

Veredas líquidas

Aspectos de la vida marítima en Payo Obispo

Antonio Higuera Bonfil
Universidad de Quintana Roo

Introducción

5 DE MAYO DE 1998. Un siglo desde que Othón P. Blanco Núñez de Cáceres reunió a un pequeño número de familias residentes en el norte de Honduras Británica (hoy Belice), para invitarlas a continuar la edificación de un poblado que —con el nombre de Payo Obispo— representaba la oportunidad de emprender una nueva etapa en la vida local. El surgimiento de una localidad hace posible abrir un espacio cultural en el que sus habitantes construyen una comunidad basada en objetivos e intereses compartidos.

Las circunstancias en que se fundó Chetumal están directamente relacionadas con el movimiento indígena más importante de la península de Yucatán, la Guerra de Castas. Las consecuencias de ese conflicto armado, que en los últimos años del siglo pasado duraba ya más de media centuria, se dibujaron en muchos aspectos de la vida regional; no sólo habían redefinido el patrón de asentamientos humanos de varias zonas de la península, sino que significaban, para lo que actualmente es el estado de Quintana Roo, proyectos encontrados sobre cómo llevar adelante la vida misma.

La bahía de Chetumal era la parte media del escenario de la guerra; la capital maya de Santa Cruz al norte, la zona de los Chenes y de los mayas pacíficos al occidente, el asentamiento inglés de Honduras Británica al sur y el mar Caribe al oriente, hacían difícil el acceso terrestre a la región. Estas condiciones prevalecieron muchos años después de que la guerra había concluido y marcaron significativamente la forma de vida en Payo Obispo y en las tierras aledañas.

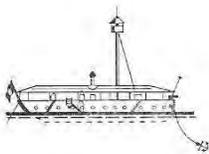
La llegada del pontón *Chetumal* a la desembocadura del río Hondo, en enero de 1898, prefiguró la manera más usual para establecer comunicación con hombres y mujeres de otras latitudes, independientemente de la distancia a la que se encontrasen. Desde la época de la fundación, el ingeniero

Miguel Rebolledo, vicecónsul de México en Belice, hizo un reconocimiento de la costa mexicana del Caribe en compañía del comandante del pontón; las conclusiones apuntaban hacia una actividad marítima peculiar:

En resumen, los estudios hechos sobre el terreno nos enseñaron: *a)* que la bahía de Chetumal, en toda su extensión, es de poco fondo y con muchos bajos, no permitiendo la navegación sino a barcos de menos de 6 pies de calado; *b)* que en su entrada por el sur está cerrada por un gran bajo que corre de oriente a poniente, y sólo se puede penetrar a ella por un angosto canal de no más de 4 pies de fondo; *c)* que el Canal de Bacalar Chico sólo permite el paso de embarcaciones de no más de 2 pies de calado, que es muy angosto y está cerrado por el extremo oriente por el gran arrecife del litoral; *d)* que los barcos mercantes mexicanos pueden transitar libremente por aguas de Belice, mas no los de guerra; *e)* que como conclusión se desprende la necesidad ineludible de hacer en tierra mexicana un fondeadero o puerto, aunque fuese pequeño, para barcos de 10 pies de calado y comunicarlo por un canal con el interior de la bahía de Chetumal, lo cual se consideró factible en poco tiempo y con un costo moderado...¹

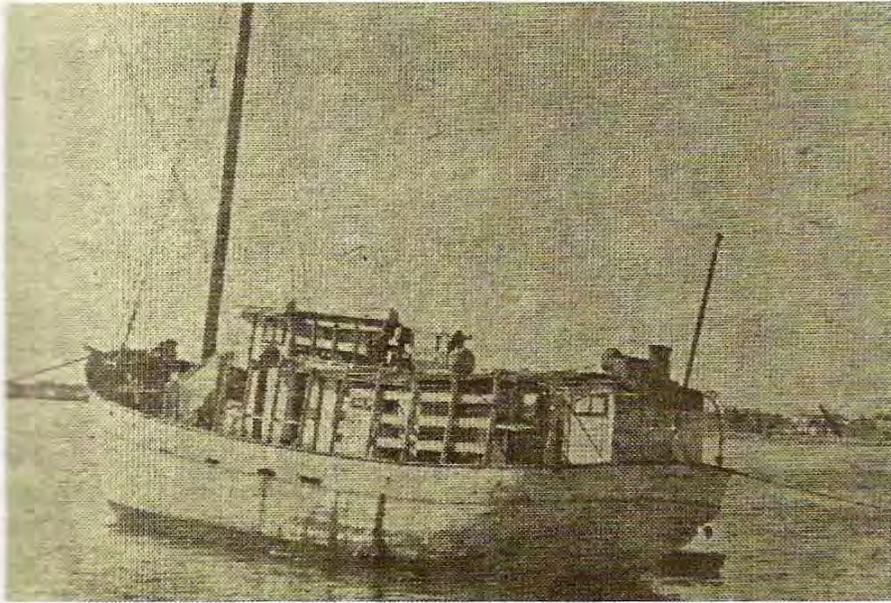
Si bien desde sus orígenes Payo Obispo se caracterizó como puerto, apenas a partir de los años treinta y hasta finales de los cincuenta el movimiento marítimo tuvo un repunte sin precedentes. Poco después, de manera inevitable, los caminos terrestres que fueron comunicando la zona con otras localidades de la península minaron la importancia de las vías fluviales y terminaron imponiéndose como la nueva forma de mover madera y mercancías de uso cotidiano. Inclusive el transporte de personas —que durante un periodo se efectuó en pequeñas aeronaves— utilizó preferentemente las sendas terrestres.

El presente capítulo aporta algunos elementos de la vida marítima en las primeras décadas de Payo Obispo y ofrece testimonios que reflejan lo que significó que la ciudad y sus habitantes vivieran, durante años, de cara al mar. *Last but not least*, queda constancia de la buena voluntad de varios interlocutores que han compartido sus recuerdos y conocimientos (hace más de diez años con Luz del Carmen Vallarta y más recientemente con quien esto escribe) para que pudieran ser incorporados a la memoria colectiva de las nuevas generaciones. Nuestro agradecimiento por la paciencia y ayuda de José T. Córdova Martínez (Chetumal), Hilario Poot (Chacchoben), Juventino Ramos Marín (La Unión) y Enrique Trujillo Baqueiro (Chetumal), así como a quienes no alcanzaron a celebrar con nosotros el primer centenario de la ciudad: doña Lumanda Barquet (Chetumal), don Nicolás Carrillo Aké (Chetumal) y don Luis Lizárraga Staines (Chetumal). Nuestro reconocimiento también para Ana Grissel Campos Balam, estudiante de antropología en la Universidad de Quintana Roo, quien colaboró activamente en el proceso de investigación.



¹ Miguel Rebolledo, *Quintana Roo y Belice*, México, Stylo, 1946, p. 46.

Colección Juan A. Xacur M.



La vida de los payobispenses giraba alrededor del movimiento marítimo.

La esperanza vino por mar

Siglos antes de que se fundara la ciudad de Chetumal, los pobladores de la región utilizaban los caminos de agua que con cierta abundancia les ofrecía la naturaleza. Los mayas de la época prehispánica eran marineros experimentados que comerciaban sus productos con diversos pueblos de Mesoamérica, y a partir del siglo XVI los europeos llegaron en tropel, del Oriente, surcando el azul Caribe. Cuando, hacia fines del siglo pasado, se establecieron de manera permanente las autoridades mexicanas en la frontera con Belice y se creó un asentamiento humano definitivo, el medio más efectivo para alcanzar esta tierra era, precisamente, el amplio espectro de embarcaciones que tras largos periodos de navegación se ofrecía a los pasajeros; pocas regiones en el país tenían tal diversidad.

