

*En colaboración con el cronista  
de Cozumel, Velio Vivas.*

# 29.

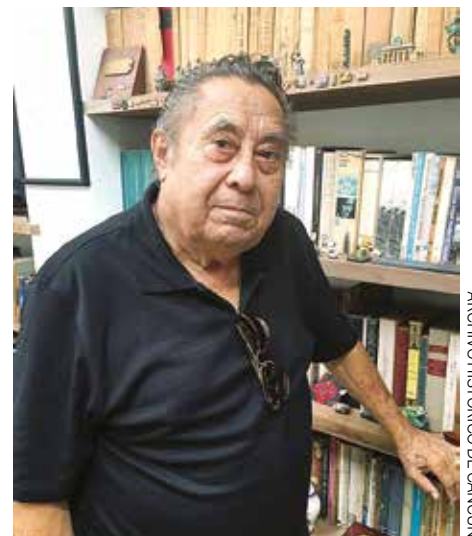
## El paraíso mutilado

**E**l 28 de julio de 1993, durante la gestión del gobernador Mario Villanueva, los habitantes de Cozumel recibieron una de las noticias más tristes de su historia: la creación del municipio de Solidaridad, con base en un decreto de la Legislatura local, maniobra mediante la cual la isla perdió 4 mil 431 kilómetros cuadrados de territorio continental, que constituían el 90 por ciento de la superficie del municipio.

De esa manera Cozumel se vio privado, a la mala, de la posibilidad de convertirse en un emporio turístico de primer orden, pues la zona cercenada alberga hoy en día, apenas dos décadas después del despojo, el inventario hotelero más grande del país, superior incluso al de Cancún, mientras Cozumel, constreñida a sus 461 kilómetros cuadrados de superficie insular, enfrenta desde hace años una crisis de pronóstico reservado.

Esa realidad es doblemente afrentosa si se considera que Cozumel fue, junto a Isla Mujeres, la vanguardia turística del Caribe mexicano, y el primer sitio en Quintana Roo donde el turismo se convirtió en una actividad económica organizada.

La isla tiene una historia que parece novela. Visitada por el conquistador Juan de Grijalva en 1518, ahí se celebró la primera misa en territorio mexicano. Un año después, al arranque de su viaje de conquista, Hernán Cortés incorporó a su expedición a Jerónimo de Aguilar, un náufrago español que vivió varios años entre los mayas y que, como traductor, sería un personaje clave en las gestas iniciales de la Conquista. Des poblada un par de siglos durante la Colonia, en 1847 la isla se convirtió



ARCHIVO HISTÓRICO DE CANCÚN

**El cronista Velio Vivas.**

**Despoblada durante siglos, Cozumel sirvió de refugio a mediados del XIX a unas pocas familias que huían de los horrores de la Guerra de Castas.**



ENCICLOPEDIA DE LA LITERATURA

en refugio de 51 familias criollas provenientes de la capital oriental de Yucatán, Valladolid, que huían de los horrores de la Guerra de Castas. Ese núcleo fundador, al que pronto se unirían algunos centenares de mestizos, definió el perfil que tendría Cozumel los siguientes cien años: una sociedad agrícola.

