ferry que iba a unir Isla Mujeres con La Habana y con la Florida, con una visión futurista del Caribe mexicano. Lazo falleció en un accidente de aviación en 1955, pero la obra siguió su curso y se concluyó en 1956, dándole una nueva vocación a la costa norte de Quintana Roo. Casi al final de esta carretera, la gente de Lazo construyó una aeropista que debe haber tenido, ahorita nos van a decir los que saben del tema, unos 600 u 800 metros. El asunto es que cuando llegan los técnicos de Infratur, descubren que había una aeropista y deciden rehabilitarla. El plan original de Cancún contemplaba un aeropuerto, pero en una fase más avanzada del proyecto. Arreglar la aeropista les permitió a los funcionarios del

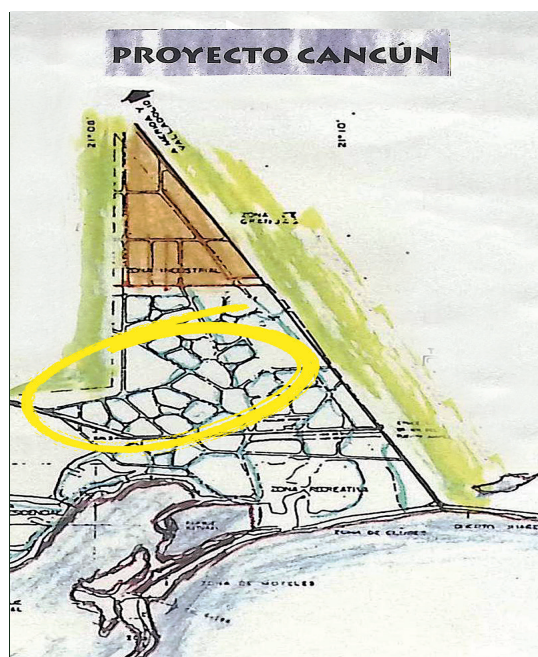
Banco de México venir a supervisar el avance de obra, sin tener que volar a Mérida y tomar la carretera, viaje que en esa época requería de ocho a diez horas. Había también un pequeño aeropuerto en Isla Mujeres, que a veces usaban, pero con cierto riesgo porque la pista está mal orientada, la mayor parte del año registra viento cruzado, pero algunas veces aterrizaron ahí. A un costado de la aeropista de Carlos Lazo, junto a un cenote, quedó ubicado también uno de los símbolos de la ciudad, la torre de control con techo de palapa, cuya réplica se encuentra en el Distribuidor Vial aunque, hay que decirlo, en condiciones lastimosas. Pues bien, hoy me acompañan cuatro personajes que estuvieron involucrados en la breve historita de esa aeropista y de esa torre: el ingeniero Manuel *El Chino* Castro, a quien le tengo que decir *El Chino* porque si no nadie sabe quién es, además de los señores Guillermo Águila, Fernando Ramírez y Pedro Solís. Gracias por aceptar esta convocatoria. Vamos a empezar con Manuel, porque él estuvo involucrado en la reconstrucción de la aeropista.



Manuel Chino Castro
Constructor.

Pues yo fui víctima de la casualidad porque, por unos proyectos que teníamos en Isla Mu-

jes que no se cumplieron, tuve que regresar a Punta Sam el poco equipo que traje. Lo vio el ingeniero José García de la Torre y me preguntó si podía quedarme a trabajar con ellos. Yo le dije que con mucho gusto. A mí me habían enseñado mis maestros que el trabajo hay que hacerlo donde te lo den, así que en esta selvita bonita nos pusimos a trabajar. Requería un poquito de ampliación, eran 600 metros la pista original, que se hizo cuando se construyó la carretera de Valladolid a Puerto Juárez. Era muy difícil llegar hasta Puerto Juárez en esa época. El dueño de la constructora, como además tenía un avioncito, se le hizo muy fácil construir la pista para poder darle servicio a su equipo, sus refacciones y todo, para darle servicio a sus máquinas. Cuando terminó la obra la dejó abandonada, en medio del monte, pero sí se utilizaba un poco. A mí me dijeron que la obra tenía que hacerse para que pueda venir el avión del Banco de México, un DC-7 de cuatro motores, que necesitaba cuando menos dos kilómetros de largo. Entonces nos pusimos a agrandararlo, pero yo vi que sí se usaba y decía, ¿de dónde?, ¿para qué?



La aeropista, que ocupa la zona marcada en amarillo, no estaba considerada en los planos iniciales del proyecto.

Nunca le di importancia, pero sí, yo veía que sí se utilizaba, aunque no había trazo, ni tiene señalamiento, ni nada. Pero en una ocasión, ya abriendo el monte, me fui por un caminito y me encontré con un hato chiclero, los campamentos donde donde viven

los chicleros, y ahí estaban ¡18 paquetes de marihuana! Exactamente 18 paquetes. Yo inmediatamente regresé, porque si se asoman las autoridades me iban a agarrar, y si se asoma el dueño me iba a matar. Entonces mejor me regresé.

Fernando Martí: ¿Regresaste con paquete o sin paquete?

Manuel Castro: Lo simpático fue... ¿pues qué autoridad había aquí? Al primero que fui a ver fue a Pablito Pacheco, que era el delegado del gobierno en esa época, muy amigo mío, y le digo, ¿qué hacemos, Pablito? Ni modo que yo

lo traiga, el único vehículo que estaba allá era mi camioneta, ¿cómo le hacemos? Vamos con los soldados, me dijo. Ah, bueno, pues cuando menos vamos a regresar armados, ya no iba a estar tan duro, recogimos 18 paquetes allá.

Fernando Martí: Cuéntanos de la reconstrucción.

Manuel Castro: Era una cosa muy interesante, porque primero tenía que averiguar los números de los cabezales, o la orientación. Eso me dio lugar a cómo iba a estar el trazo. Teníamos visitantes todos los días, porque había un cenote a medio camino, y allá iban a tomar agua los pavos de monte, los faisanes, y en las nochecitas, uno que otro jaguar. Así recibimos nosotros ese terreno. Me dijeron qué tipo de estructura se necesitaba, se lo pusimos, y como me dijeron que sólo iba a estar provisional por tres o cuatro años, pues lo fuimos ampliando, y hasta que cubrimos todo el tramo. Nos quedó tan bien, que hasta un DC-6 bajó equivocadamente, en vez de ir al aeropuerto normal, se bajó allá, lo único que no podía era subir, porque estaba chica la pista. Pero le desconectamos todos los asientos y todo, le quitamos el piso y logró salir el señor, y lógicamente el piloto nunca lo volvió a ocupar, porque bajó en otro aeropuerto. De manera que sí fue provisional, pero lo usamos muchos años. Aquí venían todos los inversionistas, venían todos los que querían visitar Cancún, sobre todo del Banco de México, y nos sirvió mucho, mucho, mucho. En realidad, yo no le creía nada al proyecto. Me decían que iba a ser muy grande, que iba a estar precioso, pero no le creía nada. El caso fue que inclusive una vez, cuando mi compadre Enrique Arce estaba relleno del bulevar, había un volquetero que al momento de tirar su material se iba al lodo. Costaba mu-

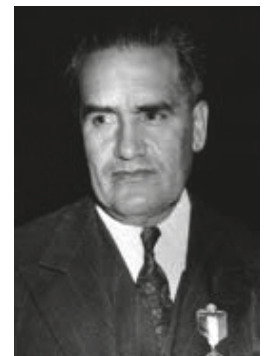
cho trabajo sacarlo para seguir trabajando. Y la tercera vez que se cae, yo mismo oí que le diga Enrique Arce al volquetero, lárgate, si te vuelves a caer, no regresas con tu camión hasta que no te traigan, hasta que no vengan con tu taxi. Y yo, como no creía mucho en el proyecto, le dije, compadre, aquí no va a haber nunca ningún taxi. Pero un día vi que un avión, no habíamos terminado ni siquiera de pavimentar, vi que un avión daba vueltas y vueltas, intentaba bajar, tuve que sacar las máquinas del trabajo. Y el avión bajó muy bien. Para sorpresa mía, era un DC-3 de la II Guerra Mundial, era el que utilizaba nuestro gobernador. Y yo cuando lo vi, lo saludé, qué tal, porque siendo estudiante todavía me había encargado la carretera del Cedral a Kantunilkin. Me pidió que yo lo llevase a todo lo que estábamos haciendo. Y él me dijo en el camino que muchos proyectos se habían intentado hacer en México, pero ninguno se había logrado. Y que si nosotros le echamos muchas ganas, que si nosotros juntamos a las personas indicadas, le traíamos inversionistas, iba a ser un polo turístico muy grande. Y me dijo el gobernador que teníamos que juntar a la gente propia para hacer esto. Claro, había que cuidar el dinero, pero el ingeniero García de la Torre era la persona indicada. Cuando le traían dinero para hacer las obras, buscaba la mejor manera de que hiciésemos los trabajos, con la mayor economía. Eso al gobierno de México le gustó mucho, fue un

“

Fue provisional, pero lo usamos por muchos años. Aquí venían todos los inversionistas y todos los visitantes.