Enclavada en el trópico húmedo del confín mexicano, Payo Obispo creció desde la orilla del mar hacia el interior de la selva; las calles fueron trazadas y abiertas en forma reticular. Con el paso del tiempo, las familias trataron de establecerse tan cerca de la bahía como fuera posible, pues al no existir caminos que llevaran a lugares cercanos como Santa Elena, Santa Lucía (hoy Juan Sarabia), Sacxán y otros en el río Hondo; hacia Consejo, Corozal y Belice en Honduras Británica, o a plazas más lejanas, como Mérida, Campeche o Veracruz, lo más conveniente era encontrarse próximos a la actividad del muelle.

La vida de los payobispenses prácticamente giraba alrededor del movimiento marítimo: todos los productos llegaban en barco, tanto alimentos frescos o enlatados como ropa, herramientas de trabajo y medicinas; las



Colección Juan A. Xacur M.



El tráfico de cabotaje tocaba diversos puntos del litoral caribeño; los extremos eran Payo Obispo y Veracruz.

noticias tocaban a la puerta mucho después de producirse, así se tratase de periódicos y revistas o de la correspondencia enviada por familiares, amigos o socios mercantiles. Políticos y trabajadores de la selva recorrían las mismas rutas para desembarcar en Payo Obispo. Quienquiera que deseara efectuar un trámite ante las autoridades locales, debía programar su trayecto y luego recorrerlo en cayuco, gabarra o vapor.

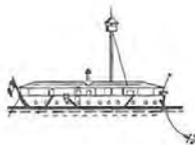
De hecho, una de las instituciones nacionales que mayor presencia tuvo en el ámbito local, por décadas, fue la marina, que en Payo Obispo contaba con una cantidad respetable de embarcaciones que cumplían con las más diversas tareas: vigilancia de la soberanía nacional, operaciones militares, combate al contrabando, etcétera.

La sociedad civil se organizó para realizar sus actividades en esas condiciones. No sólo lo referente a la economía, sino cuestiones de tipo familiar y social, pronto encontraron la forma de tener fluidez, de modo que la tardanza en construir caminos o la falta de ferrocarril no tuvieron trascendencia inmediata y afectaron lo menos posible la comunicación con otros puntos de la península de Yucatán o con regiones aún más lejanas.

¿Cómo influyó en la vida local el hecho de que todo se moviera por esos caminos de agua? Veamos algunos ejemplos.

A lo largo de la primera mitad del siglo, una de las actividades económicas más importantes del territorio federal de Quintana Roo fue la explotación de las maderas preciosas de la selva. Si bien el proceso inicial del trabajo se realizaba en el interior de "la montaña", la entrega a los compradores se efectuaba exclusivamente por vías fluviales.

Como se sabe, el corte de madera implicaba una compleja organización



de trabajadores y actividades que sólo con un correcto engranaje podía desarrollarse exitosamente. Payo Obispo era, desde entonces, el centro de gravedad de la región: allí se encontraban los concesionarios forestales y se efectuaban los contratos de monteros y cortadores, de mecánicos y carpinteros, brecheros, cusuqueros y encargados del arrastre de árboles. Uno a uno, conforme empeñaban su palabra y energía para el trabajo, debían estar listos en el momento en que zarpara el bajel que los llevaría a su destino.

En estos viajes se conducía a los trabajadores al campamento que la empresa tenía a orillas del río Hondo o de Bacalar, para luego ocupar su puesto, ya fuese en la bodega, en los talleres o selva adentro. Por el creciente número de trabajadores que se integraban a estas actividades, dichas centales eran constantemente abastecidas de un sinfín de productos que aseguraban su funcionamiento cotidiano; entre los más comunes se encontraban diversas herramientas, refacciones, combustibles y lubricantes, además de "mercancía" como azúcar, frijol, manteca, jabón, cigarros, alimentos enlatados, barriles de *saltbeef* o costillitas de res en salmuera.

Ocasionalmente los trabajadores recibían la visita de algún familiar o amigo, quienes comúnmente arribaban en algún buque de matrícula nacional o extranjera que recorría el sur de Quintana Roo; asimismo, en muchos campamentos vivían mujeres que se encargaban de preparar los alimentos para los trabajadores. Ciertamente, la bodega proveía los elementos necesarios, por lo que el abastecimiento de productos debía ser periódico. En casos de enfermedad o accidente, el trabajador afectado debía ser transportado del campamento a la ciudad para recibir atención médica.

Una vez iniciada la temporada del corte de madera, el movimiento marítimo en la zona se incrementaba considerablemente: no sólo los transcientes comunes iban y venían, sino que los buques de las empresas extractoras realizaban alguna actividad en uno u otro sentido del camino. El curso "hacia afuera" de la selva estaba relacionado con el transporte de personas, pero también con el acarreo de las trozas de caoba y cedro que debían entregarse en Belice para desde allí, en barcos de gran calado y con mayor capacidad de carga, ser llevados a su destino final en los Estados Unidos o en Europa.

Siendo la explotación silvícola, durante las primeras décadas del siglo xx, una "producción en bruto", estas maderas finas eran llevadas al puerto de Belice "en rollo"; es decir, los árboles se tumbaban con hacha y se les cortaban las ramas para dejarlos "limpios", posteriormente eran arrastrados desde la bacadilla hasta la orilla del río Hondo o de la laguna de Bacalar, donde se lanzaban al agua y se les retiraba la corteza. Cuando en estos botaderos se acumulaban varias decenas de troncos, se arreglaba su entrega al comprador. Para tal efecto, se formaban enormes balsas y se realizaba el transporte.

Estas balsas, compuestas por doscientas o cuatrocientas trozas eran remolcadas del campamento a la desembocadura del Hondo por pequeños barcos de veinte o veinticinco pies de eslora, de un pie o pie y medio de calado y una capacidad de carga de entre cuatro y cinco toneladas, cuyos



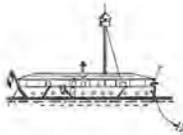
motores permitían un desplazamiento máximo de cinco kilómetros por hora. En este trayecto, que en ocasiones duraba muchas horas, los balseros —que hacían el viaje sobre la madera— eran responsables de que ningún tronco se desprendiera de la balsa y se encargaban de que en los vericuetos del río o del estero de Chac los troncos siguieran el cauce sin tropiezos. Cuando se presentaba alguna dificultad, los barcos debían detener su marcha hasta que se arreglase el desperfecto.

Entonces los balseros —como hay curvas, y ellos nunca pudieron reformar una cosa que la naturaleza construyó— tenían que estar pendientes, a veces cuando se atoraba [una troza] tenían un palo con ellos, obligaban a la balsa a dar vuelta. Pero eso les tardaba, considero que tardaba días para poder llegar a su destino. En el estero de Chac llegó a haber maderas que no pudieron pasar, aquí se rajó una con dinamita [...] la rajaron a la mitad y tampoco la pudieron sacar de ahí. [...]