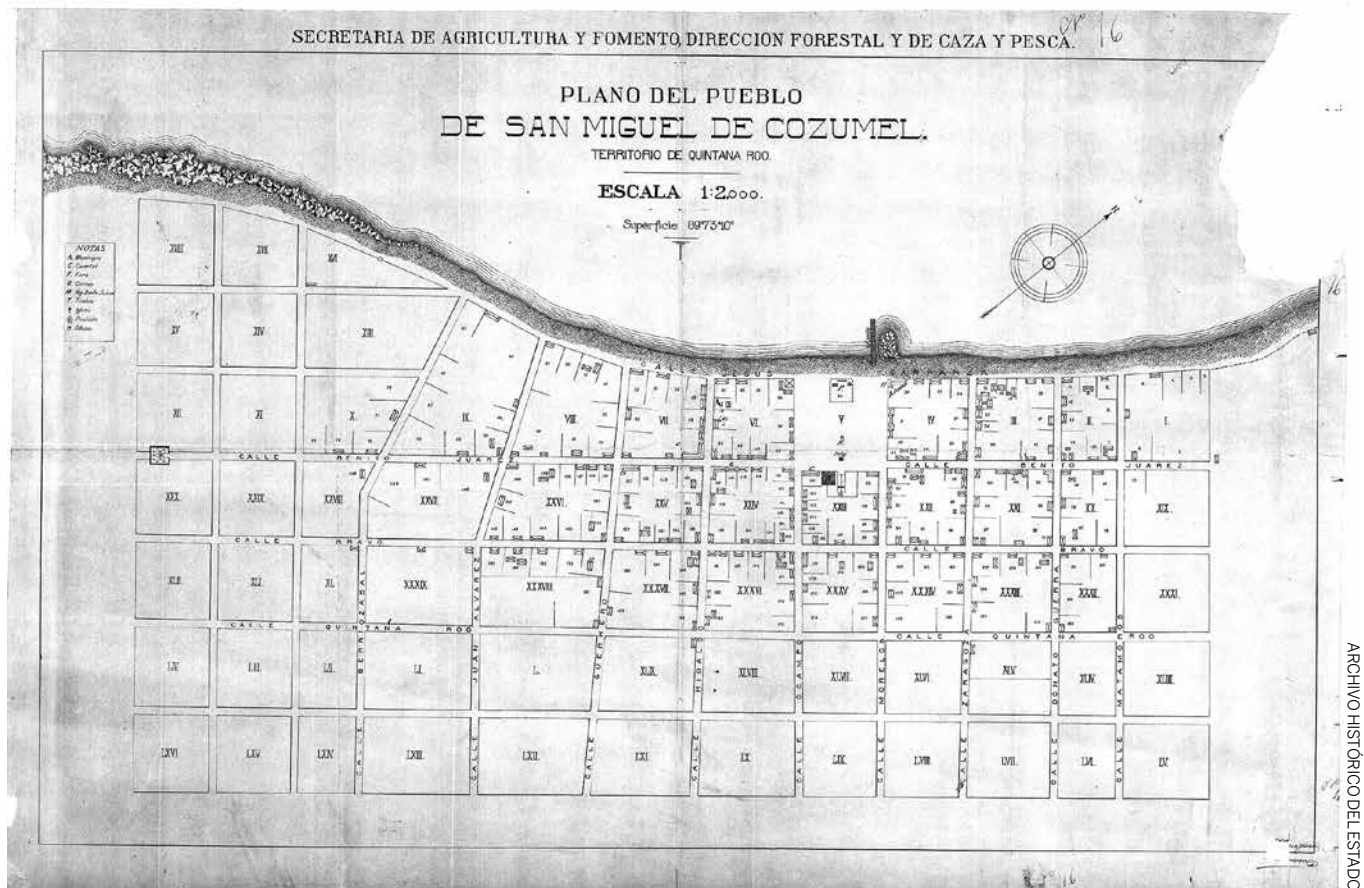
Encerrada en sí misma, dedicada sobre todo a la explotación del chicle y del henequén, los escasos contactos con el exterior se daban a través del comercio, que sacaba ventaja del magnífico fondeadero natural que se encuentra frente a la principal población, San Miguel. Los registros de la época indican un movido intercambio de mercancías, pero hay que poner las cifras en perspectiva: en 1900, Cozumel apenas tenía 971 habitantes.\*

No creció mucho en las siguientes décadas. En 1920, se contaron mil 188 almas; en 1930, llegaron a mil 599; en 1950, apenas sumaban 2 mil 332. Un pequeño pueblo en una isla grande,\*\* pero además, una isla muy bien ubicada, a la mitad de la línea recta que separa Texas de Panamá, emplazamiento que a los Estados Unidos le pareció suficiente para considerarla estratégica y los persuadió de proveer fondos suficientes para construir un aeropuerto militar de dimensiones sobradas, con dos pistas anguladas, allá por los años paranoicos de la II Guerra Mundial.

