

## LA HISTORIA DEL TURISMO EN MÉXICO. PRIMEROS DESTINOS, PRIMEROS TURISTAS

ELDA MORENO ACEVEDO<sup>1</sup>  
FERNANDO ENSEÑAT SOBERANIS<sup>2</sup>

### RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo explicar los orígenes del turismo en México durante las primeras décadas del siglo xx. Se propone que el turismo surgió de forma temprana en una región periférica del país, en Yucatán, como resultado de la confluencia de tres procesos: uno económico, otro político y el tercero de índole científica. En 1921 se fundó la primera empresa turística de México y su creación se vinculó directamente con los vestigios de Chichén Itzá. Un año después, el gobierno socialista encabezado por Felipe Carrillo fomentó el turismo en el país, y, por primera vez, lo incluyó como un interés prioritario del Estado mexicano. Finalmente, el inicio de la arqueología científica en Chichén Itzá en 1923 fue el punto de partida de la “invención del mundo maya”, es decir, el proceso de difusión internacional de los asentamientos indígenas de la región. Así, los vestigios de una civilización mítica atrajeron el interés de turistas nacionales y extranjeros y, con la construcción de carreteras y buena difusión de la prensa, Chichén Itzá se convirtió en uno de los primeros destinos turísticos mexicanos de interés internacional.

Palabras clave: turismo, Chichén Itzá, arqueología, destino turístico.

## TOURISM HISTORY IN MEXICO. FIRST DESTINATIONS, FIRST TOURISTS

### ABSTRACT

This article aims to explain the origins of tourism in Mexico during the first decades of the 20<sup>th</sup> century. It argues that tourism arose early in a peripheral region of Mexico, in Yucatán, as a result of the confluence of three processes: economic, political and scientific in nature. In 1921, it was founded in Mexico the first touristic company and its creation was directly linked up to the archaeological vestiges of Chichen Itza.

<sup>1</sup> Facultad de Ciencias Antropológicas, UADY, macevedo@correo.uady.mx.

<sup>2</sup> Facultad de Ciencias Antropológicas, UADY, fernando.ensenat@correo.uady.mx.

One year later, the socialist government of Felipe Carrillo promoted tourism in the country and, for the first time, he included it as priority interest of the Mexican State. Finally, the year 1923 was the beginning of the scientific archaeology in Chichen Itza, as well as the starting point of the “invention of the Mayan world,” that is to say, the process of international diffusion of the indigenous settlements in the region. This is how the vestiges of a mythical civilization attracted the interest of national and foreign tourists and, with the construction of roads and good publicity dissemination by the press, Chichen Itza became one of the first Mexican tourist destinations of international standing.

Keywords: tourism, Chichen Itza, archaeology, tourist destination

## INTRODUCCIÓN

¿Cuándo surgió el turismo? Desde la antigüedad, la historia de la humanidad está nutrida con grandes viajes protagonizados por comerciantes, exploradores, conquistadores o peregrinos. Pero la historia no los denomina turistas —ni a sus actividades, turismo—, porque simplemente esas palabras no existían en la época en la cual vivieron.<sup>3</sup> Historiadores como Walton (2002, 73) consideran que el nacimiento de esta actividad ocurrió durante el siglo xviii en Inglaterra, donde Bath y Brighton, estaciones termal y balnearia, respectivamente, fueron los centros de veraneo y de ocio que transformaron la idea del tiempo libre. El interés por la naturaleza, el mar y la montaña surgió entre los aristócratas ingleses y los cambios en la idea del viaje fueron trascendentes para la sociedad de la época, al punto de que a dichas transformaciones las han denominado “revolución turística”, las cuales fueron contemporáneas a la Revolución Industrial (Boyer 2002, 14).