Usted se quedaba viendo un barco de esos jalando una balsa, se quitaba de Buenavista, por ejemplo, y decía "voy a Xtoctmoc", y salen los dos juntos, usted llega a Bacalar y el barco todavía no llega a Xtoctmoc, y eso que usted viene a pie, porque a pie era la única forma de transportarse...²

En muchas ocasiones, cuando se llegaba a la desembocadura del río, además de reforzarse, estas balsas se amarraban al mangle de la ribera en espera de que los remolcadores, más grandes y con motores suficientemente potentes para adentrarse en el mar, las transportara hasta el puerto de Belice. Las balsas se componían exclusivamente de cadenas y "perros" que fijaban y mantenían juntas las trozas, que se acomodaban en filas, unas detrás de otras, y en los extremos de cada fila se enrollaban las cadenas que se amarraban a los perros; éstos consistían en

un pedazo de fierro, tal vez de media pulgada de grueso por dos o dos y media de ancho, con un agujero en una punta y en la otra tenía una media punta achatada para que pueda entrar en la troza. Se metía con un marro pequeño o con un hacha que servía también para sacar los perros de las trozas cuando iban a cambiar con otra cosa más... más fuerte, para que resistan los jalones de los remolcadores grandes que venían hasta aquí a buscar esas balsas...³



Durante los primeros años del siglo, las compañías radicadas en Honduras Británica (Stanford, Mengel, BEPC, etc.) contaban con sus propias embarcaciones y los contratistas mexicanos utilizaban sus servicios mediante el pago del flete correspondiente. Sin embargo, con el paso del tiempo y la capitalización de algunos empresarios locales, se fueron adquiriendo navíos para llevar adelante esa actividad.

Como no existían astilleros en Payo Obispo, los carpinteros de ribera de la zona desempeñaron un papel fundamental en la construcción, el mantenimiento y la reparación de embarcaciones. Entre los primeros que se dedicaron a estas labores se hallaban especialistas procedentes de Belice.

² Entrevista con don Juventino Ramos Marín, 21 de mayo de 1987.

³ Entrevista con don José T. Córdova Martínez, 22 de octubre de 1997.

Ejecución Juan A. Xacur M.



Payo Obispo no tuvo astilleros. En la construcción, mantenimiento y reparación de barcos, los carpinteros de ribera de la zona desempeñaron un papel fundamental.

como George Meggs y José Babb, quien era dueño de la canoa *Illusion*. Ambos trabajaban, durante la segunda década de este siglo, en los talleres de reparación de la Corporación Militar de Xcalak. Unos veinte años más tarde, Dick Hinds construyó el *Nueva Lucía* para Pascual Coral.

Tres de los principales concesionarios forestales: José Guadalupe Aguilar Carrasco, Pascual Coral Heredia y Gregorio Marrufo Hernández, compraron o mandaron construir barcos para el arrastre de madera. Lentamente al principio, pero con un ritmo sostenido después, los concesionarios fueron haciéndose de embarcaciones para reducir la cantidad pagada por el servicio de transporte. Así, la Casa Aguilar contaba hacia 1935 con varios navíos de poco calado que tenían en popa un medio túnel donde trabajaba la hélice y no calaba mucho, de tal suerte que podían transitar en aguas poco profundas.

El *Fanchote* y el *Pepito* fueron remolcadores de esa casa comercial cuyos motores tenían 120 y 80 caballos de fuerza respectivamente. Más adelante, José Guadalupe Aguilar decidió hacer envíos a Belice y a Nueva Orleans con escala en La Habana. Con el propósito rentó barcos de 150 y 200 toneladas; más adelante mandó construir el *Juanita*, con una capacidad de carga aproximada de 175 toneladas, y posteriormente el *Bacalar*, de mayor tonelaje.

Asimismo, contaba con tres lanchones grandes: *Santa Elena*, *Calderitas* y *Fénix*, con capacidad para transportar 100 000 pies cúbicos de madera cada uno.⁴ Participar en la adquisición y el transporte de mercancías de uso

⁴ Cada pie cúbico de caoba pesa aproximadamente 1.6 kilogramos (el de cedro es un poco más liviano), lo que significa que la capacidad de carga de los lanchones no era menor de 160 toneladas. *Ibid.*



cotidiano fortaleció a esta empresa, que no sólo usaba sus buques, sino que también fletaba barcos que se movían tanto a pura vela como con motor.

Aquí gozamos siempre de buenos artículos comestibles, no porque no quisiéramos consumir lo nacional sino porque el tráfico de Veracruz hasta aquí tardaba un mes en ir y regresar; entonces los barcos como la *Xpít*, la *Cozumel*, después la *Marucha* y otros que hacían el tráfico de cabotaje pasando Xcalak, por Cozumel, Isla Mujeres, Holbox, por toda esa zona donde dejaban un poco de mercancía. Recogían un poco de copra, lo dejaban en Progreso y seguían a Campeche y de allá a Veracruz; de regreso traían mercancías como maíz, frijol, arroz, algo de papas, cebollas y desde luego resultaba más barato que los que vendían aquí; nada más que el riesgo, el traslado, de repente ya llegaba descompuesto o descomponiéndose...⁵

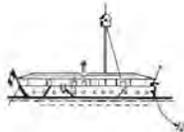
Después, varios barcos grandes de la Casa Aguilar cambiaron de actividad, se les ocupó para remolcar lanchones hasta Puerto Cortés, Honduras; también transportaban combustible para las empresas Esso y Shell y abastecían de gasolina a la cooperativa pesquera de San Pedro, en Belice. Un dato que refleja las condiciones imperantes en la zona sur de Quintana Roo es que con el paso de los años, inclusive navíos que sirvieron en la Segunda Guerra Mundial llegaron a esta zona de México para la exportación de maderas finas hacia los Estados Unidos.

La Casa Aguilar alcanzó a capitalizarse de manera importante, combinando actividades económicas tales como la explotación de madera, transporte de personas y alimentos, comercio de mercancía, flete de barcos y la operación de un aserradero en Santa Elena. Tal empuje económico se reflejó en la cantidad de barcos que poseía. Además de las embarcaciones mencionadas, contaba con las siguientes; *Río Jass*, *Betito*, *Felicitas*, *Felipe* y *Tito*; por el color característico de todos los cascos, a los barcos de don Guadalupe se les conocía popularmente como "la flota negra".

Entre las embarcaciones utilizadas en el transporte —arrastré o carga— de madera y de mercancía se contaban también el *Nueva Lucía* y el *Delma*, de Pascual Coral; *Venus* y *Nautilus*, de Francisco Asencio; *Carlos*, O.C.L., de matrícula beliceña; *José Manuel* y *Buenavista*, de don Pepe Padrón Zetina; *Alvarito* y el velero *Merchiston*, de Pablo Noble; *Norman* y *Cannon Ball*, de John Willoughby; *Juanito* y el velero *Rosita*, de un señor de apellido Castillo; *José María Azcorra* y el *Goyito*, de don Gregorio Marrufo; *Carlos II* y *Marucha*, de la familia Sánchez. La mayoría de estas embarcaciones tenían una capacidad de entre 150 y 200 toneladas de carga.

Otras embarcaciones que se dedicaban al comercio, que recolectaban copra cuando iban a Progreso y llevaban mercancías de allí a Payo Obispo, eran la *María Fidelia* de don Gonzalo Marrufo, la *Claudio Canto* del capitán del mismo nombre; *Elizabeth*, *Oscar Coldwell* y *León de los mares*, todas de Cozumel, mientras que la *Dora* y el *Cisne* tenían su base en Isla Mujeres.