”

El hidalguense Javier Rojo Gómez, penúltimo gobernador del Territorio de Quintana Roo y firma aliado del proyecto Cancún.



gran señor. Y también tuvimos a personas como el ingeniero Manuel Jesús Castillo, que fue mi maestro, y al ingeniero Rubén Encalada, para hacer las urbanizaciones. Esos dos hombres trataban de hacer las obras lo más barato posible, pero con mucha calidad, respetando las especi-

ficaciones. Y ya después empezaron a llegar y se interesaron los inversionistas. Muchos hombres vinieron aquí con nosotros, que trabajaron de la misma fuerza, con las mismas ganas. Ese día que regresé a su avión al gobernador, yo les dije, ahora sí creo en el proyecto.

Fernando Martí: Por la narración que está haciendo Manuel, deduzco que el visitante era Da-

vid Gustavo Gutiérrez Ruiz, quien fue nombrado gobernador del Territorio en enero de 1971.

“

El problema de la historia oral es que la memoria no siempre es fiel. Como decía Madame de Staël, la memoria no es esclava de la razón, sino del corazón.

”

Manuel Castro: No, era Javier Rojo Gómez.

Fernando Martí: No tenía noticias de esa visita. Rojo Gómez hizo una gira con inversionistas y otra con periodistas, de acuerdo al historiador Francisco Bautista, pero a ambas asistieron los mandos de Infratur, los respon-

sables de las obras. Como sea, de ser correcta tu información, esa visita tuvo que ser en 1970, pues Rojo Gómez murió en diciembre de ese año, exactamente el día 30, en la Ciudad de México.

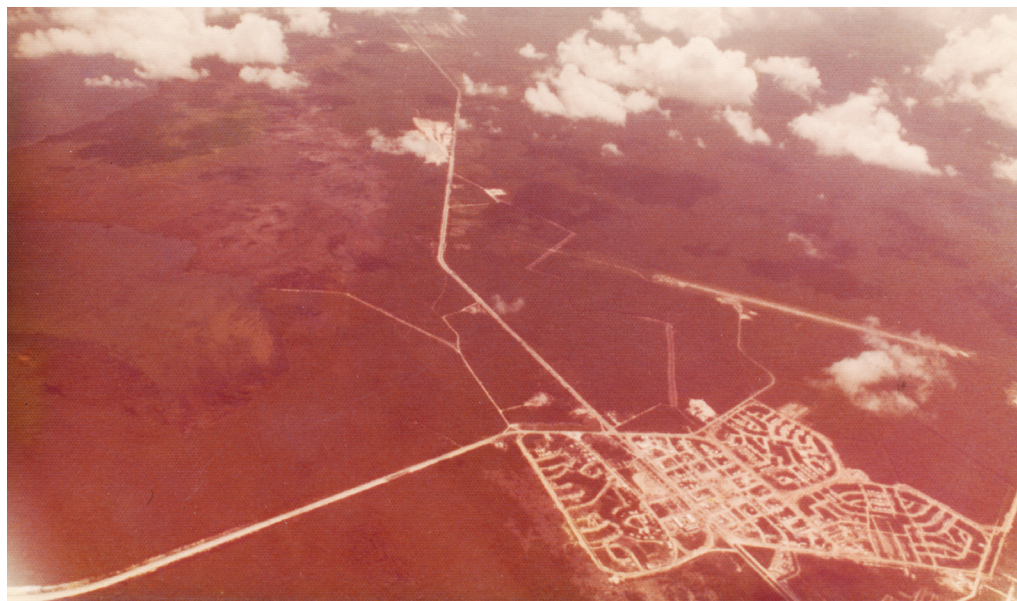
Manuel Castro: Bueno, el aeropuerto yo lo comencé a hacer la primera semana de febre-

ro de 1970, y entregué la obra el 30 de agosto de 1970.

Fernando Martí: La primera fecha que das me parece improbable. Daniel Ortiz, el primer ingeniero comisionado por Infratur, llegó a Puerto Juárez la última semana de enero de 1970. García de la Torre aún no había llegado la primera semana de febrero. Habrá que buscar la confirmación de ese viaje en alguna fuente documental o testimonial, para incluirlo en la historia de la ciudad. El problema de la historia oral, ustedes lo saben, es que la memoria no siempre

es fiel. García Márquez decía que la historia no es lo que sucedió, sino lo que recordamos que sucedió. Creo que fue Madame de Staël quien dijo que la memoria no es esclava de la razón, sino del corazón: recordamos no lo que pasó, sino lo que deseamos que hubiera pasado. Hablando de documentos, tenemos una presentación fotográfica que nos preparó José Ángel Romero y la vamos a correr, con la participación de Fernando Ramírez. Adelante...

Esta fotografía es de 1972. Detrás de la mancha urbana se aprecia la aeropista. La avenida que divide la ciudad es la Tulum, mientras del lado izquierdo aparece el primer tramo del bulevar Kukulcán





Las imágenes más antiguas que tenemos del primer aeropuerto, de noviembre de 1971. En la primera se aprecia la construcción de la palapa



y las bardas, en la siguiente la cabecera de la aeropista. Ambas imágenes pertenecen al archivo del pionero Abraham Cepeda.



La primera palapa terminada, con sus bardas y su jardinería. Sobre la pista pueden distinguirse una carrito de Aeroméxico para mover equipaje y una escalera portátil para el descenso de pasajeros.



La llegada de vuelos comerciales obligó a construir una palapa rectangular más amplia, que hacía las veces de sala de espera, unida por un pasillo a la primera. En el interior se pueden observar columnas de piedra, semejantes en diseño y materiales a las del primer hotel del centro de la ciudad, El Parador.

En una de las imágenes se aprecian plataformas de equipaje y escaleras de descenso, pero éstas son de Mexicana.



El primer Cancún



Una foto archi conocida, del archivo de Rubén Zaldívar, de un vuelo de inspección del Banco de México. En el orden acostumbrado aparecen el propio Zaldívar, el empresario Juan March, Ernesto Fernández Hurtado, el ex presidente Miguel Alemán, Hugo B. Margáin, Agustín Salvat, y el director de Infratur, Antonio Enríquez Savignac. En la imagen adjunta, mucho menos conocida, Fernández Hurtado explica a los viajeros los alcances del proyecto Cancún



Otra foto recontra conocida: el avión del Banco de México y, atrás, la torre de control.



Una imagen poco nítida pero elocuente, pues muestra una flotilla de taxis, puros carros chocolate, que acudían al aeropuerto cuando llegaba un vuelo.