La historia del turismo, como señala Walton (2009) en “Prospects in Tourism History: Evolution, State of Play and Future Developments”, es un área disciplinar por derecho propio desde las últimas décadas del siglo xx. Aborda los procesos históricos del surgimiento del turismo en el siglo xviii y su difusión por el mundo. Debido a lo novedoso del tema existe confusión entre la historia del turismo, la historia de viajes, viajeros y exploradores y la literatura de viajes. Al respecto, historiadores del turismo, como Boyer (2002) y Faraldo y Rodríguez-López (2013), y los especialistas en estudios del turismo, como Fennell (2018), señalan que existe una importante diferencia entre los diversos tipos de viajes y el viaje turístico. El elemento diferenciador es el motivo del viaje. Si bien a lo largo de la historia de la humanidad han existido los viajes, el turismo se produce cuando existe la voluntad de conocer un lugar distinto, de viajar por placer, es decir la motivación del turismo y del turista es la propia experiencia del viaje. No sucede así con los viajes, expediciones y peregrinaciones donde el componente principal de sus desplazamientos es la conquista, el comercio, el descubrimiento de vestigios arqueológicos o la religión. Un segundo aspecto que toma en cuenta la historia del turismo es la evidencia etimológica en los documentos de la época, pues se considera a partir de la existencia, uso y circulación de las palabras turismo y turista, es decir, el fenómeno se estudia a partir de que puede nombrarse y reconocerse como tal. El turismo, en la mayor parte de los idiomas occidentales, según Faraldo y Rodríguez-López “llegó a asentarse a partir de 1945, lo cual nos demuestra que —en su acepción moderna— se trata de un fenómeno muy reciente” (Faraldo y Rodríguez-López 2013, 18).

¿Cuándo y cómo surgió el turismo en México? Durante años se ha planteado que esta actividad inició en 1947, auspiciada por el presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952), quien en su gestión promulgó la primera Ley Federal del

<sup>3</sup> En términos de lenguaje la palabra “turista” y luego “turismo” se incorporaron gradualmente al habla colectiva en Europa durante el siglo xix (Urbain 2011, 25).

Turismo y dio gran impulso y difusión internacional a México (Mac Donald 1981, 12; Berger 2002, 22). Desde el ámbito de gobierno esta idea cobró fuerza porque la Secretaría de Turismo federal propuso estudiar el desarrollo del turismo en cuatro etapas (CESTUR 2000, 11-19). La primera, denominada “período de gestación”, inició en 1945 y finalizó en 1958. En esos años se ubica la modernización económica del país, el inicio de la actividad turística y la creación de las bases legales y formales para el posterior desarrollo de esta industria. Si bien estos planteamientos son ciertos, proponen el inicio del turismo a partir del reconocimiento del gobierno federal y de la legislación nacional. Poco se sabe sobre su surgimiento como actividad económica y práctica cultural, y su gradual difusión y aceptación en el país.<sup>4</sup> Asimismo, poco se sabe sobre el desarrollo del turismo en las regiones de México.<sup>5</sup> La visión centralizada de la nación sólo menciona el desarrollo de la ciudad de México como un enclave moderno y cosmopolita a partir de 1930 y el auge de Acapulco como un destino turístico internacional al comienzo de la década de 1950 (Pani, 1941, 238-241, Romero, 1979, 34-39).

La escasa historiografía sobre el turismo<sup>6</sup> señala que, entre 1928 y 1929, con la creación de la Comisión Pro-Turismo, que luego evolucionó a la Comisión Mixta Pro-Turismo, inició formalmente dicha actividad (Berger, 2002, 20; Mateos, 2006, 34). Al respecto, podemos afirmar, desde la óptica de la historia económica, que el turismo como una actividad económica con reconocimiento formal en el ámbito nacional inició en 1926, cuando el presidente Plutarco Elías Calles propuso una reforma a la Ley de Migración de los Estados Unidos Mexicanos, en la cual se incluyó al turista como una categoría migratoria para designar al “extranjero que visita la República por distracción o recreo y cuya permanencia en territorio nacional no se exceda de seis meses”.<sup>7</sup> De esta forma, al crear una categoría migratoria se distinguió el motivo de viaje, el origen del viajero y de forma paulatina comenzó a generarse una estadística que, a mediano plazo, permitió conocer la cantidad de extranjeros que llegaba a México y que

<sup>4</sup> En el ámbito internacional, si bien la historia del turismo es una disciplina joven, cuenta con una sólida producción en la historiografía francesa, inglesa y española que entienden el papel del turismo como eje rector del crecimiento económico en regiones o ciudades emblemáticas (como Bath, París o las Islas Baleares) y estudian las dinámicas de evolución del viajero al turista y los diversos momentos históricos que detonaron o favorecieron el giro hacia la actividad turística. Al respecto véase Fernández (1991); Boyer (2002, 2011); Walton (2009); Larrinaga (2012); Faraldo y Rodríguez (2013).