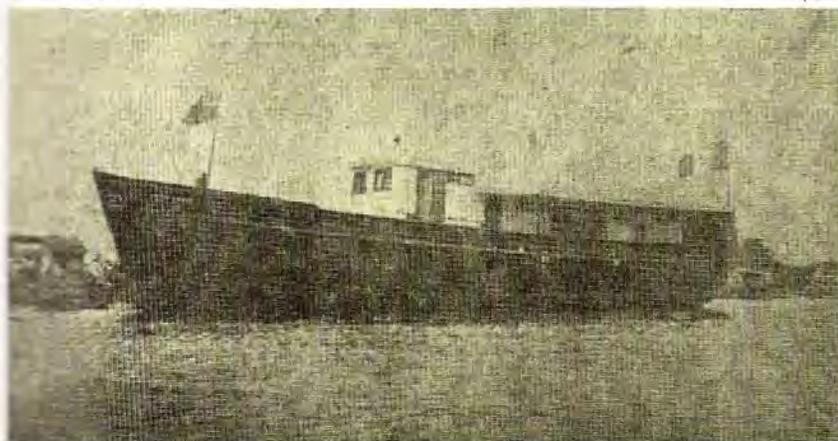
No era extraño que los habitantes de las islas norteñas —con una larga



⁵ *Ibid.*

Simulacro En marcha

[1942]



Motonave *Juanita* construida por la firma José G. Aguilar, de Chetumal.

tradición marinera— y los de la capital del territorio incluyeran entre sus negocios la compraventa de embarcaciones. Un caso típico fue el pailebote *Amalia* que, teniendo en el cozumelero Macario Aguilar a su primer dueño, fue vendido a Mariano Angulo Medrano, conocido comerciante chetumaleño que le cambió el nombre a *Vicente Guerrero*. Posteriormente, pasó a manos de Coty Trujillo, quien lo rebautizó inicialmente como *Nelly* y tiempo después, al servir en Progreso como barco de pesca con congelador, llevaría por nombre *Génesis*.⁶

Otra empresa importante en Payo Obispo fue la Casa Garabana, que se dedicó a diversas actividades comerciales. La Compañía Importadora y Contratista, de Isidro Garabana, fungía como sucursal de G. y O. Braniff, y ya en 1913 había realizado obras de mejora en las oficinas de la jefatura política del territorio, ubicada entonces en Santa Cruz de Bravo.⁷

Entre los renglones más importantes en la actividad de la Casa Garabana cabe mencionar el transporte y el flete; embarcaciones como el *Marucha*, el *Laguna*, el *Quintana Roo* o el enorme *Caomex*, traían carga de Veracruz y a veces llevaban madera a Belice o la entregaban en los Estados Unidos; de Nueva Orleans cruzaban a Veracruz, de donde llevaban su carga completa hasta Payo Obispo.

...había varios barcos de aquí a Progreso, con los que [...] traían la mercancía [...] que todo el comercio consumía. Llegaban los barcos de Progreso a Payo Obispo, era una fiesta, sobre todo en días de luna llena, porque todo el muelle se llenaba de gente, todo el pueblo corría al muelle a ver quiénes llegaron, era una novedad [...] salíamos al ver que venía el barco desde Punta Estrella, todo el pueblo está esperando en la punta del muelle la llegada de ese barco, a ver qué novedades

⁶ Entrevista con don Enrique Trujillo Baqueiro, 20 de noviembre de 1997.

⁷ Cfr. Archivo General de la Nación, Fondo Gobernación, Periodo Revolucionario, vol. 116, exp. 61.



trae, quiénes llegaron y qué trajo de mercancía y el comercio se surtía, traían papa, frijol, arroz, todo traían [...] ése era el trayecto que tenían en ese tiempo. No había aviones ni nada, era puro mar...⁸

Varias casas comerciales de la ciudad tenían barcos que recorrían el río Hondo ofertando mercancías de uso cotidiano. Muchas familias asentadas en campamentos y hatos esperaban la llegada de estos comerciantes para contar con productos como manteca, sal, ropa y utensilios varios. En ocasiones, cuando las condiciones económicas no eran particularmente favorables, se prescindía de la mediación del dinero y con cierta facilidad se daba paso al trueque de mercancía por productos cosechados, recolectados o cazados en la selva.

Así como las buenas noticias y las novedades que levantaban revuelo entre los habitantes de Payo Obispo llegaban del oriente, también por esta vía siempre cambiante por su fluidez pero siempre constante en su naturaleza, alcanzaban esta tierra por la vereda líquida de la bahía de Chetumal las complicaciones y los problemas:



Cuando los obregonistas, yo recuerdo que en esa época, casualmente en el mes de noviembre [de 1923], fui a representar una obra de don Juan Tenorio y mi cuñado Antonio hacía de don Juan Tenorio, entonces esa obra se iba a representar en Corozal, y ahí se presentó, pero [...] ya sonaba que iba a haber revolución, y ya luego el gobierno andaba muy mal, en el aspecto de que todos vivíamos con sobresalto. [...] En junio [de 1924] fue cuando entraron los obregonistas; en mayo, más o menos, dijeron que todas las familias se pasaran a vivir a Corozal, porque iban a entrar, porque iba a haber revolución [...] Nos fuimos a vivir a Consejo, entonces nos tocó a nosotros presenciar, no aquí en Chetumal, porque aquí no estábamos, pero todas las familias con sus muchachas se salieron de Chetumal, porque teníamos miedo, decían que iba a haber balacera [...]

En la mañana, tempranito, vimos el escándalo; se oía hasta allá el ruido de ametralladora, de balazos. Salimos ahí al muellecito de Consejo y veíamos los barquitos que venían entrando por Punta Estrella, pero venían echando ametralladora, venían ametrallando al pueblo, y de ahí estaban contestando...⁹

No se puede dejar de apuntar que durante la primera mitad de la década de los treinta, del puerto de Payo Obispo se exportaban una variedad enorme de mercaderías. Por la naturaleza del territorio, es evidente que no todo se producía en Quintana Roo, por lo que resulta claro que muchos productos llegaban merced a la labor de flete que realizaban diversas empresas locales. Las exportaciones más comunes eran alcohol, aletas y pieles de tiburón; artefactos de celuloide, de cuero, de henequén, de hierro y acero; aves de corral, botellones y garrafones, café en grano, cerveza, cilindros para líquidos y gases, cobre electrolítico, escobas, esponjas en estado natural, ganado caballar, ganado vacuno, *gas oil*, maquinaria, mate-

⁸ Entrevista de Luz del Carmen Vallarta Vélez con doña Lidiana Barquet, 23 de mayo de 1957.

⁹ *Ibid.*

Colección Juan A. Xacur M.

[1941]



El faro de Payo Obispo, instalado en el reloj del cruceamiento de las avenidas 22 de Marzo y 2 de Abril.

rias vegetales, muebles de casa, pieles de lagarto, sandías, tambores, telas y tejidos, tortugas, vidrio, cristal labrado y zapatos.¹⁰

De barcos, marineros y alijadores

Durante el gobierno del general Rafael E. Melgar (1935-1940), el movimiento marítimo se incrementó considerablemente con el esfuerzo de reactivación de la economía regional, por lo que la ciudad —llamada Chetumal a partir de 1936— vio transformarse cualitativamente una actividad asociada al movimiento de buques: el alijo de la carga traída de diversos puertos. Desde hacía muchos años las mercancías habían sido desembarcadas en el muelle fiscal para su inspección por parte de las autoridades aduanales. Realizados los trámites correspondientes, los alijadores entraban en escena hasta concluir con la entrega de cajas, barriles, paquetes y todo tipo de productos y envíos en las casas comerciales y con los particulares.

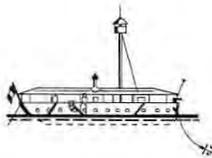
Usualmente, la labor de llevar tierra adentro lo que había llegado por mar se realizaba con carretas jaladas por bestias; el aumento en el volumen de carga significó la modernización de los medios de trabajo para quienes se dedicaban a esta actividad.