El primer Cancún



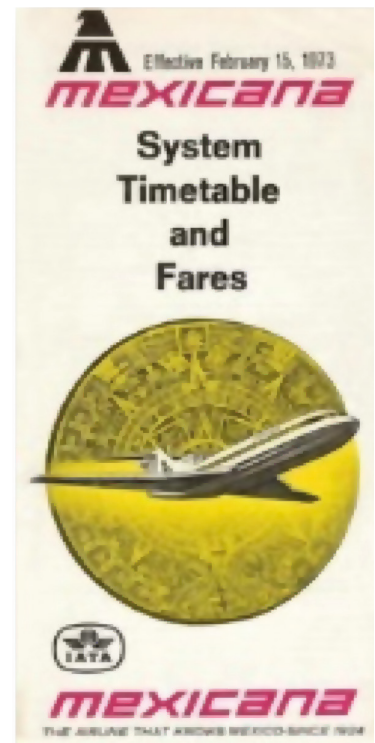
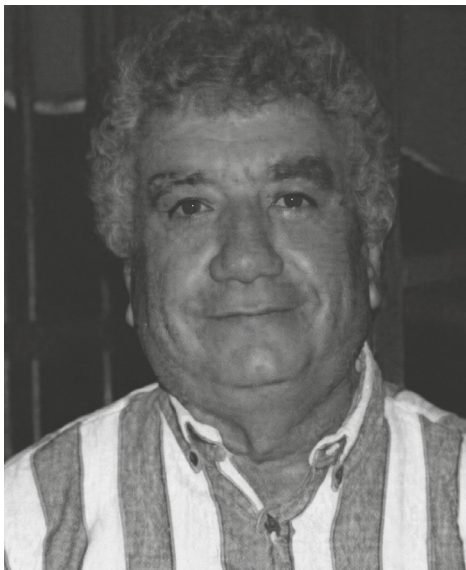
Ahora los de Mexicana. Este fue el primer aparato que operó la ruta México-Cancún, un DC-6 de cuatro motores, todavía de hélice. El vuelo completo, con una escala, tomaba algo más de cuatro horas.



La tripulación del primer vuelo, efectuado en 1973. El uniforme oficial de las sobrecargos incluía una prenda de moda, los hot pants.

MEXICANA 

José Ángel Cárdenas Coutiño (1941-2024), primer gerente de la estación Cancún de Mexicana.



El primer itinerario de Mexicana donde apareció el vuelo a Cancún, en 1973.



Imágenes diversas de las operaciones aéreas que tenían lugar en la aeropista. Las dos últimas provienen del archivo de Bertil Knape.



La última foto de esta serie corresponde a un Boeing 707 de Trans World Airlines (TWA), idéntico al que aterrizó por error en la aeropista de la Kabah cuando ya estaba clausurada.

Fernando Martí: Gracias, José Ángel. Esa es casi una leyenda urbana, que vale la pena

recrear. Hoy nos acompaña Fernando Ramírez, que fue testigo presencial de los hechos.



Fernando Ramírez
Administrador del aeropuerto internacional.

En el nuevo aeropuerto, una vez al mes, se efectuaba una junta de seguridad y facilitación. Estábamos convocados todas las

autoridades y prestadores de servicios en la oficina del administrador, cuando sonó el teléfono rojo. Contesté, era torre de control, que informaba que tenía un avión en tierra, pero no lo tenía a la vista. Le pasé el teléfono al comandante José de Jesús Macías y ya, para ese momento, personal del cuerpo de rescate del aeropuerto se estaba

movilizando. Aquí están presentes, entre el público, dos cuadros que participaron en esa operación, los señores Fierrolli y Ricardo. Todos los equipos del aeropuerto, todos los equipos contra incendio cuentan con radio, y estaban a la escucha de lo que estaba pasando. De inmediato supimos lo que sucedía, el piloto reportaba que ya estaba en tierra, así que era seguro que estaba en la otra pista. El camión de bomberos ya estaba listo con su personal y en camino. En otro vehículo salimos el comandante Macías, el señor Cárdenas y su servidor. Encontramos al piloto en tierra, en efecto, y sabíamos que había que llevarlo rápido al nuevo aeropuerto. Teníamos en contra la temperatura. Un avión, para que pueda tener mayor sustentación y considerando lo corto que estaba esta pista, debía hacer la maniobra lo más ágil, lo más rápido posible.

No se efectuó ningún ajuste, ningún procedimiento en la aeronave, más que darle un giro de ciento ochenta grados, para enfilarlo en la misma dirección en que había aterrizado, digamos, de mar a tierra, o para que se entienda mejor, de la Colosio hacia la López Portillo. No se le quitó ningún equipo, no se bajó nada, porque el avión venía vacío, venía *ferry*, nunca trajo pasaje. Si el avión hubiera traído pasaje, la cosa se hubiera complicado. Este avión cumplía el ciclo final de la temporada para la compañía que lo contrató. Cuando sucede esto, los aviones llegan vacíos y se llevan los últimos pasajeros que cumplieron su estancia en Cancún, o en el lugar que sea. El aparato llegó vacío, no se le bajó ningún asiento, no se le bajó combustible. Sí se hizo el procedimiento habitual, levantar actas, redactar el informe. Todo fue muy rápido. Después

“
Sonó el teléfono rojo y era la torre de control, que informaba que tenía un avión en tierra, pero no lo tenía a la vista.

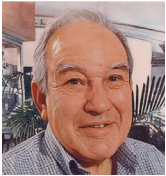
”



El comandante Macías y el administrador Ramírez observan el avión que perdió el rumbo. La nube de polvo que se aprecia en la foto superior es indicio de que el avión jamás apagó sus motores.

de los procedimientos, se decidió de inmediato regresar al otro aeropuerto. Había que pasarlo rápido, los pasajeros estaban esperando. También les puedo comentar que, por lo angosto de la pista, los compañeros de rescate se pusieron a arrancar el zacate que estaba en los costados, ahora

sí que con las manos. Por lo bajo que estaban los motores de esa aeronave, no se quería se ingiriera el pasto y causara daño a los motores. Logramos quitar un poco de hierba, todo fue una cuestión inesperada. Cuando vayan al Costco vean esa calle, ahí aterrizó ese avión, es parte de la historia.



Luis Hurtado Matute
Jefe del Escuadrón de
Rescate de Fonatur.

La pista se llenó de curiosos, mucha gente del pueblo fue a ver el show. El avión venía a recoger pasaje, por suerte estaba vacío. Ahora el problema era sacarlo. El piloto nos dijo: si cortamos la maleza que está cerca de la pista, yo lo saco. Órale, dijo (Enrique) Bigurra, el jefe de la policía, ¡manos a la obra!

Así que trajimos como 50 machetes, y entre la media docena de policías, unos rescatistas que mandé llamar y los mirones, en un par de horas quitamos todos los arbustos que representaban un riesgo, los que estaban cerca y que podían impactar las alas. El gringo se colocó en la cabecera, aceleró los motores al máximo, soltó los frenos de golpe, ¡y vámonos!. Al principio parecía que no, que le iba a faltar pista, pero al final se elevó, librando las copas de los árboles. La gente feliz, ¡aplaudiendo!

“
El piloto nos dijo, si cortamos la maleza que está cerca de la pista, yo lo saco
”

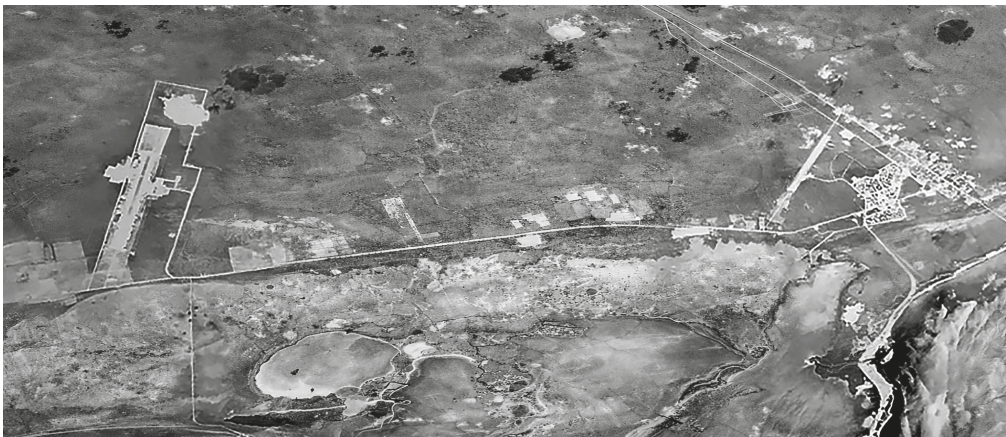
Fernando Martí: Esta anécdota del avión la escuché de muchas fuentes, con muchos adornos. Decían que al avión le habían quitado los asientos, que le habían puesto motores adicionales, que práctica-

mente lo habían desmantelado para que pudiera despegar. Qué bueno que Fernando Ramírez, de alguna manera protagonista del rescate, aclara como fueron las cosas.