<sup>5</sup> Para Yucatán, Miranda (2014) presenta un acercamiento a las prácticas recreativas de las élites y sus viajes durante el siglo XIX y los inicios del XX. Por su parte, Moreno (2018) plantea el surgimiento del turismo vinculado a la aviación comercial a partir de 1929.

<sup>6</sup> En México, el desarrollo de los procesos históricos relacionados con el turismo es un tema aún pendiente de abordar. Los trabajos de Eugenio Mac Donald (1981), Dina Berger (2002) y Jimena Mateos (2006) son excepciones y referentes obligados. En 2005 la Secretaría de Turismo publicó una obra conmemorativa que presenta el desarrollo contemporáneo del turismo en México. Si bien incluye algunos referentes históricos, no se trata de un libro de historia del turismo (SECTUR 2005).

<sup>7</sup> *Ley de migración de los Estados Unidos Mexicanos*, 1926, 8.

entraban legalmente al país, dato que posteriormente se amplió para conocer las divisas que ingresaban como potencial gasto turístico.

Por tanto, la actividad turística en México surgió y se desarrolló en relación directa con los extranjeros norteamericanos, ellos fueron los primeros a los que se les llamó “turistas” y ellos fueron los primeros que dieron rostro al turismo. Si bien la preponderancia de los turistas norteamericanos es un hecho innegable que continúa hasta nuestros días (Wilson 2008, 37), los referentes históricos de este flujo hacia México mencionan que, hacia 1926, los turistas, tal y como los definía la Ley de Migración, eran unos cuantos ciudadanos norteamericanos que visitaban las playas de Tampico, los casinos establecidos en las ciudades capitales del norte del país y algunos que se trasladaban directamente a la ciudad de México (Mateos 2006, 35). Para esos años no se señala nada sobre la actividad turística de otras ciudades y mucho menos en la región sur del país, específicamente en la península de Yucatán.

Esta investigación propone que el turismo en México tuvo un inicio temprano, previo a 1926, en una región periférica y aislada como lo era en esos años la península de Yucatán. Las evidencias indican que el turismo surgió ahí como resultado de la confluencia de tres procesos: el primero fue económico, el segundo político y, el tercero, de índole científica. Por tanto, el artículo aborda el nacimiento del turismo en tres apartados, cada uno dedicado a explicar un proceso que funcionó como detonante o se vinculó directamente con la actividad turística temprana. En primer lugar, la creación en 1921 de la primera empresa turística de México por un grupo de empresarios locales y extranjeros, en estrecha relación con las “ruinas” de Chichén Itzá, significó la puesta en el mapa de los sitios arqueológicos como lugares de interés para los visitantes y como una posible fuente de ingresos para los empresarios. El segundo apartado aborda los años de gestión del gobernador socialista Felipe Carrillo Puerto en Yucatán, de 1922 a 1924, que trajeron consigo cambios en el ámbito local, los cuales significaron una profunda revaloración del pasado indígena y, por primera vez se mencionó el turismo como una actividad social y económica de interés del Estado. Finalmente, el tercer apartado explica cómo en 1923 el inicio de la arqueología científica en Chichén Itzá fue el punto de partida de la “invención del mundo maya”, entendida como el proceso de difusión internacional de los asentamientos de esa cultura en la región.

En suma, nuestra investigación cuenta la historia de cómo en Yucatán los vestigios de una civilización —que se percibía casi mítica— atrajeron el interés de propios y extraños, que pronto se denominaron turistas y, con la construcción de carreteras y el impulso del gobierno de Felipe Carrillo Puerto, Chichén Itzá se convirtió en uno de los primeros destinos turísticos mexicanos de interés internacional. Para poder contar esta historia y resolver, en la medida de lo posible, las incógnitas que se nos presentaron, fue necesario acudir a fuentes primarias y a la bibliografía existente sobre la arqueología maya, Chichén Itzá y Felipe Carrillo

Puerto, temas que son hitos de la historia yucateca y que han sido abordados extensamente. En lo referente a las fuentes primarias, la *Revista Tierra, Órgano Central de la Liga de Resistencia del Partido Socialista del Sureste* nos ofreció información fundamental y evidencias gráficas sobre las acciones del gobierno carrillista. Asimismo, se consultaron leyes y decretos en el *Diario Oficial del Estado*, al igual que folletería y otros impresos de la época, los cuales se encuentran en resguardo en el fondo reservado de la Biblioteca Yucatanense.