...había unos remolquitos que sirven como para llevar dos o tres personas con sus remos o palancas; éstos los usaban, por ejemplo, para ir hasta una gabarra que está fondeada distante del muelle cincuenta o cien metros; entonces van a

¹⁰ Véanse las noticias de exportación emitidas por la Aduana Marítima y fronteriza de Chetumal, localizadas en el Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores, bajo las clasificaciones IV-255-2, IV-304-85, IV-482-18, IV-507-29, IV-533-5 y IV-609-30.



verificar si no están con mucha agua, a achicarlos; se van en una panga de ésas y ahí están mientras algún movimiento mayor que se tenga que hacer. Por ejemplo, el alijo de los barcos lo llevaban en un lanchón de ésos para transportar parte de la carga hasta aquí, al muelle; ya en el muelle pues intervenían los alijadores, tenían primero unas plataformas..., unas ruedas de hierro que iban [sobre] unas vías, rieles, hasta la punta del muelle; entonces eso lo cargaban, media tonelada tal vez, y empujado lo traían hasta las bodegas de la aduana, que tenía que despacharse, papeleos, y de allá la levantaban las carretas para llevar hasta las casas comerciales, así fueron cambiando después a los camiones de llantas de cuatro o cinco toneladas.¹¹



Así, poco a poco, se introdujeron vehículos de motor que, adaptando su estructura cuando se hacía necesario, permitían realizar más eficientemente la labor de entrega de los productos confiados a los alijadores. Para 1936 existía ya una organización que regía las tareas del gremio. De esta forma, el Sindicato de Alijadores Marítimos "Francisco I. Madero" no sólo aseguró su existencia por décadas, sino que amplió su cobertura al afiliarse a la CTM y con el tiempo se transformó en el Sindicato de Alijadores y Estibadores Marítimos y Terrestres. A tal grado creció el movimiento de descarga que en ese mismo año estaba en funcionamiento el Sindicato de Carretilleros y para la década de los cuarenta, muchos alijadores trabajaban en la cooperativa "Francisco Sarabia", amén de la existencia del Sindicato de Transporte "Andrés Quintana Roo".¹²

Por otro lado, quienes laboraban en los barcos se aglutinaron en el Sindicato de Marineros que, nacido también durante el gobierno de Melgar,

[antes] no estaban unidos, pero luego se organizó el sindicato [...] llegó a tener como cien socios [...] que hacíamos las conquistas de los barcos grandes de cabotaje, y que fue apoyado por los gobiernos del territorio. [...] En ese tiempo se formalizó la explotación de madera, ya ameritó que los contratistas hicieran sus barcos y usaran mucho personal...¹³

Quienes formaban parte de la marina mercante adquirían en la práctica los conocimientos necesarios para trabajar en las embarcaciones; la tradición y el uso cotidiano de ellas permitía hacerse de la destreza y experiencia en lo referente a su operación. Capitanes, patrones, maquinistas y marineros se hacían en el fragor del trabajo mismo; quienes realizaban viajes fuera de la zona debían conocer a la perfección tanto las condiciones de la ruta como el arte de gobernar un barco, pues por la poca profundidad de la bahía y la bravura del mar Caribe, se requerían pericia y mañas suficientes para evitar el fracaso de este tipo de empresas.

Sí, se hacían en la práctica [...] porque han andado con otros que conocían [...] necesitaban un poco más de reconocimiento, conocer los rumbos también,

¹¹ Entrevista con don José T. Córdova Martínez, 25 de octubre de 1997.

¹² Entrevista de Luz del Carmen Vallarta con don Nicolás Carrillo Aké, 11 de agosto de 1987. Véase también Archivo General de la Nación, Manuel Ávila Camacho 543.3/36; Miguel Alemán Valdés 609/520 y Lázaro Cárdenas del Río 525/28.

¹³ *Ibid.*

Colección Juan A. Xacur M.



En el alijo de los barcos, los vehículos de motor vinieron a facilitar la entrega de los productos.

porque lo mismo andan de noche que de día y calculan más o menos las distancias, [...] salían del puerto a las cuatro de la mañana, de manera que llegaran con buena luz al faro de Punta Piedra, salían de día por los quebrales, frente a San Pedro o frente a Cayo Icacó y ya salían al Caribe; paraban en Xcalak, que era su primera entrada [...] a cargar copra [...] luego a Cozumel e Isla Mujeres, Progreso y de ahí a Veracruz.¹⁴

La actividad de los barcos estaba sujeta a la constante vigilancia y supervisión de la aduana local, que tenía pequeños botes con los que se habilitaba la inspección ocular de la carga transportada. Tales medidas buscaban evitar el contrabando tanto de la producción local de chicle como de mercancías procedentes de Belice, los Estados Unidos o el interior de la república, pues ha sido una constante de todas las épocas y con todo tipo de mercancías, “[quien] sabe que puede arruinar su prestigio, su trabajo recto, pues no se mete en cosas de éstas, hace las cosas como se deben hacer”,¹⁵

Para fines de orientación, y como cualquier otro puerto, Payo Obispo contó desde sus inicios con un faro. Inicialmente se encontraba en la punta del muelle, pero como no era su mejor ubicación, se le cambió de lugar. Su nuevo emplazamiento fue la parte superior del reloj de la ciudad, instalado en una monumental edificación del cruzamiento de las avenidas 22 de Marzo y 2 de Abril. Desde esta esbelta estructura, de unos diez metros de elevación, emitía los destellos que guiaban a los marineros a un destino seguro.

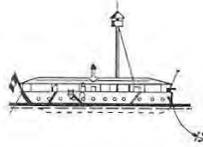


¹⁴ Entrevistas con don José T. Córdova Martínez, 22 y 25 de octubre de 1997.

¹⁵ Entrevista con don José T. Córdova Martínez, 22 de octubre 1997.

Ir y venir por caminos ondulantes

¿Con qué servicio de transporte marítimo contaban los payobispenses? ¿Cómo se movían a las poblaciones más cercanas de la colonia inglesa de Honduras Británica? ¿Cuánto tiempo tomaba llegar a puertos lejanos? Los recuerdos de integrantes de la segunda generación de payobispenses señalan con particular claridad a don Ángel Carrillo Romero y su hermano Esteban, cuyos esfuerzos estuvieron dirigidos al transporte local de sus conciudadanos.



Esteban Carrillo heredó de Ángel una pequeña embarcación llamada *Manuelito*, con la que realizaba el transporte de pasajeros entre Payo Obispo y el puerto más cercano, Punta Consejo, localizado al norte de Belice. Durante años, por lo menos las décadas de los veinte y los treinta, este barco efectuó dos viajes redondos diarios entre los puntos mencionados. Don Nicolás Carrillo, hijo del dueño original del barco, quien trabajó desde muy joven en este trayecto, recuerda así la época:

Mi papá [quien falleció en 1926] fue uno de los que fundaron el primer servicio internacional de pasaje, de aquí a Consejo [...] La salida de aquí [Payo Obispo] en la mañana era a las ocho [...] llegábamos ahí como a las nueve, ya los coches de pasaje estaban esperándonos [para ir a Corozal u otros poblados] [...] en una hora hacíamos los trámites, la policía de allá tomaba los nombres del pasaje que va a venir y del que está entrando [a Belice], llegábamos aquí a la vuelta como a las diez u once de la mañana. [...]