Fernando Ramírez: Fue un error del piloto, no hay duda. Las pistas de los dos aeropuertos están orientadas casi en la misma dirección, con una variación muy ligera. Tal vez el piloto hizo una aproximación visual, y no checó sus instrumentos. La primera pista que vio fue donde se metió, un error de pilotaje. Hay que darle crédito, pues de inmediato se dio cuenta de su error. Nunca apagó los motores, eso fue

muy inteligente, porque hubiera sido imposible encenderlos. Después que viramos el avión probamos los motores, ya con el avión enfilado sobre la cabecera, levantando una tremenda polvareda. La maniobra tuvo lugar al filo del mediodía, las 12 horas, tal vez las 12:30. En unos minutos el avión aterrizó en el aeropuerto internacional, recogió a sus pasajeros, y se acabó, colorín colorado.

La orientación casi idéntica de ambas pistas propició el error del piloto.



Fernando Martí: Como vieron en la presentación de José Ángel, el aeropuerto ya estaba habilitado para recibir vuelos regulares, tanto de Mexicana como de Aeroméxico. Era una ruta larga con algunas escalas, ya fueran en Villahermosa, en Campeche o en Mérida, dependiendo de la empresa. Eso sucedió de 1972 hasta 1975, pero hay que tomar en cuenta que

aún no había hoteles el Cancún, el primero que se inauguró en la ciudad fue en el 73, el primero en la playa fue a finales de 1974. Esos turistas solían pernoctar en Isla Mujeres. Las tripulaciones no, esas se regresaban a México, pero tenían muchos motivos de alegría para venir por acá. Le vamos a pedir a Guillermo Águila que nos platique esa historia.

“
Me
contrataron
para atender
un trailer park,
un paradero
para los
turistas que
vienen con
sus remolques

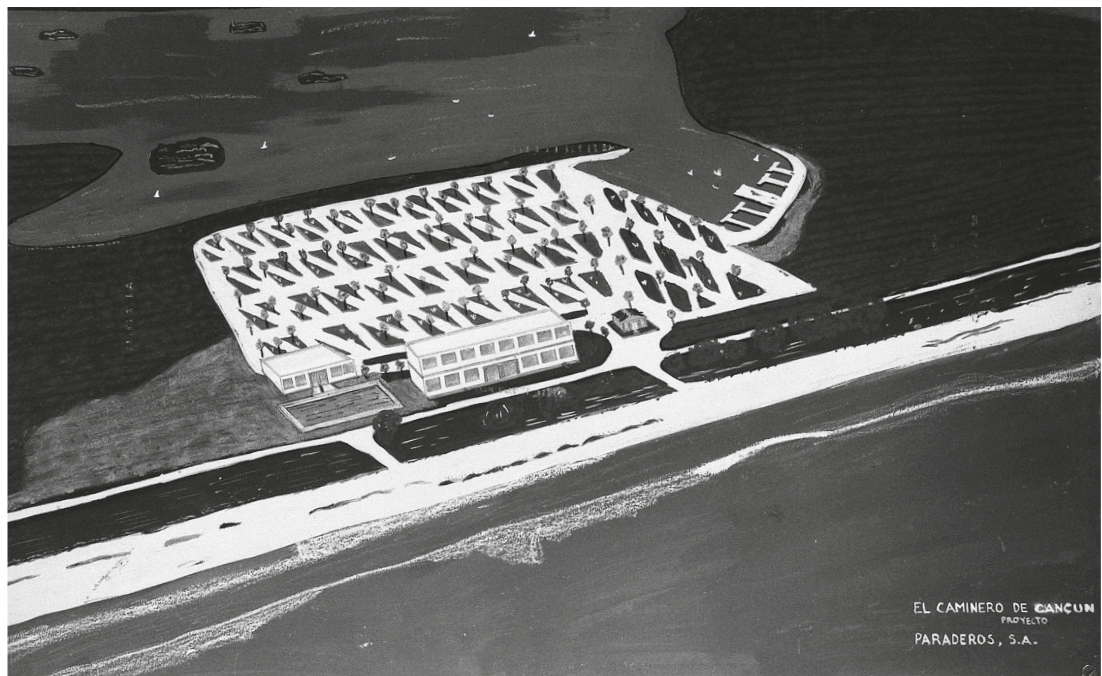


Guillermo Águila
Comerciante y socorrista.

Yo vengo del Distrito Federal. Estaba en la Cruz Roja, como he estado toda mi vida, y había una persona que se llamaba Pedro Mucharraz, que era comandante de la Cruz Roja. En una junta que tuvimos en México, nos invitó a que nos viniéramos para acá. Nos dijo que había un lugar que el gobierno le estaba metiendo todo el dinero del mundo, porque se iba a hacer un lugar turístico. Nadie lo creyó y yo sí me vine. Me contrataron para atender un trailer park, un paradero para los turistas que vienen con sus remolques, sus casas, y ahí se les da asistencia. Se suponía que el trailer park iba a estar en donde está el Parque de las Palapas. Me mandaron una casa desde México, preconstruida, la baja-

ron ahí, en el Parque de las Palapas, y ahí vivía yo. No tenía agua, no tenía luz, tenía unos lindos mosquitos, chaquistes, tábanos, esos sí por montón. No había calles, no había casas. Había solamente seis casas en Cancún. En la casa uno, era donde llegaba la señal de teléfono, me imagino que satelital, pero ese teléfono nada más era para Infratur, para las oficinas de Infratur. Otra casa era el telégrafo. Otras casas las habitaban los gerentes de Infratur, y otra, un galerón más o menos de este tamaño, que se hizo como comedor, pero un comedor público. Ese comedor también tiene su historia. Cuando yo llegué aquí, Quintana Roo era territorio, no era estado. Había muchas diferencias, no había autoridades. Nada más estaba Pachequito pero, de donde está ahora Bomberos hacia Puerto Juárez, era Puerto Juárez, y de ahí para acá, era Cancún. Aquí no había nada más que las seis casitas de Infratur, y

*Diseño de un
trailer park
adyacente a
la costa, de la
autoría de Pedro
Mucharraz. Pese
a la intención
inicial de atraer
ese tipo de turismo,
ese proyecto
jamás se concretó*



EL CAMINERO DE CANCUN
PROYECTO
PARADEROS, S.A.



La primera aerolínea que inició operaciones regulares desde la Ciudad de México fue Aeroméxico.

yo que vivía en el Parque de Las Palapas. Ahí empecé a vivir, pero sucedió que no llegaba ningún remolque, ningún trailer, porque cualquiera que venía con su remolque, como tienen todo en el interior, pues se paran donde quieren y no pagan nada. Ellos tienen todo, tienen planta de luz, tienen agua, tienen todo, total, nunca se usó como paradero, nomás vivía yo. En eso, declaran estado a Quintana Roo, oficialmente, y entonces cambian las cosas, porque entonces ya tiene que haber elecciones para gobernador, y presidentes municipales, ya cambia la situación. Cuando yo llegué, para ir a Isla Mujeres, o a Cozumel, o a Chetumal, que eran la única zona libre que había por acá, había que pasar aduana. Para entrar y para salir, aduana y migración, como si fueran extranjeros. Esos eran los únicos lugares donde había importaciones. Cuando ya se declara estado, para ayudar a la economía, ordenaron que se hiciera zona libre todo Quintana Roo. Entonces es donde abrí los ojos y me fui a Corozal, a Belice, a traer mercancía y empecé a venderla aquí en Cancún. Primero le vendía nada más a los pocos trabajadores que había, a los ingenieros, a las esposas de los ingenieros, y a la señora Bojórquez, de los Viajes Bojórquez, que traían excursiones de México y de toda la República. Me las llevaban a mi

casa, que tenía ahí en Las Palapas, y luego el ingeniero De la Torre me prestó una palapita que tenía sobre la avenida Tulum. La avenida Tulum era nada más de donde está ahora el ADO, la terminal de autobuses, ahí empezaba la Tulum, y terminaba en lo que ahora es Chedraui, que era la Bodega del Teniente, pero todavía no había Bodega del Teniente. La carretera pavimentada nada más llegaba hasta Puerto Morelos para ir a Chetumal, de ahí para allá era de terracería hasta Carrillo Puerto, de un solo carril. Nada más cabía un coche, y a los lados había monte, y cuando llovía todo se llenaba de hierba y de animales, salía de todo. No te encontrabas ni un coche en todo el camino, ni camión, ni camionetas, ni nada. Yo viajaba cada ocho días a Chetumal para traer mercancía, porque se me acababa, no me duraba. Pero en eso, cuando abren el aeropuerto provisional, el aeropuerto viejo, me puse de acuerdo con Carlos Asencio y fui a proponerles a las tripulaciones que llegaban, que fueran a mi tienda por mercancía. Yo tenía una camioneta guayín americana, alfombrada, me traía a la tripulación cuando llegaban los vuelos ordinarios, de Aeroméxico primero, y después de Mexicana, porque se corrió la voz en México de que yo les vendía cosas de importación y ahí en México

“

Cuando empezaron a llegar los vuelos, fui a proponerle a las tripulaciones que llegaban que fueran a mi tienda por mercancía.