#### LA COMPAÑÍA IMPULSORA DEL TURISMO A LAS RUINAS DE YUCATÁN. PRIMERA EMPRESA TURÍSTICA DE MÉXICO

En mayo de 1921 se constituyó legalmente la primera empresa turística de la que tenemos evidencia histórica.<sup>8</sup> Esta empresa se llamó Compañía Impulsora del Turismo a las Ruinas de Yucatán y fue una sociedad anónima mercantil que tenía como objetivo “el dominio y explotación” de la concesión otorgada por el Congreso del Estado de Yucatán a favor del ingeniero Manuel Amábilis.<sup>9</sup>

Según el programa de la propia compañía —y según la concesión otorgada por el Congreso de Yucatán en 1921—, las actividades mercantiles a las que se enfocaba dicha agrupación eran al menos cinco:

1. El dominio y explotación de otras concesiones, privilegios, beneficios, gracias, derechos y demás bienes muebles e inmuebles que la sociedad adquiriera.
2. La construcción, organización y explotación de dos líneas de tranvías de tracción mecánica que recorrerían dos circuitos. El primero sería Dzitás-Pisté-Xochenpich-Chichén Itzá y el segundo recorrería un tramo más corto, de Muna a Uxmal.
3. La construcción y explotación de hoteles, departamentos, museos y otros edificios destinados a proporcionar comodidades, alojamiento, conocimientos y recreo a los excursionistas y demás visitantes a las ruinas de Uxmal y Chichén Itzá.
4. La construcción y explotación de líneas telegráficas y telefónicas destinadas al servicio de las líneas de tranvías.
5. La organización de viajes de excursión con el objeto de dar a conocer a nacionales y extranjeros los grupos de ruinas existentes en el estado de Yucatán.

En suma, el objetivo de la Sociedad era el fomento, desarrollo y explotación del turismo en Yucatán. La Compañía Impulsora del Turismo estuvo conformada

<sup>8</sup> Suarez (1977, 84-85) señala que, en 1905, William P. Young, entonces Cónsul de EE.UU. en Yucatán, creó la “Sociedad de Excursiones a las Ruinas de Yucatán”, con oficinas en Progreso. Se sabe que Young editó folletos de propaganda turística en inglés promocionando “Tours to Yucatán”. Rosado (s/f) observa que “no existe ninguna copia conocida de los folletos de esta época” y tampoco hay evidencias de su operación empresarial o como compañía comercial.

<sup>9</sup> Biblioteca Yucatanense (en adelante BY). Fondo Reservado, Decreto 206, *Diario Oficial del Estado de Yucatán*. 21 de marzo de 1921.

por 21 integrantes, de los cuales 20 eran hombres y sólo había una mujer, June F. James, que señaló tener 52 años y ser comerciante (Cía. Impulsora del Turismo, 1921, 8). Los directores generales y principales promotores de la compañía fueron el reconocido arquitecto e ingeniero Manuel Amábilis, en esa época de 32 años, y don Francisco Gómez Rul, quien en 1921 tenía 62 años y se identificó como comerciante. De este último se sabe que era de origen español, probablemente nacido en Málaga, y que se le reconocía como pintor y fotógrafo en el entorno yucateco. En 1918 fue nombrado director de la Escuela de Bellas Artes. A pesar de la diferencia de edad, Gómez Rul y Amábilis compartían intereses, como su pertenencia a la Sociedad Teosófica de Yucatán, agrupación que proponía una doctrina sincrética sustentada en teorías, propuestas y fundamentos de orden humanístico y esotérico, orientada a examinar el legado cultural de los pueblos y las civilizaciones de la antigüedad.<sup>10</sup>