Entre las dos y las tres me iba yo al muelle otra vez [...] para que salgamos a las tres de la tarde; ya el pasaje sabía la hora de salida [...] en esa época [1931] se cobraba cincuenta centavos por persona, llevábamos de ocho a diez pasajeros. El barco era chico, aproximadamente unas tres, cuatro toneladas, tenía su caseta; era de vela y motor, cuando estaba fresco el viento y no era necesario usar el motor, pues a pura vela. [...]

Lo que [también] hacíamos era el servicio de correspondencia, en ese tiempo venía por medio vía Suchiate, entonces pasaba vía Suchiate por Belice y llegaba aquí a Corozal y de Corozal a Consejo, pero había veces que si venía regular correspondencia pues teníamos que hacer viaje especial para ir a recoger la correspondencia... entonces el correo que venía de México [...] daba vuelta por Guatemala [...] [ese año] mi tío le puso [al barco] *María Rosita*...

Era el único medio de transporte y de aquí para allá la gente iba a comprar [...] venía mucha gente, no sólo de Corozal, sino de [la ciudad de] Belice [...] había que hacer dos viajes, bajábamos al pasaje y nos retachábamos a buscar al resto de la gente.¹⁶

Con el paso del tiempo don Esteban mandó construir el *Carmita*, que también fue dedicado al servicio de transporte a Punta Consejo. Con este barco sustituyó al *María Rosita* y se puso a la altura de una ciudad que crecía permanentemente. De Orange Walk, los beliceños se movilizaban a Corozal para embarcarse en el *Africola* o en el *Rómulo* para viajar a la ciudad de Belice.

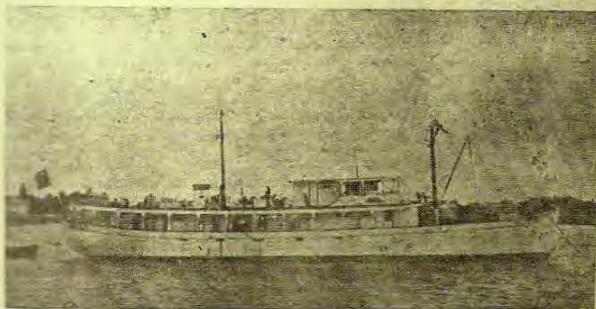
Paralelamente, el correo que llegaba por Xcalak era transportado a Payo

¹⁶ Entrevista de Luz del Carmen Vallarta con don Nicolás Carrillo Aké, 11 de agosto de 1987.

Periódico En marcha

[1942]

Moto-Nave "QUINTANA ROO"



COMODA, RAPIDA, ECONOMICA Y EXACTA.
 IDEAL PARA LOS HOMBRES DE NEGOCIOS Y TURISTAS
 CHETUMAL, ISLA MUJERES, COZUMEL, CHICXULUB,
 VERACRUZ Y VICEVERSA.
 CAMAROTES PROPIOS PARA FAMILIAS

Motonave Quintana Roo.

Obispo en los barcos de los pescadores de esa comunidad, que además de entregar la correspondencia y desembarcar algunos pasajeros que vinieran de ese puerto, tenían una modalidad curiosa de ofrecer lo que habían obtenido del mar:

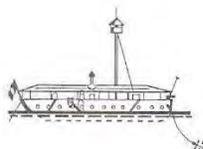
...uno iba al muelle y allí compraba el pescado vivo; los barquitos traían tanques que tenían partes de casco selladas [pero] con agujeros por fuera para que siempre tuvieran agua, adentro venía como una trampa que tenía allá el pescado [...] quedaba como una laguna. No podía salirse el pescado y metían una red y sacaban seis, ocho pescados; una sarta para una familia llevaba seis pescados [...] podía comprar uno en el mercado su pescado fresco o allá en el muelle, iba y compraba su sarta de pescado a tres pesos, cuatro pesos; traían el caracol también, allí mismo lo sacaban, hacían su sarta de caracoles, los que quisieran comprar, fresquesitos...¹⁷

Quien deseaba ir a Bacalar iniciaba el viaje en el muelle local en barquitos de dos pies de calado, se adentraba en el río y a través del estero de Chac llegaba a la laguna de Mariscal, que se comunica con la de Bacalar por pequeños creeks, hasta llegar al poblado del mismo nombre. Trasladarse a lugares más lejanos implicaba un viaje largo, no siempre exento de vicisitudes o riesgos. Hace sesenta años, ir a la ciudad de Belice tomaba dos días, y emprender el trayecto a Progreso o Veracruz significaba embarcarse en una aventura que podía prolongarse semanas e implicaba incomodidades, no siempre menores. Doña Lumanda Barquet ofreció en entrevista una visión pintoresca de estos viajes:

¹⁷ Entrevista con don José T. Córdova Martínez, *ibid.*



Colección Juan A. Xacur M.



Era necesario adentrarse en el río Hondo y entrar a las lagunas de Mariscal y Bacalar para llegar al pueblo de San Joaquín de Bacalar.

A Payo Obispo venían barcos de Progreso. Hace muchos años venía un barco que se llamó *Las nieves*; el *Cozumel* también era un barco muy grande del que don Ramón González fue el capitán. La *Marucha*, que por cierto le decían “la bailarina del Caribe”, porque era muy plano de abajo, entonces [...] con las olas se hacía para arriba y para abajo y para todos lados, y era una cosa que el que iba adentro se mareaba, sufría...

Se llenaban los barcos y [los pasajeros] dormían... unos tenían camarotes, pero más bien sobre cubierta dormíamos. Sí, no había camarote, no había nada; había camarote para el capitán, para los sobrecargos, pero nosotros no... sobre cubierta y luego nos tapamos. Cada quien llevaba sus cobijas y sus almohaditas, los que íbamos a viajar preparamos ese equipaje, ya sabía usted que iba a dormir sobre cubierta; era muy pesada la travesía, pesadísima...

Pues si llovía nos metíamos a los camarotes amontonados [...] porque abajo hay unas cabinas pero no se soporta el calor, es una cosa terrible, quién no iba a dormir sobre cubierta con la brisa del mar.¹⁸

Hacia los años cuarenta, en este trayecto tanto los barcos de vela como los de motor se orientaban por los numerosos faros localizados en la costa caribeña de Quintana Roo. En la bahía de Chetumal, en el paso que da salida a mar abierto, se localizaban desde entonces pequeños faros en Punta Piedra y Cayo Sabana; por el litoral se encontraban en Xcalak, Punta Herrero y la bahía de la Ascensión, mientras que el norte contaba con este tipo de servicio en Punta Celarain y Punta Molas en Cozumel, Puerto Morelos, un señalamiento en La Bandera, un faro en la punta sur de Isla Mujeres, para rematar

¹⁸ Entrevista de Luz del Carmen Vallarta con doña Lumanda Barquet, *ibid.*

Colección Juan A. Xacur M.



Durante los viajes era común que los pasajeros durmieran sobre cubierta.

con el faro más alto de la ruta —de 42 metros de altura— localizado en la isla Contoy.