”

no había esos productos. Llegaban los aviones de regreso a México y las tripulaciones bajaban como si nada, el capitán decía, en el avión se va a hacer limpieza, entonces ya todos salían, la tripulación salía para la calle, daban la vuelta, se iban los aviones, pero antes bajaban toda la mercancía que habían comprado en mi tienda. Entonces, ya se volvía un tour para ellos y cuando venían los aviones del Banco de México o particulares que no estaban en ruta, sobrevolaban mi tienda para avisarme. Yo iba al aeropuerto y traía a las tripulaciones. Las tripulaciones decían que llegaban a la parte más peligrosa del viaje, porque manejaba yo como ambulancia de Cruz Roja. Compraban en mi tienda, metían las cosas al avión y las escondían, no había problema. Cuando el de la aduana estaba en el aeropuerto, le decía yo, sabes qué, date

“
Cuando el de la aduana estaba en el aeropuerto, le decía yo, date una vueltecita, y se desaparecía para que pudiéramos hacerlo.”

Fernando Martí: Invitamos a este panel a Pedro Solís, que nos hizo el favor de venir desde Puerto Morelos porque, después de que se habilitó el nuevo aeropuerto, en 1975, quedó abandonado el viejo aeropuerto con la torre de techo de palapa. Sin que

una vueltecita, y se desaparecía para que pudiéramos hacerlo. Eran muy buenas excursiones. En eso estuve, vendiendo toda mi mercancía y con lo que vendía hice la tienda. Cuando estaba en el aeropuerto viejo, hice la primera parte y ahí los llevaba a comprar. De ahí me seguí, en la tienda yo vendía los boletos del ADO, el ADO salía de mi tienda. Después hice el restaurante para comer con mi familia y lo hice al público, ahí mismo, junto a la tienda. Tenía yo un terreno de 900 metros, compré cinco motos, puse una rentadora de motos, más el restaurante, más las importaciones que vendía. Cuando yo llegué aquí, desde Mérida me decían, qué vas hacer allá, no hay nada, no hay nadie, ya me quería yo regresar. Pero llegué acá, pude hacer algunos negocios y hasta la fecha, aquí estoy.

nadie lo pensara, la aeropista clausurada se convirtió en un lugar de reunión de la comunidad, una especie de parque público. Al parecer, ahí se reunían los primeros *boy scouts* que hubo en Cancún. Pedro, ¿nos platicas esa historia?



Pedro Solís
Líder de escultismo.

Yo llego a Cancún como guía de turistas, en 1973. Empiezo a traer a los primeros agentes de viajes, para que vieran lo que iba a ser Cancún, el proyecto Cancún. Venía en un autobús, usábamos el puente de madera

y le decía a los turistas, aquí vamos a tener un campo de golf, pero ahí nada más estaban los volquetes tirando material, y la gente no veía nada. Vamos a tener hoteles de cinco estrellas, vamos a tener centros comerciales de primera, vamos a tener restaurantes de lujo con comida de todo el mundo, y la gente veía de un lado y veía de otro, seguramente decía, este muchacho está loco, aquí no hay nada. Difícilmente los mexicanos vayan a hacer lo que él está diciendo, que van a haber hoteles, que van a haber restaurantes, que va a haber un campo de golf. Y nosotros, pues les dimos la lección de que sí pudimos. Hicimos este precioso lugar que se llama Cancún, pero eso era lo que yo hacía. Tuve la dicha y el honor de fundar el primer grupo de scouts en Cancún, en 1976. Tuvimos varios lugares que nosotros le llamamos campo escuela, el primer sitio donde nos juntamos. La primera vez que se formó el grupo, fue en uno de los dos parqueci-

La aeropista abandonada fue lugar de reunión habitual para los grupos de *boy scouts*.



tos que está por el Parque de las Palapas, el que está del lado sur. Ahí nos juntamos, ahí hicimos las primeras reuniones todos los sábados. Posteriormente estuvimos también frente al área verde de Fonatur, desafortunadamente nos corrieron de allá y nos fuimos a Bonfil, estuvimos en el rancho San José de Las Vegas, cerca de la construcción original que existió allá hace muchos años. También estuvimos en el aeropuerto viejo, ya no había nada en el aeropuerto, ya no funcionaba, y entonces a nosotros nos sirvió muchísimo. Se formaron muchos de los jóvenes de aquella época, hicimos campamentos frente a lo que ahora es el Parque Kabah, y también en el cenote donde estaba Baja Mantenimiento. El aeropuerto viejo fue algo muy importante para el escultismo de esa época, porque ya teníamos completo el grupo. Formé el grupo porque no había nada que hacer, literalmente nada, no había campos deportivos, no había radio. Escuchábamos *Radio Rebelde* de Cuba o la *Voz de América* de los Estados Unidos, que transmitía en español y se acabó. Obviamente no había televisión, vendían televisores baratísimos en las tiendas de importaciones, pero para qué los queríamos si no podíamos ver nada. Entonces los muchachos se aburrían, realmente se aburrían de no hacer nada, y un primo mío me estuvo diciendo, forma un grupo scout aquí. La verdad, yo le había dedicado 15 años de mi vida a los muchachos en mi ciudad natal, que es Mérida, y yo le dije, pues ya me casé, ya tengo a mi primer hijo, vengo a Cancún a hacer dinero, y posteriormente me regreso a mi tierra y pongo un negocio, una tienda, que es lo que muchos yucatecos pensamos y nadie lo hizo, todos nos quedamos acá. Entonces yo formé ese grupo. Ahorita todos ellos son gente de bien, son empresarios, son doctores, ingenieros, psicóloga, tenemos de todo. El aeropuerto viejo, que no tenía uso, a nosotros nos sirvió muchísimo, porque ahí formamos varias generaciones de scouts en la época en que el escultismo lo estaba manejando un gran hombre, que fue el ingeniero Armando Castillo. Déjenme decirles que nosotros, aquí en Cancún, fuimos los iniciadores del escultismo femenino. Los grupos de muchachas no estaban autorizadas en México. La Asociación

de Scouts de México no quería que hubieran grupos femeninos. Nos decían, si las muchachas quieren ser scouts, que sean guías,



“
No, nosotras no queremos eso, nosotras queremos hacer lo que hacen ellos, ir de campamento. ¡Galletitas, no!

”

algo que había fundado la esposa de Baden-Powell. Bueno, pues van las muchachas a averiguar qué es lo que hacen las guías, y resulta que hacen costuras, hacen galletitas, salen a venderlas. No, nosotras no queremos



eso, nosotras queremos hacer lo que hacen ellos, queremos ir de campamento, queremos jugar como ellos. ¡Galletitas no! Entonces me dice Armando, ¿qué hacemos? Pues vamos a formarlo, le digo. Pero México ya nos dijo que no. No importa, lo hacemos. ¡Y que lo hacemos! Porque las muchachas también necesitan del escultismo. Muchas de las mujeres que ahorita son muy importantes acá, estuvieron en ese grupo femenino.

Cancún fue el primer lugar en México donde funcionaron grupos de niñas exploradoras

Fernando Martí: Vamos a abrir los micrófonos a la sesión de preguntas y respuestas.