Amábilis y Gómez Rul, al igual que Gregorio Delfín G. Cantón (vocal suplente de la Compañía Impulsora del Turismo y entonces propietario de la hacienda Petcanché) coincidieron, desde 1915, en un momento histórico del arte mexicano denominado la vanguardia vernácula. El vanguardismo artístico, fenómeno característico de las artes durante la primera mitad del siglo xx, también se dio en Mérida. Mediante este movimiento, un grupo de artistas locales pretendió la reivindicación del arte prehispánico maya y de la arquitectura de la época colonial. Su objetivo fue resolver el problema de la identidad que sacudía a la nación y la región. Sus propuestas fueron las bases estéticas para la construcción de los monumentos del socialismo yucateco. A diferencia de las vanguardias europeas que fueron internacionalistas, el vanguardismo local fue nacionalista y de inspiración regional. El arquitecto Manuel Amábilis Domínguez formó parte de este grupo y fue uno de los personajes centrales de la producción de arte monumental yucateco.<sup>11</sup>

En 1915 surgió la Sociedad Ateneo Peninsular y el arquitecto Amábilis encabezó la Sección de Artes Plásticas, junto con Fernando Gómez Rul, Gregorio Delfín G. Cantón, José del Pozo, Enrique Cervera Pérez y Ariosto Evia Cervera. El Ateneo tuvo una escuela y, en marzo de 1916, el gobernador Salvador Alvarado nombró a Amábilis profesor de dibujo lineal y arquitectura (Díaz 2014, 70-73). No es extraño, por lo tanto, que en 1921, al explicar sus razones para fundar la Compañía, señalaran lo siguiente:

<sup>10</sup> Cervera, 2018, “Teósofos yucatecos”, *La Jornada Maya*, 12 de junio.

<sup>11</sup> Marco Díaz Güémez, en “El arte monumental del socialismo yucateco, 1918-1956”, pp. 71-72, menciona que Manuel Amábilis nació en Tekax en 1889 y murió en la ciudad de México, en 1966. Estudió arquitectura en París entre 1908 y 1911. Fue el fundador de la tendencia neomaya. Escribió cinco libros, a saber: *La arquitectura precolombina en México* —publicado en México en 1956 y premiado en 1929 en el concurso La fiesta de la raza, convocado por la Real Academia de Bellas Artes de España—; *El pabellón de México en la Exposición Iberoamericana de Sevilla* (1929); *Donde* (1931); *La mística de la Revolución Mexicana* (1937) y *Los Atlantes en Yucatán* (1963).

Penetrados de la importancia histórica, arqueológica y artística que tienen los diversos grupos de ruinas existentes en el Estado de Yucatán, especialmente las de Uxmal y Chichén Itzá, grandiosos vestigios que denuncian la civilización que alcanzaron los primeros pobladores de la Península; admiradores entusiastas de estos monumentos, que son el exponente de la antigüedad y de la cultura de la vieja raza maya y conocedores de la necesidad ingente, para el estudio y recreo del viajero, de hacer agradable y cómoda la visita a esas famosas ruinas [...] nos ha movido a fundar una empresa que, a más de llenar fines de alto patriotismo, favoreciendo el estudio de la cultura y del arte maya, lleva aparejada el desarrollo de una negociación mercantil de indiscutible calidad práctica para todo el Estado de Yucatán, ya que es notorio que en otros países, quizá con menos motivos que en el nuestro, el fomento y la explotación del turismo ha dado margen no sólo a fundar prósperas empresas mercantiles, nacidas bajo su amparo, sino hasta llenar los presupuestos públicos de esos países.

Las ideas planteadas en el párrafo anterior revisten particular importancia puesto que, en los documentos y discursos de ese año, tanto en el ámbito nacional como en el local, el turismo no había sido mencionado como una actividad económica primordial y mucho menos de interés público. Llama la atención también la comprensión de la riqueza arqueológica que convertía a Yucatán en un destino único y la preocupación por la conectividad y la infraestructura de hospedaje que permitiera “hacer cómoda y agradable” la experiencia de los visitantes.