Pero la guerra trajo algo más que temores: aparte de la terminal aérea, generó un intenso flujo de colonos y provocó una suerte de explosión demográfica, pues según el censo de 1960 los cozumeleños ya eran 7 mil 662. En esos años hace su aparición el turismo. Velio Vivas, el cronista vitalicio de Cozumel, tiene recuerdos de esa génesis: "En un principio fue pura inversión local. El primer hotel, el Maya Luum, es del 57, y el auténtico pionero fue un americano, Ilya Chamberlain. Después vino don

\*Obviamente, aislados del resto del mundo, los isleños terminaron por ser todos parientes, y los apellidos originales (Novelo, Angulo, Alcocer, Rivero, Vivas, Aguilar, González, Martín, Coral) son compartidos, aun hoy en día, por gran parte de la población.

\*\* Por su tamaño, con sus 461 km<sup>2</sup>, Cozumel es la tercera isla mexicana, sólo detrás de las islas Tiburón (1,200 km<sup>2</sup>) y Ángel de la Guarda (931 km<sup>2</sup>), ambas en el Mar de Cortés. Sin embargo, estas últimas están deshabitadas.



ARCHIVO HISTÓRICO DEL ESTADO

Miguel Joaquín con el Playa, y también con el Playa Azul, en la casona donde ahora está el museo. Y ya después don Fernando Barbachano con el Caribe Isleño, Raúl González Rivero con Cabañas del Caribe, Ramón Villanueva con el Mesón de San Miguel y otros. El desarrollo se fue dando de a poquito."

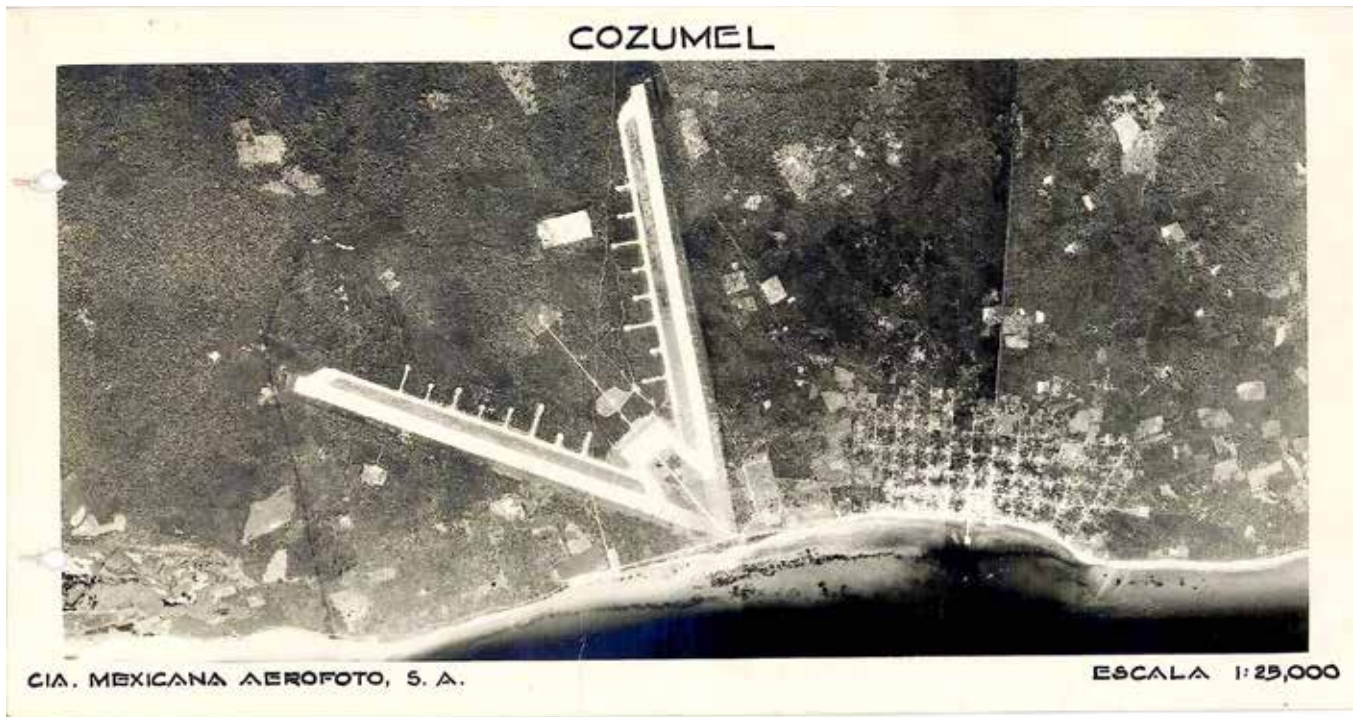
**Un mapa del viejo San Miguel, resguardado en el Archivo Histórico del Estado.**