Omar Yoel: Tengo 30 años aquí en Cancún, yo pensé que tenía muchos, pero veo que no. Me da mucho gusto escucharlos, porque me siento parte, yo también estuve 30 años en el aeropuerto, y escuchar de viva voz las historias

es una gran oportunidad para mí. Yo le quería preguntar al caballero que inició su negocio aquí de ir y traer fayuca, si hoy pienso que está lejos ir a Chetumal o Belice, en ese entonces, ¿cuánto tiempo hacía para traer la mercancía?

Guillermo Águila: Bueno, yo salía de aquí a las cuatro de la mañana, pero como no me encontraba a nadie en el camino, le pisaba sabroso al acelerador y llegaba a desayunar a Chetumal. Luego, me iba a las tiendas a comprar mercancía. Las tiendas en Chetumal, en aquel tiempo, abrían a las ocho de la mañana. Cerraban a fuerza, obligatorio, a la una de la tarde, para que los empleados fueran a bañarse, a comer y todo. Luego volvían a abrir de las cinco hasta las ocho de la noche, y ya volvían a cerrar. Yo hacía mis pedidos en la mañana. Como ya sabía que iba a llevar en cada lugar, lo pedía por cajas. Toda la mañana recorría a los mayoristas, pidiendo nada más. En la tarde regresaba y ya me tenían mis paquetes hechos, en cada lugar, nada más los re-

cogía, me llevaba la camioneta llena al hotel, dormía, en la madrugada salía y otra vez amanecía en Cancún, el domingo. Un promedio de cuatro horas, son 380 kilómetros, no había tráfico. También les quiero platicar cuando trajeron la primera ambulancia de la Cruz Roja. Aquí no existía la Cruz Roja, así que cuando tuvieron un problema, un accidente, subieron al herido a la ambulancia, pero no había médicos para atenderlo. ¿Y ahora qué hacemos? Fueron a mi tienda, me dieron las llaves, y ahí voy a Mérida, los 320 kilómetros con la ambulancia. Yo estuve manejando la ambulancia cuando se ofrecía. Luego la Cruz Roja empezó a tomar forma, yo di clases de primeros auxilios, se empezó a preparar gente en rescate y ya, me desentendí, entregué la ambulancia, así nada más.

“
...no
encontraba
a nadie en
el camino,
le pisaba
sabroso al
acelerador
y llegaba a
desayunar
a Chetumal.

”



Emilia Palacios
Pionera y restaurantera.

Llegamos a Cancún en enero del 73. Mi marido, José Ángel Cárdenas, llegó como el día 10 de enero, y yo llegué como el 18 de enero. José Ángel vino a abrir la ruta de Mexicana de Aviación, porque les urgía que se abriera la estación, pues a Mexicana le iban a quitar el permiso que daba la secretaría de Comunicaciones para volar la ruta Ciudad de México-Cancún. El señor (Crescencio) Ballesteros, que era el socio principal de Mexicana, y el señor (Antonio) Enríquez Savignac, comentaban eso. Tenían que abrir esa ruta porque si no, lo sentía, aunque eran muy amigos, les iban a quitar la concesión. Entonces, fue muy apresurado el momento

en que le dijeron a José Ángel, sabes qué, te vas a Cancún a abrir la ruta, te llevas el fondo de caja para que tengas recurso allá, y papelería para los manifiestos de carga, y todo lo que se necesita en la operación de un vuelo. El 16 de abril fue cuando se inició el primer vuelo. A los tres meses que llegamos se abrió la ruta. Mexicana llegó con siete pasajeros en un DC-6, pero quiero decir que ya estaba el señor Asencio, de Aeroméxico. Muchos dicen que primero llegó Mexicana, pero no, ya estaba el señor Asencio operando con Aeroméxico. No fue nada fácil llegar a Cancún y no haber nada aquí. Vivimos en Isla (Mujeres) por nueve meses. Después nos dieron un espacio para vivir en el campamento de Infratur, donde eran las bodegas de los peones y la bodega del material con que se hicieron las calles. Bueno, la principal tarea era mantener limpio el lugar para

estar ahí viviendo. Ese espacio nos lo dieron a nosotros para vivir, pero estaba destinado para las oficinas de Mexicana. En lo que llegaba el mobiliario, pues ahí aprovechamos para estar viviendo, porque el cruce diario a Isla era agotador. Si viene uno de vacaciones, ya sé, el cruce es perfecto y muy bonito, y el color del mar precioso, pero hacer ese cruce en las lanchitas es otra cosa, a veces llegabas mareada por el olor del aceite que quemaban, no era tan agradable. Fue algo complicado. Después ya se abrió la oficina de Mexicana y tuvimos una casa ahí donde están ahorita *Los Huaraches*, junto al Parque de las Palapas. Ahí nos dieron la primera casa. Era toda una línea de casas, que eran para la gente que venía a trabajar relacionada con el proyecto de Cancún, ahí les daban una casa. Entonces, como José Ángel representaba a Mexicana, nos dieron la oportunidad de adquirir una de esas casas. Como dice el señor Águila, estaba ahí en el Parque de las Palapas, pero no había calles, apenas eran como surcos, no había luz, no había agua. Pero bueno, por lo menos teníamos un techo. Yo acompañé a José Ángel al aeropuerto muchas veces. José Ángel recibía solo el vuelo, no tenía quien le acompañara, no tenía trabajadores. Había unos niñitos que conocimos en Puerto Juárez. Eran adolescentes, ni siquiera eran mayores de edad. Ellos se encargaban de bajar las maletas del avión. José Ángel se encargaba de limpiar el avión, de recibir el pasaje, de supervisar a los niños, porque no los podía dejar solos. Les decía, no se acerquen al avión hasta que yo les diga, porque eran de hélices. O sea, estaba muy peligroso. Yo le admiro bastante, porque pudo solo y nunca se le demoró un vuelo. Nunca hubo reclamaciones. Es un mérito porque estaba solo y nunca se demoró el avión. Lo que también nunca vi fueron carros de bomberos en el aeropuerto. Nada más extinguidores pero, ya con un incendio, ¿para qué sirven los extinguidores? La verdad, no sirven. No había aduana en ese momento, cuando yo llegué. Estaba nada más el encargado del aeropuerto. Era un señor que también daba la señal, se subía a la torre y, desde ahí, daba la señal para que el avión aterrizara. Yo no vi jaguares, tal vez ya no era el momento.

Pero sí había muchas víboras que cruzaban la pista. Nos quedábamos tranquilos nada más, admirando lo bonito, lo precioso de su piel. La verdad, no me daban miedo, pero era una admiración estar en contacto con la naturaleza. Lo que sí, una vez nos atrevimos a meternos a la selva, porque había como



Un destino donde convivían las naves voladoras con las palapas de inspiración maya.

un sonido muy raro de animales. Entonces nos dijeron que era un saraguato. Saraguato es como un chango chimpancé. Yo pensaba que eran muy grandes, pero no, ya los vimos en el zoológico y son chiquitos. Pero nos dio mucho miedo, porque entramos y en ese momento nos asustaron los gritos, el ruido del saraguato y los mosquitos nos corrieron de la selva. Esas fueron las dos únicas cosas que yo vi como de animales. Lo demás era, pues sí, agradable. A José Ángel le costaba mucho trabajo hacer los manifiestos. Yo le ayudaba algo ahí, con la máquina de escribir, me daba los datos y los llenaba. Él nada más firmaba. Ahí en el aeropuerto, era un ambiente muy de amigos, todos éramos amigos ahí. También era como un centro de reunión los días que llegaba el avión de Mexicana, porque traía el periódico. Cargaban el avión con periódico y todos llegaban al aeropuerto para que lo leyeran. Yo leía hasta tres o cuatro días el periódico. Entonces no había bancas en el aeropuerto, te sentabas en lo que era como la bardita, donde estaban las plantitas y pues si se había demorado un vuelo, pues todos al piso porque no había donde se sentaran. Como decía José Ángel, es que a Cancún lo vendieron antes de que naciera. Muchos turistas venían con

“
El primer vuelo de Mexicana fue en un DC-6 que llegó con siete pasajeros.