El Consejo de Administración de la Compañía quedó integrado por un grupo variopinto. Como evidencia la tabla de la página siguiente, las edades oscilaban entre los 25 y los 73 años. De los 21 integrantes, el 62% tenía entre 25 y 50 años y sólo un 38% estaba entre los 51 y 73 años. Sus profesiones y actividades también eran diversas. Según sus declaraciones, once eran comerciantes, cuatro dijeron ser hacendados, había tres ingenieros, incluyendo a Amábilis que también era arquitecto. Los restantes tenían profesiones diversas, como Santiago Espejo, que era abogado; Delio Lara, propietario de la hacienda Uxmal, y José Juanes, industrial. Resulta interesante mencionar a Arturo Cosgaya, hacendado de 51 años según la escritura de la constitución de la compañía, que en otras fuentes se le menciona como compositor e integrante de la Sociedad Teosófica de Yucatán.<sup>12</sup>

El proceso de construir una empresa turística inició, según el recuento de sus fundadores, con la solicitud de una concesión al Congreso del Estado para el fomento y la explotación del turismo. Después invitaron a colaborar al señor Edward H. Thompson, propietario de la finca en cuyos terrenos se hallaban enclavadas las ruinas de Chichén Itzá.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Cervera (2018), “Teósofos Yucatecos”. *La Jornada Maya*, 12 de junio de 2018.

<sup>13</sup> Pedro Castro, en su obra *El fabuloso saqueo del cenote sagrado de Chichén Itzá*, delinea un perfil detallado sobre cómo era Edward H. Thompson a su arribo a Yucatán (23-30). Menciona que el polémico explorador y arqueólogo nació en 1857, en Worcester, Massachussets. Cursó estudios de ingeniería en el Instituto Politécnico de su ciudad natal. Desde niño manifestó interés en los viajeros y exploradores de su época. En 1879 publicó en *Popular Science Monthly* un artículo titu-



<b>Compañía Impulsora del Turismo a las Ruinas de Yucatán. Consejo de Administración, 1921</b>			
<b>Integrantes</b>	<b>Edad</b>	<b>Profesión / actividad</b>	<b>Cargo</b>
Manuel Amábilis	37	ingeniero-arquitecto	director general
Francisco Gómez Rul	62	comerciante	director general
Clemente Cepeda Villajuana	50	comerciante	<b>presidente</b>
Ernesto Casares Pérez	30	ingeniero	vocal propietario
Francisco Vega y Loyo	43	ingeniero	vocal propietario
Rafael de Regil	44	hacendado	vocal propietario
Eduardo H. Thompson	62	hacendado	vocal propietario
José Dolores Díaz y Díaz	46	comerciante	vocal propietario
Emilio Moller	63	comerciante	vocal propietario
William M. James	68	comerciante	vocal propietario
José H. Ávila	30	hacendado	vocal secretario
Santiago Espejo Valladares	39	abogado	vocal secretario
Delio Lara	25	propietario	vocal suplente
José Juanes Domínguez	32	industrial	vocal suplente
Luis F. Mangas	41	comerciante	vocal suplente
Rudesindo Peniche	42	comerciante	vocal suplente
June F. James	52	comerciante	vocal suplente
Ismael González	69	comerciante	vocal suplente
Gregorio Delfín G. Cantón	73	comerciante	vocal suplente
Arturo Cosgaya	51	hacendado	comisario
Sebastián Fortuny	28	comerciante	comisario

Fuente: elaboración propia, Escritura de Constitución Social, acta 45-1921, BY, pp. 5-8.

lado “Atlantis Not a Myth”, que llamó la atención de los miembros de la American Antiquarian Society, con sede en Boston, con quienes pronto estableció una colaboración que se tradujo en su nombramiento como cónsul en Mérida, en 1885.

También hablaron del proyecto con Francisco Vega y Loyo y Delio Lara, copropietarios de la finca donde se ubicaban las ruinas de Uxmal. Los tres hacendados aceptaron formar parte de la sociedad mercantil y mostraron interés y capacidad financiera. Finalmente, la Compañía Impulsora del Turismo a las Ruinas de Yucatán se constituyó el 7 de mayo de 1921. El 12 de mayo realizó su primera asamblea general de accionistas para reunir fondos. Toda la información referente a su constitución, estatutos, capital y acuerdos la hicieron pública siguiendo el artículo 167 del Código de Comercio vigente en esos años. También trascendió que los directivos pretendían establecer respaldos financieros con el Banque Française du Mexique y el National City Bank of New York.