Pese a ese ritmo lento, muy al gusto de la filosofía isleña, siempre reuente a adoptar las ideas provenientes de fuera, al tomarse la decisión de edificar Cancún a fines de los 60, Cozumel contaba con 405 cuartos de hotel, y podía ufanarse de ser el principal destino turístico en el Caribe. Ese inventario estaba formado por una miríada de pequeños albergues, posadas, casas de huéspedes y hostales, pero también incluía el único parador de cinco estrellas de la zona, el Presidente (el único de capital foráneo, también), inaugurado en 1969.

El turismo empezó a adquirir un ritmo estable. El aeropuerto recibía vuelos regulares de Mexicana, procedentes de la Ciudad de México, Mérida y Miami. A partir de 1968, el crucero *Ariadne* empezó a fondear frente al puerto. Y Cozumel adquirió en pocos años renombre como meca mundial del buceo, dada la calidad y belleza de sus múltiples arrecifes: Palancar, Santa Rosa, Tormentas, Chankanaab y San Francisco.

De ahí en adelante, descubierta su vocación, el proceso pareció acelerarse en todos los frentes. A pesar de la resistencia fieramente localista alentada por los magnates de la localidad, alérgicos a cualquier negocio que significara competencia, las inversiones empezaron a





**Los mandos militares de los Estados Unidos consideraron a Cozumel un punto estratégico y construyeron un aeropuerto de pistas anguladas durante la II Guerra Mundial.**

fluir.\* En la década de los 70, el número de cuartos se incrementó a mil 668 (no muy a la zaga de la oferta de Cancún), con dos zonas hoteleras bien definidas, una hacia el norte (El Cozumeleño, el Playa Azul), y la más importante hacia el sur (El Presidente, Park Royal, La Ceiba), ambas sobre la carretera costera. A partir de 1974, los cruceros *Bolero* y *Renaissance* empezaron a arribar de manera regular, y se organizaron excursiones para conocer el interior de la isla. A poco, otros navíos incluyeron Cozumel en sus recorridos habituales, creando un tráfico suficiente como para que la empresa Transportación Turística Mexicana (TMM) se animara con la construcción del primer muelle de cruceros, inaugurado en 1978. Por aire, Aeroméxico inició vuelos a la isla, seguidos por algunas aerolíneas americanas, y los destinos aéreos incluyeron las ciudades de Houston, Atlanta y Monterrey.

En la siguiente década, los números de Cozumel siguieron al alza. Las cadenas internacionales llegaron a ocupar su lugar del paisaje: Meliá, Iberostar, Occidental, Fiesta Americana, Wyndham. Las aerolíneas se multiplicaron (American, Delta, United), y una empresa regional, Aerocaribe, propiedad del cozumeleño Nassim Joaquín, creció hasta convertirse en la más rentable del país. Los cruceros dieron un salto colosal: en 1987, antes del impacto del huracán *Gilberto*, se registraron 410 arribos, más de uno diario, que llevaron a la isla 460 mil turistas.