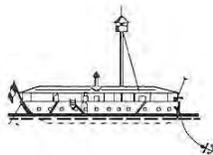
Al internarse en el Golfo de México, la primera guía era Cabo Catoche, con un faro de entre 15 y 20 metros de altura; le seguía uno pequeño en Punta Mosquito. Tanto Holbox como Coloradas tenían una farola —izada en lo alto de un mástil— con un faro intermedio en El Cuyo; la tercera farola del camino anunciaba a San Felipe, y desde ese punto se enfilaba hacia Progreso, cuyo faro casi alcanzaba los 40 metros de altura.¹⁹

En 1941 el general Gabriel R. Guevara envió una delegación deportiva a la ciudad de México para representar a Quintana Roo en los primeros Juegos Deportivos de la Revolución. Don José T. Córdova, que contaba entonces con algo más de veinte años de edad, formaba parte del equipo de basquetbol. El viaje tuvo sus complicaciones:

De aquí viajamos en el *Alberto II*, era un barco que rentaba la Casa Aguilar para transportar su mercancía [...] nos iba a llevar a Veracruz, pero desde que salimos al Caribe para entrar a Xcalak empezamos a tener problemas [...] luego a Cozumel, llegamos en la noche. [...] Jugamos un partido, pero desde que salimos allá en la explanada yo sentí que todo se movía... Al otro día seguimos, paramos en Isla Mujeres; en Progreso estuvimos otro par de días golpeando la playa como cuarenta de nosotros. En Chixuhulub abandonamos el barco que llevábamos [...] y nos metimos a otro que se llamaba *El Reino*, era un gran pailebote [...] tenía cuatro camarotes, como ocho o diez literas nada más, otros en el suelo y



¹⁹ Entrevista con don Enrique Trujillo Baqueiro, *ibid.* Don Enrique recuerda a varios guardafaros que estaban en funciones durante la década de los cuarenta: Everardo Vega en Cabo Catoche, Carlos Castilla y Guillermo Sánchez en Contoy, Gregorio Mendoza en Puerto Morelos, Patricio Rivero en Punta Molas, Manuel Martín Mendoza en bahía de la Ascensión, así como a José López, Jesús García y Guillermo Sauri en Punta Herrero.



la mayor parte pues allá afuera sobre la estiba de carga; se venía la lluvia y nos metíamos debajo de la lona [...] ya cuando llegamos a Veracruz, veíamos horas y horas las luces, pero no llegábamos...

De Campeche para allá nos agarra un norte, ya habíamos pasado Cayo Arcas y el capitán decide dar vuelta para refugiarse, pero nosotros decidimos continuar, eran unos olones... cómo ha cambiado esto del barco, las generaciones actuales ya no tienen ninguna referencia al respecto, eso se acabó...

Aquí nos embarcamos el 12 de octubre, así es que cuando llegamos a Veracruz fue el día 2 de noviembre.²⁰

Se cierran veredas y se abren caminos

Con la apertura de los primeros caminos carreteros que comunicaron con otros puntos de la península, el tránsito marítimo que caracterizó a la zona inició un declive que concluiría con la pérdida total de su importancia.

Entre los barcos que sobrevivieron a ese destino, en parte por haber iniciado sus actividades después del ciclón *Janet*, se encontraba el *Mensajero de la Salud II*, un barco hospital perteneciente a la Secretaría de Salubridad. Llegado de Tabasco y habilitado explícitamente como hospital, comenzó a funcionar alrededor de 1962. Sus recorridos por el río Hondo se programaron para desarrollar una campaña contra el paludismo y la tuberculosis y no restringía sus atenciones a la ribera mexicana. Entre los poblados beliceños que recibieron los beneficios de esta campaña se encuentran Douglas, San Román y San Antonio. Don Nicolás Carrillo Aké fue su único capitán.

Era un barco de tres pisos [...] [contaba con] camarote de tripulación, el de las enfermeras y el de medicinas; tenía botica, consultorio, cocina, comedor, cuarto de operaciones [...] en él éramos el equipo médico —un doctor, tres enfermeras y un enfermero— en el equipo de tripulación el capitán, maquinista, dos marineros y camarero. [...] Y duraba el viaje ocho o diez días. [...] El servicio del barco duró cuatro años y medio.

[Como capitán del barco] el primer doctor que me pusieron fue el doctor Canul, después vinieron el doctor Chan; el doctor Castillejos fue el último. [...] Las enfermeras, Rosa Reinhardt fue la jefa, las otras fueron Ruth Encalada y Lucelly Carrillo. [...] Había medios para proporcionar medicinas gratuitas.

El gobernador Rufo Figueroa supo que el barco estaba abandonado y que era muy necesario para el servicio y trató de volver a utilizarlo; muere el gobernador y quedó otra vez. Se acabó y lo dejaron allí en Santa Elena, se fue a pique [...] su base era Santa Elena, de ahí íbamos a Juan Sarabia, Sacxán, Palmar, Ramonal, Allende, Sabidos, Álvaro Obregón, de ahí al lado beliceño y salíamos de nuevo al lado mexicano, visitábamos Pucté, Cacao, Cocoyol, Botes y hasta Chunabá, luego Estero Franco y Lagunita... hasta ahí llegábamos. Eran cinco días de ida y cinco de regreso.²¹

Uno de los últimos barcos que transitó el río Hondo arrastrando madera para la MICO fue el *Petronila*, de don Nicolás Carrillo, quien a principios de

²⁰ Entrevista con don José T. Córdova Martínez, *ibid.*

²¹ Entrevista de Luz del Carmen Vallarta con don Nicolás Carrillo Aké, *ibid.*

Colectión Juan A. Xacur M.



Con la apertura de los primeros caminos carreteros se inició el declive del tránsito marítimo.

los años ochenta se separó de una actividad que fue referencia obligada durante décadas en el sur quintanarroense.

...desgraciadamente ese barquito, uno de mis marineros se descuidó y en ese tiempo había mucha corriente y quiso hacer una maniobra y no lo pudo aguantar. El barco se estrelló contra las piedras, contra un muro que hay allá [...] por Huay Pix [...] y se rompió.

Entonces compré otro barco que le puse *Carlos* [...] pues cuando terminé de trabajar en la MIQRO se lo vendí a uno de la fábrica, porque a mí ya no me convenía... el comprador tampoco le pudo dar mantenimiento y ahí se quedó el motor, ahí se hundió.²²

Notas finales

La vida marítima de Payo Obispo prevaleció más de medio siglo; muchos de sus habitantes nacieron, crecieron y vivieron con la seguridad de que del clima y del carácter particular del mar, el río o la laguna dependía el curso de las actividades cotidianas. Ello confirió un carácter particular al ritmo vital de esta parte de México y creó rasgos culturales que fueron heredados por varias generaciones.

Las páginas anteriores sólo muestran a una pequeña parte de los protagonistas y de las condiciones de vida de la ciudad, en una época que demandó con especial ímpetu el mejor de los esfuerzos y la más firme de las voluntades de quienes deseaban forjar un patrimonio para sus familias y una población digna para sus herederos.

Una época y varias formas de llevar adelante la vida han pasado. Es importante que su esencia vital se mantenga entre nosotros.

²² *Ibid.*



Embarcaciones que salieron del puerto de Payo Obispo. Julio de 1912

Fecha	Nombre del buque	Clase del buque	Nacionalidad	Destino	Documentos	Núm. de pasajeros
17	<i>Dreamer</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Cuestionario	4
17	<i>F. Alston</i>	Balandro	Inglesa	Belice	Lista	7
19	<i>Three Brothers</i>	Balandro	Inglesa	Belice	Lista	10
22	<i>Minoru</i>	Motor	Inglesa	Belice	Lista	6
22	<i>A. Baldwin</i>	Motor	Estadounidense	Corozal	Cuestionario	2
24	<i>Dreamer</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Cuestionario	3
24	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
24	<i>Obispo</i>	Pailebote	Inglesa	Belice	Cuestionario	5
24	<i>Progreso</i>	Pailebote	Inglesa	Corozal	Cuestionario	1
25	<i>A. Baldwin</i>	Motor	Estadounidense	Corozal	Cuestionario	1
29	<i>Lily</i>	Bote	Inglesa	Corozal	Cuestionario	2
31	<i>Banana</i>	Lancha	Inglesa	Belice	Cuestionario	3
<i>Total</i>						47

FUENTE: AGN, Gobernación, Período Revolucionario, vol. 92, exp. 81, sin foja.