El capital inicial de la Compañía fue de 300 mil pesos mexicanos, equivalentes a 150 mil dólares (al tipo de cambio vigente en esa época). El dinero fue suscrito y exhibido casi en su totalidad —278 mil pesos en efectivo— por Manuel Amábilis. Por su parte Edward H. Thompson aportó 20 mil pesos al capital inicial y, en un giro interesante a la historia de la Compañía, revivió una concesión de 1910, mediante la cual Enrique Muñoz Aristegui, entonces gobernador de Yucatán, exentó de todos los impuestos “a un Hotel y hasta 20 carruajes que se establezcan en la Finca Chichén Itzá, destinados a dar servicios al público”.<sup>14</sup> También el Sr. Thompson otorgó a la Sociedad un permiso para ocupar una extensión de doce hectáreas para el establecimiento de un hotel y sus dependencias, durante el tiempo que durara la sociedad y sin retribución alguna. La cantidad restante (2 000 pesos) fue otorgada por los demás socios en suscripciones individuales de 100 pesos. Por tanto, el principal accionista fue Manuel Amábilis, seguido de Edward Thompson y, por último, los demás socios de la Compañía.

Después de mayo de 1921 no se sabe con certeza que sucedió con la Compañía Impulsora del Turismo, pero todo parece indicar que no entró en funciones. Si bien no contamos con evidencia para saber qué ocurrió, es posible explicar o suponer los derroteros que siguió a partir de la información relativa a uno de sus integrantes, Edward H. Thompson, que sin duda es un elemento clave para entender el rumbo de la empresa.

Thompson es un personaje polémico y controvertido en la historia de la arqueología en Yucatán. Llegó a Mérida en 1885, con el nombramiento de cónsul de los Estados Unidos, primero despachó en Mérida (1885-1893) y después fue cónsul en Progreso (1897-1907).<sup>15</sup> En 1894 se trasladó a la hacienda

<sup>14</sup> BY, Fondo Reservado, Decreto 36. *Diario Oficial del Estado de Yucatán*, 6 de septiembre de 1910.

<sup>15</sup> Detrás de este cargo se encontraba la notable influencia de un poderoso círculo de norteamericanos encabezado por Stephen Salisbury Jr., vicepresidente de la Sociedad Americana de Anticuarios, George F. Hoar senador por Massachussets, Edward Everett Hale, sacerdote católico de Boston y Charles P. Bowditch, mecenas del Peabody Museum de Cambridge (Ramírez, 2015, 89-90). Para un acucioso estudio de estas élites norteamericanas y en especial del cónsul Thomp-

Chichén Itzá, propiedad en el monte yucateco que tenía una derruida casona cuyo atractivo principal fue que en sus terrenos se encontraban los vestigios de la ciudad maya con ese mismo nombre. Thompson, que en vida fue acusado de un saqueo despiadado en las zonas arqueológicas de Yucatán, especialmente Chichén Itzá (Ramírez 2015, 87) muy pronto inició el dragado del Cenote Sagrado, con el pretexto de explorar sus profundidades y encontrar piezas de gran valor histórico que permitieran explicar el curso y ocaso de la civilización maya (Castro 2016, 61-76; Palacios 2017, 664-667). En 1899, además de ejercer como cónsul en Progreso, se convirtió en agente del Peabody Museum, lo que significó que tenía un contrato y recibió presupuestos anuales para realizar trabajos de exploración en el “área maya”, específicamente Chichén Itzá. De este modo se consolidó el afán depredador del coleccionismo arqueológico norteamericano, encubierto bajo el respetable manto de una investigación científica (Palacios 2015, 201, 207).