Es difícil precisar en qué momento se detuvo ese impulso y la isla empezó a perder su tajada del mercado. Sin duda, varios factores se

\* Mimí López Mena de Villanueva, de origen yucateco, da cuenta de los alcances de ese celo isleño: "Estoy casada con cozumeleño, mis hijos y nietos son cozumeleños, llevo más de cuarenta años viviendo en la isla, así que puedo decir que ya me aceptaron. Pero de repente, cuando discutimos cualquier tontería, el argumento que usan para rebatir mis argumentos es muy elocuente. Es que tú no eres de aquí, me dicen."

## Fernando Martí

encadenaron, y cada uno fue mermando el potencial turístico de Cozumel. Sólo por mencionar alguno, en 1990 Mexicana compró Aerocaribe, y luego, siguiendo la moda, la transformó en una aerolínea de bajo costo, *Click*, pero esa decisión implicó cancelar en forma atropellada la red de conexiones del sureste, armada con paciencia a lo largo de décadas. Con esa caprichosa conversión, de un día para otro, Cozumel quedó incomunicada por aire con toda la región.\*

El cronista Velio Vivas aporta otro elemento de juicio: "A partir del éxito de Cancún, se dejan de construir hoteles en Cozumel, en buena medida porque los terrenos costeros susceptibles de ser aprovechados son, casi en su totalidad, de propiedad local, reacia a soltarlos, y otros están vetados por razones ecológicas, son humedales y pantanos. Luego se empiezan a cancelar los vuelos, tanto del centro del país como de la Unión Americana. Pero la culpa no es de Cancún, sino del gobierno federal. Simplemente, se les olvidó que Cozumel existía."



ARCHIVO VELIO VIVAS

**El actual Museo de la isla fue, originalmente, el edificio que albergó uno de los primeros hoteles: el Playa Azul.**

A quien no se le olvidó fue al gobernador Mario Villanueva, quien ordenó al Congreso local erigir el octavo municipio del Estado en homenaje a su mentor, el presidente Carlos Salinas de Gortari, dándole el nombre de su programa de gobierno consentido: *Solidaridad*. Una pifia sin sustento histórico, con un gentilicio espantoso, *solidaridense*, que no tiene más explicación que la adulación política.

Lo cierto es que el efecto fue devastador. Y es que los atractivos de la zona resultan mucho más accesibles desde tierra continental: el propio Cancún, las zonas arqueológicas de Tulum y Cobá, los parques de Xcaret y Xel-Há, la marina de Puerto Aventuras, la Ruta de los Cenotes de Puerto Morelos, la ruidosa Quinta Avenida de Playa del Carmen.

\* Esa imprudente transformación, aprobada en su momento por el gobierno federal, tuvo consecuencias funestas a nivel regional, pues la red de Aerocaribe se extendía hasta Oaxaca y Veracruz, y cubría Chiapas y Tabasco, además de los estados peninsulares, mediante vuelos cortos efectuados con una flota modesta. Más allá de su utilidad turística, la aerolínea comunicaba con eficacia todo el sureste de México. Hoy día, casi todas las conexiones regionales implican un absurdo rodeo hasta la Ciudad de México.





LATITUD 21

**El constructor Isaac Hamui.**

Limitada su oferta al sol y la playa, sin ventajas competitivas (con la excepción del buceo, pero esa actividad no es para todos), el turismo en Cozumel se ha venido apagando gradualmente y, peor aún, se volvió un modelo dependiente de una sola actividad.

Porque lo único que continuó creciendo, a pasos de gigante, fue la industria de los cruceros. A mediados de los 90 se rompió la emblemática marca de un millón de turistas al año, pero eso fue sólo el principio. Tras la apertura de un segundo muelle, los arribos se dispararon: millón y medio, dos millones, dos millones y medio, tres millones...