Embarcaciones que salieron del puerto de Payo Obispo. Octubre de 1912

Fecha	Nombre del buque	Clase del buque	Nacionalidad	Destino	Documentos	Núm. de pasajeros
1	<i>Lydia</i>	Motor	Estadounidense	Corozal	Lista	6
2	<i>Illusion</i>	Cayuco	Nacional	Belice	Lista	5
3	<i>A. Mexicana</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
4	<i>Milton</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Lista	2
4	<i>A. Mexicana</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	10
5	<i>Egerton</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Lista	1
5	<i>Egerton</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Lista	12
5	<i>Agua Blanca</i>	Motor	Estadounidense	Corozal	Lista	2
5	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	10
5	<i>A. Mexicana</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
7	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
8	<i>A. Mexicana</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	6
8	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
8	<i>Lina</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
9	<i>Obispo</i>	Pailebote	Inglesa	Belice	Lista	9
9	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
10	<i>Don Felipe</i>	Vapor	Inglesa	Belice	Lista	2
10	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	8
10	<i>Lina</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	4
11	<i>Lina</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
11	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
11	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
12	<i>Lina</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
13	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
14	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
14	<i>Memoria</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
15	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
15	<i>Corozal</i>	Vapor	Estadounidense	Belice	Lista	5
<i>Total</i>						103

FUENTE: AGN, Gobernación, Período Revolucionario, vol. 92, exp. 81, sin foja.

Embarcaciones que salieron del puerto de Payo Obispo. Noviembre de 1912

<i>Fecha</i>	<i>Nombre del buque</i>	<i>Clase del buque</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Destino</i>	<i>Documentos</i>	<i>Núm. de pasajeros</i>
1	<i>Minor[ul]</i>	Motor	Inglesa	Belice	Lista	9
1	<i>M.R.</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Cuestionario	1
2	<i>Imp</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Cuestionario	1
2	<i>Esperanza</i>	Pailebote	Inglesa	Belice	Lista	7
4	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	8
4	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
5	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	5
2	<i>Águila</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
6	<i>Cayuco</i>	Bote	Nacional	Corozal	Lista	15
6	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	5
6	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
8	<i>2 Brothers</i>	Balandro	Inglesa	Belice	Lista	25
8	<i>Cara</i>	Lancha	Inglesa	Belice	Cuestionario	3
9	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
9	<i>A Baldwin Jr.</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Cuestionario	2
10	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	4
10	<i>Ira</i>	Lancha	Estadounidense	Belice	Cuestionario	2
10	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	11
10	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
12	<i>Lunett</i>	Lancha	Inglesa	Belice	Lista	13
12	<i>Obispo</i>	Pailebote	Inglesa	Belice	Cuestionario	4
13	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
13	<i>Águila</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
13	<i>Dreamer</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Cuestionario	3
14	<i>Milton</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Lista	2
14	<i>Águila</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	5
14	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
15	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	4
<i>Total</i>						<i>143</i>

FUENTE: AGN, Gobernación, Periodo Revolucionario, vol. 92, exp. 81, sin foja.

Embarcaciones que salieron del puerto de Payo Obispo. Diciembre de 1912

<i>Fecha</i>	<i>Nombre del buque</i>	<i>Clase del buque</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Destino</i>	<i>Documentos</i>	<i>Núm. de pasajeros</i>
2	C.C.M.	Lanchón	Estadounidense	Belice	Lista	38
2	<i>Progreso</i>	Pailebote	Inglesa	Corozal	Lista	74
2	<i>M. y R.</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Lista	9
2	<i>Imp</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Cuestionario	3
2	<i>Águila</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	4
3	<i>Obispo</i>	Pailebote	Inglesa	Belice	Lista	8
3	<i>Gleaner</i>	Balandro	Inglesa	Corozal	Lista	15
2	<i>Águila</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	4
4	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
4	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	6
5	<i>2 Brothers</i>	Palebote	Inglesa	Belice	Lista	10
5	<i>A Baldwin Jr.</i>	Motor	Estadounidense	Belice	Cuestionario	2
5	[Ilegible]	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
5	<i>A. Mexicana</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
5	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	3
10	<i>Maggie H.</i>	Balandro	Inglesa	Corozal	Lista	2
10	<i>Águila</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
10	<i>Dreamer</i>	Motor	Inglesa	Corozal	Lista	5
12	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	1
12	<i>J.C.W.</i>	Lanchón	Estadounidense	Belice	Lista	9
13	<i>Manuelito</i>	Bote	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
13	<i>Águila</i>	Balandro	Nacional	Consejo	Cuestionario	2
<i>Total</i>						205

FUENTE: AGN, Gobernación, Periodo Revolucionario, vol. 92, exp. 81, sin foja.

Payo Obispo 1898
1998 Chetumal

A propósito del Centenario

Martín Ramos Díaz
coordinador



Payo Obispo 1898 1998 Chetumal

A propósito del Centenario

Martín Ramos Díaz
coordinador



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO



H. MUNICIPIO DE OTHÓN P. BLANCO, 1996-1999

FOTOGRAFÍAS QUE ILUSTRAN ESTE LIBRO

El historiador Francisco Bautista Pérez proporcionó las imágenes del Archivo Manuel Palma, José Pavía Crespo y Lumanda Barquet. José Ángel Modesto, con la colaboración de Juanita González y Agnes Aguilar, del Museo de Cozumel, puso a nuestra disposición una copia del fondo fotográfico de la Expedición Científica Mexicana a Quintana Roo (1937). Obdulia Lara Carvajal y Delio Villanueva Aguilar permitieron utilizar los archivos fotográficos que llevan sus respectivos nombres. Juan A. Xacur M. y el trabajo del ingeniero Agustín Casas Herrerías hicieron posible las imágenes de barcos. El resto de las fotografías pertenece, como se indica en cada caso, al periódico *En Marcha*, al Archivo General de la Nación (AGN) y al Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECyFT).

Fotografía del guardapolvos: Jesús Sánchez Uribe
Diseño del guardapolvos: Virginia Flores y Tania Rodríguez
Composición tipográfica, diseño, producción y cuidado editorial:
Sans Serif Editores, telfax 674 60 91

D.R. © Universidad de Quintana Roo
Blvd. Bahía y Comonfort s/n, col. del Bosque
Chetumal, Quintana Roo, México, 77010

D.R. © H. Municipio de Othón P. Blanco, 1996-1999
Álvaro Obregón s/n, col. Centro, Chetumal, Q. Roo

ISBN 968-7864-10-9

Impreso en México
Printed in Mexico

Índice

<i>Prefacio</i>	5
<i>Presentación</i>	7
De Payo Obispo a Chetumal, 1930-1955 <i>Francisco Bautista Pérez</i>	11
El precario estatuto territorial. Payo Obispo ante el amago de la desintegración <i>Carlos Macías Richard</i>	67
Veredas líquidas. Aspectos de la vida marítima en Payo obispo <i>Antonio Higuera Bonfil</i>	101
Estampas de frontera. Entretenimiento y fiestas cívicas en Payo Obispo <i>Martín Ramos Díaz</i>	123
El ave fénix de la frontera. El suelo urbano y agrícola de Payo Obispo, 1898-1931 <i>Gabriel Aarón Macías Zapata</i>	157