”

palos de golf, con raquetas. En la publicidad que se hacía se veían unas casas. Era la casa del ingeniero Lara la que ponían de muestra, con agua, con plantas, con la bebida, con todo, pero eso no existía más que en la foto, en la maqueta. Inicialmente había un vuelo a la semana, en Semana Santa había dos,

los sábados, y después ya eran dos cada semana y así fueron creciendo. Toda la gente que llegaba por Mexicana dormía en la isla, los cruzaban a Isla Mujeres, porque aquí no había hoteles. Ya después empezaron a llegar muchos pasajeros, y ya luego se abrió el nuevo aeropuerto.

“

Ponían la casa de muestra con agua, con plantas, con la bebida, pero eso no existía más que en la foto.

”



Conchita Castro

Ex presidenta de Pioneros de Cancún.

El ingeniero Castro nos contó la anécdota del aeropuerto, pero nadie habló de la preciosa torre. Yo voy a decir un poquito de lo que me acuerdo. ¿Verdad que era bonita? Pues estaba más bonita cuando se veía ahí, en el viejo aeropuerto. Estaba hecha, lógicamente, con materiales que ya no vemos mucho, como es el zapote. Muy bonita, muy linda, pero cuando se hizo el otro aeropuerto, el grande, fue en el 76, si no me equivoco, pues la abandonaron. Y ahí se quedó, para que la viéramos los que llevábamos a los niños a elevar papagayo o a

montar bicicleta. Y ahí se quedó, hasta que se destruyó toda, tristemente. En el 2001, en una reunión que teníamos con la señora Magaly Achach, comenté que a mí me daba mucha pena que no tuvieran un corazoncito para esta cosa tan linda, porque hasta en los papeles que teníamos, en Pioneros, estaba la torre. Para nosotros, los que queríamos a Cancún, era un símbolo que se había olvidado, y creo que todas las grandes ciudades tienen un símbolo. Y nosotros habíamos quitado de pronto esta cosita linda. Y les dije, ¿se puede hacer otra vez? Yo les dije, vamos a hacer una copia, y les estuve allá diciendo, y diciendo, al señor (Alejandro) Ramos y a Magaly (Achach), hasta que dijeron que sí, tienes razón, de verdad se debe de hacer.



Alejandro Ramos

Ex regidor municipal, Comisión de Cultura.

Cuando niño, yo fui de los boy scouts que hacíamos actividades en el viejo aeropuerto. Siempre me fascinó la torre de zapote, me impactó su singularidad y su belleza. Ya adulto, dedicado a actividades culturales, pues tenía dos programas de radio, vi una foto de la torre en el libro *Fantasia de banqueros*, del cronista Fernando Martí. Me trajo muchos recuerdos, pensé en ella como un símbolo de los orígenes de Cancún. Muchas ciudades tienen un símbo-

lo que las distingue, la torre Eiffel de París, el Coliseo de Roma, el Big Ben de Londres, son únicos. Incluso la Ciudad de México tiene su Ángel. Con la idea de hacer una réplica fui a ver al Chino Castro a su oficina y le platiqué la idea. A Manuel le encantó, me dijo que no era difícil, sólo había que definir el lugar. En eso estábamos cuando se apareció por ahí el cronista de la ciudad, que venía a ver algún tema de un barco o una lancha. Platícale la idea, me dijo el Chino. Al cronista también le gustó la idea. Me preguntó si lo autorizaba para proponérselo a Magaly, entonces la presidente municipal. Claro que sí, adelante, le dije. Esa reunión casual fue el origen del monumento.

La torre del primer aeropuerto fue declarada símbolo de la ciudad por el cabildo.



Ricardo Alvarado

Ex director de Fonatur Cancún.

Magaly adoptó la propuesta como suya, le dio seguimiento personal. Ella misma

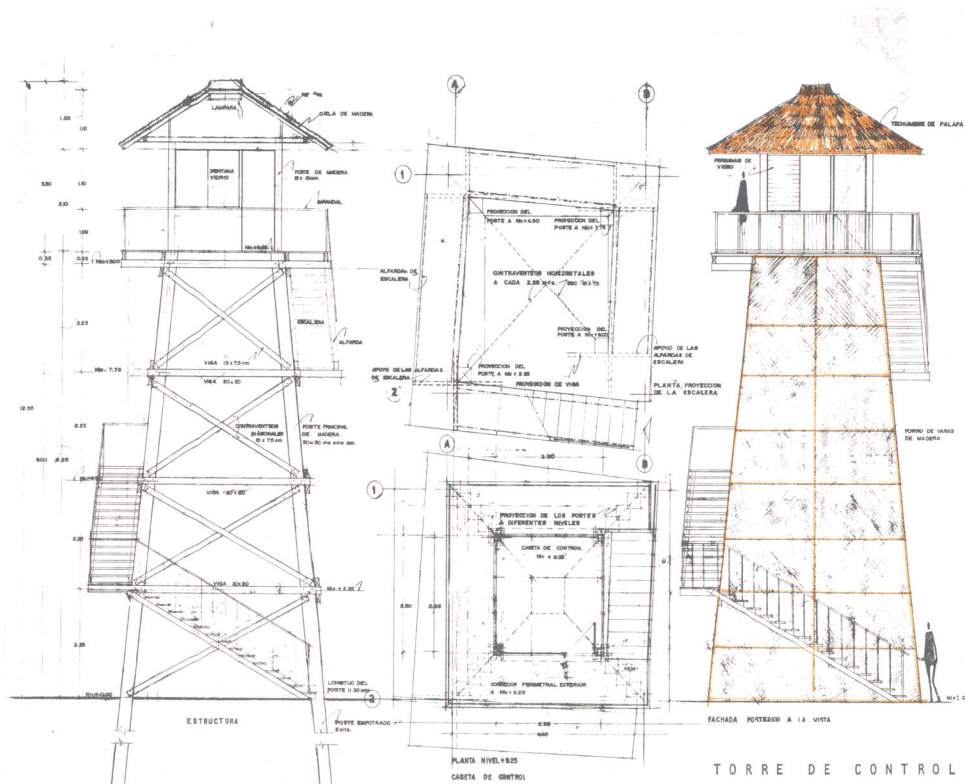
escogió la ubicación para construir la réplica, el punto donde la avenida Kabah remata en la puerta de entrada de Cancún, la Colosio. Era el sitio ideal, no solo porque la pista del viejo aeropuerto se había convertido en la Kabah, sino también porque estaría en el paso de los turistas, la

vería todo mundo. Pero ese espacio, que era una media glorieta, no le pertenecía al municipio, sino a Fonatur. Nos solicitaron la entrega, pero habíamos encontrado en el subsuelo una gran caverna y la estábamos rellenando. Para dar curso a la obra, mientras se cumplían las formalidades burocráticas, les dimos una carta autorizando la construcción de la torre. A nosotros también nos gustó la idea. Yo mismo hice el diseño del perímetro, unos semi-círculos alternados en piedra laja y gravilla, en tonos blanco y negro, que desde el aire semejan las ondas de un sonar. También a nosotros nos tocó hacer un murete que



decía *Primer aeropuerto. Torre de control. Cancún 1970*. El resultado final me pareció magnífico, un monumento urbano muy vistoso y muy elocuente.

La réplica de la torre estaba situada en la puerta de entrada de la ciudad.



“ El resultado final me pareció magnífico, un monumento urbano muy vistoso y muy elocuente.

Conchita Castro: Magaly ya dijo que sí, Ramos ya dijo que sí, pero cómo lo vamos a hacer, porque en el municipio nunca hay dinero, hasta hoy. No hay dinero, no se puede hacer. Les dije, ¿por qué no le preguntan al ingeniero Castro? Él hizo la primera, que nos oriente. Pues este que está aquí, ni tardo ni perezoso, dijo, la vuelvo a hacer y no cobro nada. Además, doy la mano de obra, porque tenía un friego de gente trabajando para él. Ahora vamos a buscar los materiales, le dije, porque ya sabíamos que los huracanes venían fuertes. Se le tiene que poner ahora no solo madera, sino hierro. Entonces sale caro, va-

mos a buscar quien apoye. Hablé sólo dos veces con el licenciado Jaime Valenzuela y lo convencí. Lo va a dar la empresa Aerocaribe, me dijo, yo lo voy a conseguir. Pero Aerocaribe no tenía mucho dinero. Y el licenciado Valenzuela dijo, sí, yo lo pago, por lo que me ha dado Cancún, por lo que estoy ahorita y por lo que nos va a dar. Y entre ellos dos, puedo decir sin mentir, que entre el ingeniero Manuel Castro y Jaime Valenzuela hicieron la segunda torre. Como Magaly estaba de intermediaria, ella dio el lugar. Se puso ahí, como dándole la bienvenida a los que venían del aeropuerto.