Los recuerdos de Isaac Hamui, un empresario capitalino del ramo de la construcción, permiten atisbar lo que se vivía: "A mí me invitó el español Joaquín Haces a construir un pueblo comercial al pie de su muelle, el Puerta Maya. Haces estaba disputando la licitación con la ICA, pero llegaron a un acuerdo: ICA se retiraba, Haces ganaba, y luego ICA construía. Haces ganó, y consiguió un crédito con Banpais, en el 93, pero luego no pudo sacar los permisos. Había entonces una gran efervescencia ambientalista contra los muelles, hasta trajeron a Cousteau a dar su opinión, que desde luego fue negativa. Total, que se viene encima la crisis del 95 y el banco se retira del negocio. Así que, cuando al fin salieron los permisos, yo puse algo de lana para empezar el muelle, algo más para seguir, y cuando me di cuenta, ya lo habíamos terminado. El pueblo comercial nunca lo hicimos."

La estructura de Puerta Maya da una idea de las dimensiones de esas moles: una calzada de 16 metros de ancho (una calle de cuatro carriles) con una longitud de 210 metros hasta alcanzar profundidad, y de ahí en adelante lo más difícil, otros 240 metros en aguas profundas para que peguen los barcos, más un pilar de amarre (o duque de alba), 50 metros más lejos. A ojo de buen cubero, Hamui calcula que ese muelle puede haber requerido 24 mil toneladas de concreto.

**Puerta Maya: un muelle pensado como punto de atraque y como centro comercial.**

Continúa Hamui: "Ahí cabían dos barcos de segunda generación, y al rato ya estaban llegando todos los días. A veces ni siquiera cabían, se tenían que fondear a la antigüita."

Las navieras se mostraban insaciables. Querían más atraques, y eso



PUERTAMAYA.COM



ELFEDERALISTA.COM

**Los mega-cruceros son la realidad turística de Cozumel, con más de tres millones de pasajeros por año.**

llevó a la construcción de un tercer muelle, el Punta Langosta, que sí incluyó un pueblo comercial. Querían muelles más largos, capaces de recibir barcos de tercera y de cuarta generación, para más de 3 mil pasajeros. Y querían la mayor parte posible del negocio, de modo que Carnival, el principal operador en Cozumel y en el mundo, terminó comprando la mayoría de Puerta Maya (cuando Hamui se retiró, por conflictos con Haces), y la totalidad de Punta Langosta.\*

En el 2005, Cozumel era el puerto receptor líder a nivel mundial, con más de tres millones y medio de cruceristas. En promedio, esos paseantes gastan 80 dólares en tierra, de modo que en teoría Cozumel tiene un ingreso anual de 300 millones de dólares, más lo que pagan los barcos por atracar. Pero esas cuentas tienen su lado oscuro, porque los cruceros resultaron ser un socio depredador y voraz. Si los turistas compran en tierra, las navieras construyen pueblos comerciales donde, o bien son dueños de los negocios, o bien cobran rentas astronómicas a los comerciantes locales. Si los turistas contratan tours, las navieras exigen a los operadores la mitad del precio de venta como comisión. Si los barcos pagan por atracar, las navieras adquieren los muelles y se pagan a sí mismas. En resumen, una buena parte de los 80 dólares se lo embolsan las propias navieras.

Opina el cronista Velio Vivas: "Los cruceros son un espejismo. No favorecen en nada a la población, los beneficios no llegan a la gente, y el Ayuntamiento no recibe nada, pero sí tiene responsabilidades." Vivas piensa que hay que diversificar la oferta turística ("no podemos seguir colgados de los arrecifes y del buceo"), pero entiende que, por ahora, es lo único que tienen: "Cuando los cruceros zarpan, Cozumel muere."