Jaime Valenzuela
Director de Aero Caribe.

Yo me enteré del proyecto en una comida de amigos, a fines del año 2000. Nadie me tuvo que convencer de nada, porque la idea era fantástica. Me pareció genial que el moni-

mento estuviera vinculado, a la vez, con los materiales de la selva y con las necesidades de aviación. Así que le propuse al consejo de Aerocaribe, de la cual era director general, hacer el desembolso. Autorizaron sólo una parte, pero yo estaba tan entusiasmado que de mi bolsa terminé poniendo el resto. Lo digo con mucho orgullo, fue como darle un regalo a Cancún.

“
Me pareció genial que el monumento estuviera vinculado con los materiales de la selva y con las necesidades de la aviación.

”

Conchita Castro: Ahí quedó la torre. Pero de repente salió con que un señor ingeniero llegó con pico y palo, llegó con todo lo que pudo y la desbarató para hacer un paso deprimido. Según dijimos, vino un huracán que se llama Mendicuti. Pero no sabía Mendicuti en el lío que se metió, porque venía otro huracán peor, o sea yo. En una ocasión me acompañó el ingeniero Castro a hablar con él. Y como buen torero, nos hizo así y así. Nunca nos mostró dónde la tenía, porque no la tenía. Yo seguí yendo allá, dale, dale, hasta que me confesó, sabes qué, se desbarató todo. ¿Cómo va a ser eso? Ah, le dije, esto no se queda así. Comencé entonces allá arriba. El gobernador, Félix González creo, lo seguía

a todos lados. Un día me lo agarré entrando a su oficina y le dije, ven acá, compadre, ven acá. ¿Sabes una cosa? Yo estoy hasta aquí de estar hablando con Mendicuti y lo único que hace es darme largas. Yo ya sé de qué se trata, me dijo. Mira, Conchita, anda ahorita a la oficina del ingeniero Alcérreca. Cuando tú llegues allá, yo ya di la orden de que te entregue la torre. No solo a mí, le dije, a Pioneros de Cancún. Y así fue. Cuando llegué allá Alcérreca me dijo, yo voy a hacer todo. Lo único, no tenemos ningún plano, ni nada. Pero me acordé de un chico (Juan Manuel) del Toro, que había hecho la torre. Él ayudó a Alcérreca. Y el día de los 40 años de la fundación de Cancún, nos la entregaron.



El monumento fue desmantelado para construir el paso a desnivel denominado Distribuidor Vial.

Fernando Martí: Conchita habla de la torre que se encuentra en el Distribuidor Vial, que por falta de mantenimiento se encuentra notoriamente deteriorada. Ade-

más, quedó muy mal situada, al centro de los pasos a desnivel. Es evidente que hay que construir una nueva y que hay que reubicarla.

Conchita Castro: Hace dos o tres años me habló un grupo. ¿A quién le hablamos? ¿Quién más fue? Ah, Jaimito Valenzuela, el licenciado Heyden y... no sé si es ingeniero o no, pero le pondremos ingeniero al de Fonatur. Y nos estuvimos juntando, creo que diez o quince veces, no sé. Me invitaron a mí,

con todo gusto fui a todas las reuniones y no pudimos hacer nada. ¿Es cierto o no es cierto? Ojalá que ahora ustedes, los jóvenes, si se lo proponen, pueden hacer esto otra vez. No sé a cuántos de ustedes les guste, pero la verdad, este es un símbolo de Cancún. Y Cancún, conpadres, es la trazada al cielo. He dicho.



Abel Durán
Ingeniero en refrigeración.

Yo soy orgullosamente cancenense. Llegué aquí el 8 de enero de 1974, a hacer la instalación del aire acondicionado en el aeropuerto internacional. Llego, pero la verdad no sabía qué iba hacer y dónde. Me llevaron a vivir, a dormir, allá en Puerto Juárez, exactamente donde está ahora el *Mandinga*, en una tienda de campaña. Ahí dormimos, con los ingenieros de ASA. Ya luego vi todo lo que se iba a hacer, qué se iba a hacer, cuáles se iban a hacer. Hice presupuestos y empecé a firmar contratos, pero de repente pararon la obra, así que me regresé a México. En ese tiempo estaba en el Club Mediterráneo un ingeniero, Héctor Reynoso, que me conocía. Me llamó para que fuera a supervisar la instalación del aire acondicionado del hotel, y ahí me fui, en lo que se volvía a reactivar la instalación del aeropuerto. Eso se reinició y se terminó al año siguiente, pero con muchos problemas para que nos pagaran. En la Semana Santa del 75, Luis Echeverría vino e inauguró el aeropuerto. Entonces, hablé otra vez con ASA. Bueno, le dije, ya está inaugurado, ya no falta nada. Entonces ASA me dijo, le

damos lo que le debemos, pero nos hace un contrato por un año. ¿Para que? Para que prepare el personal que se va a quedar a cargo de la instalación, me dijeron. Ah, caray, no estaba muy seguro. Después de la inauguración, le hable a mi esposa. Le digo, vente, ya terminé, tráete a mis hijos, para que conozcan. Todo estaba bonito, bonito, bonito. Los llevé a Cozumel. Así como estaba, todo inhóspito, pero lindo. Entonces le



dije, ¿qué pasó? ¿Te gustó? Dice, está precioso. Te gustaría vivir aquí, le pregunto. Y dónde vas a trabajar, me dice. No te preocupes, aquí va a sobrar trabajo, aquí me van a buscar a mí, yo no voy a buscarles a ellos. Pero mi niña está en kínder, en junio sale. Pues en junio te vienes. Y se vinieron para acá. Y aquí seguimos, cincuenta años después.

“
Y dónde vas a trabajar, me dice. No te preocupes, aquí va a sobrar trabajo, aquí me van a buscar a mí.”



Iliana Escalera
Ama de casa.

Igual pionera, llevo aquí 40 años, recién cumplidos este año. Nos venimos acá por mi tía

Eva. Entre pioneros, seguramente habrán escuchado su nombre. Más que otra cosa, quería felicitar, porque hemos estado viniendo a las conferencias. Y de verdad, ha sido muy bonito. Tener esos recuerdos, ver esas fotos del primer Cancún. En fin, ha sido ir poco a poco recuperando ese Cancún de antes. Para

Diez días antes de la instalación del municipio, Echeverría inauguró el aeropuerto internacional de Cancún.

El primer Cancún



Sara Lavalle y su Torre de control.

mí, mi infancia es adorada. De haberla vivido aquí con tanta seguridad, con tanta paz. De

poder ir de una supermanzana a otra en patines, en bicicleta. Entonces, realmente, Cancún para mí es lo máximo. Ya no digo que soy de México, porque allí nació. Ahora digo, soy de Cancún. También quería hacer un anuncio, porque algo muy bonito es que mi hija, Sara Lavalle, acaba de ganar una beca con un proyecto de pintar siete cuadros de Quintana Roo. Y entre las ideas que tuvo de qué pintar, llegó a su mente la torre, la torre del aeropuerto. Entonces, los invité el 30 de mayo, en la Casa de la Cultura, a la exposición de su galería, de esta obra tan bonita de siete cuadros que representan a Cancún y a Quintana Roo.



Alicia González,
Artista plástica.

Carlos Asencio fue muy amigo de mi marido. Nosotros llegamos en 1974 a abrir el Playa Blanca. Primero él, yo llegué en septiembre para alcanzarlo. Y Carlos Asencio le dijo, yo quiero que la que anuncie Aeroméxico sea Alicia. Y aquí tengo la fotogra-



fía del anuncio de Aeroméxico, en 1975.

Fernando Martí: Pues con esta foto del recuerdo damos por concluida la sesión de hoy,

que es la segunda de la serie. Llevamos dos, nos faltan dieciocho. Buenas noches.



El panel y más: Emilia Palacios, Cynthia Santamaría, Guillermo Águila, Manuel Castro, Fernando Martí, Fernando Ramírez, Pedro Solís.