Esa triste realidad se hizo patente cuando los cruceros de verdad se fueron, y no por voluntad propia: en octubre de 2005, las olas montañosas del huracán *Wilma* arrancaron de cuajo los tres muelles de cruceros de Cozumel, con todo y sus 24 mil toneladas de concreto. Félix González

\* Fiel a su tradición, Carnival le propuso al gobierno mexicano construir, con recursos propios, otro muelle de cruceros en la dársena de Calica, al sur de Playa del Carmen, proyecto aprobado en principio por el presidente Felipe Calderón. Los hoteleros de Cancún y Playa del Carmen se han opuesto con fiera a esa iniciativa.

Canto era el gobernador en turno: "Nos quedamos sin nada, sin un solo crucero durante meses. Y descubrimos que hay algo peor que tenerlos, y eso es no tenerlos."

Como para algunos el negocio es magnífico, los muelles se reconstruyeron en tiempo récord y Cozumel ha ido recuperando lugares, con la mira puesta en el liderazgo perdido. En 2015 volvió a romperse la marca de 3 millones de cruceristas. Pero el conflicto de fondo subsiste: la economía de la isla es raquítica, la ocupación hotelera anda por los suelos (con un anémico registro de 40 por ciento en los últimos tres años), los vuelos son escasos (antes de quebrar, en 2010, Mexicana canceló su único vuelo a la isla y, durante meses, la dejó incomunicada por aire), y no hay empresario que se anime a arriesgar sus centavos.

**Fonatur se metió en un enredo legal, pero al final concluyó una inmensa marina en el sur de la isla, que no ha sido el negocio inmobiliario que se esperaba.**



ARCHIVO FONATUR

De hecho, la última inversión significativa que recibió la isla no provino de manos privadas, sino que salió de las arcas del olvidadizo gobierno federal: la Marina Cozumel. Ubicada justo al norte del hotel Presidente, en una reserva territorial de 42 hectáreas que durante años ha estado en litigio, ese cuerpo de agua pretende solucionar un añejo problema de la comunidad, que algo tiene de paradoja: en Cozumel podían atracar megacruceros, pero no había dónde fondear lanchas.

En efecto, las dos únicas entradas de mar de la costa occidental, conocidas como Banco Playa y la Caleta, tenían muchos años saturadas, al grado que las lanchas de los pescadores, los barcos de transporte y los yates de recreo se apiñaban sobre la playa, sin espacios intermedios, disputando cada centímetro, en una escena asfixiante. Desde luego, no había ningún sitio para embarcaciones foráneas, así que los escasos despistados que llegaban a la isla tenían que tirar el ancla frente al puerto (maniobra que luego se prohibió, para proteger los arrecifes).

Si quería solucionar ese problema, hay que admitir que a Fonatur se le pasó la mano. La Marina Cozumel, que en la jerga del fondo se conoce como *proyecto turístico integral*, o PTI, es una gigantesca dársena rectangular, rodeada de lotes hoteleros y condominiales, que de momento no tienen compradores en el deprimido mercado de la isla. La marina,



## Fernando Martí

a medio equipar, cuenta con unas 200 posiciones de atraque, la mitad de las cuales las ocupa la flota local de pescadores y lanchas de recreo. Pero los alrededores lucen más bien desiertos.

La marina, pues, no ha proporcionado suficiente alivio al deterioro económico de Cozumel. Aun sin problemas, y operando con normalidad, tampoco se antoja suficiente para revertir la crisis turística de la isla. Más bien, parece una solución de compromiso, una respuesta a la eterna queja por el abandono de Cozumel. Pues si bien Fonatur se fue de largo, el gobierno federal se sigue quedando corto, ya que Cozumel requiere una solución integral, una estrategia que le permita escapar de la camisa de fuerza que la sofoca. Mucho se ha hablado al respecto, que si destino de golf, que si destino de segunda residencia, que si destino de salud, pero en la práctica no se ha hecho nada.

Concluye el cronista Velio Vivas: "Aquí no hay resentimientos contra nadie, al menos yo no los he palpado. Entendemos el nacimiento de Cancún, nos entusiasma el éxito de la Riviera Maya. Pero nuestra situación nos causa frustración. Yo preguntaría, ¿éste es el destino que merece Cozumel?" ●