El cambio de sede del consulado norteamericano al puerto de Progreso en 1897 se debió principalmente a que ese era el punto neurálgico del comercio internacional del henequén. El auge del oro verde yucateco era evidente al ver los grandes buques que día y noche llegaban al muelle de Progreso y salían llenos de la fibra de agave (Palacios 2015, 202). Thompson atestiguó la transformación económica de Yucatán y es posible que sus constantes viajes a Estados Unidos (Boston, Nueva York, Chicago), su trato con las poderosas élites norteamericanas y su fascinación por la cultura maya lo llevaran a entender y vislumbrar el potencial económico y turístico que tenía Yucatán y, en especial, sus sitios arqueológicos. Además, como señala Guillermo Palacios (2015, 209), el cónsul era un hombre dado a las “fantasías visionarias”. En un primer momento soñó con establecer en Chichén Itzá una estación científica, pero el desorden político del entorno yucateco y la cambiante relación que tenía con el financiamiento norteamericano echaron abajo sus planes. Sin embargo, don Eduardo tenía guardado un as bajo la manga. En 1910 solicitó al gobierno de Yucatán una concesión por veinte años para la instalación de un hotel con fonda y cantina en Chichén Itzá y una línea de carruajes para llegar de Dzitás hasta la hacienda Chichén. Luego, bajo el argumento de que proporcionaría servicios públicos necesarios a la sociedad, tramitó una autorización para construir una línea telefónica al pueblo de Dzitás y también solicitó una exención de todos los impuestos derivados de sus negocios.<sup>16</sup>

En 1910 el Gobierno de Yucatán otorgó a Edward H. Thompson el permiso para construir un hotel en Chichén Itzá, pues consideró que sus empresas podían favorecer “los intereses del país, el acrecentamiento de la iniciativa corriente de

---

son, véase la trilogía de Guillermo Palacios publicada en *Historia mexicana*, “Los bostonians...”, 2012; “El cónsul Thompson...”, 2015 y “El dragado del Cenote Sagrado”, 2017.

<sup>16</sup> BY, Fondo Reservado, Diario Oficial del Estado de Yucatán, Decreto 33 del 26 de agosto de 1910 y Decreto 36 del 6 de septiembre de 1910.

turistas extranjeros que a él vienen con el principal objeto de conocer nuestros monumentos arqueológicos” (Palacios 2017, 728). Sin embargo, él nunca hizo uso de esa concesión, principalmente por su falta de capital para invertir en una empresa de esa magnitud, pues como señalan algunos autores, su manejo del dinero fue malo y constantemente estaba endeudado. La hacienda Chichén Itzá fue la garantía de Thompson para solicitar préstamos, se sabe que sobre ese inmueble recayeron al menos dos hipotecas que no fueron redimidas (Ramírez 2015, 109; Palacios 2015, 209, 268). También, a partir de que se hizo público el permiso otorgado a Thompson para construir un hotel en las ruinas mayas, comenzó a recibir ataques en la prensa local que cuestionaban la legitimidad de su propiedad y que señalaban esas ruinas como “propiedad de la Nación”, y los terrenos circundantes, como propiedad del pueblo de Pisté (Palacios 2017, 730-731). En 1912, debido al clima político y social de esos años a consecuencia del levantamiento social en diversas regiones del país —provocado por la Revolución Mexicana— y a las constantes acusaciones del fotógrafo Teoberto Maler (Castro 2016, 122), las autoridades ordenaron la suspensión de todos los trabajos en las ruinas del estado, incluyendo Chichén Itzá. Sin embargo, Thompson continuó en la hacienda, retomó el dragado del cenote y el traslado y envío de vestigios arqueológicos a Estados Unidos. Durante estos años ocurrieron cambios: desde el Peabody Museum de Cambridge se giraron instrucciones para cancelar el dragado del cenote, lo que significó para Thompson la consecuente desaparición de los recursos monetarios que recibía por esa actividad. En esta coyuntura apareció otro elemento clave, la Carnegie Institution de Washington, representada por el joven arqueólogo Sylvanus G. Morley, quien manifestó un vivo interés por explorar Chichén Itzá (Palacios 2017, 702-705).

La comunicación epistolar de Thompson con sus allegados en Boston fue constante hasta 1917, cuando escribió que “las comunicaciones con el exterior se habían roto y temía que la guerra no estaba lejos de la península” (Castro 2016, 125). Hacia 1920, Thompson continuó con sus trabajos e investigaciones en el cenote, se jactaba de haber recuperado en sólo un año diversas piezas de jade y de mantener la paz en la hacienda con una fuerza de ocho hombres que vigilaban celosamente la propiedad, y un número indefinido que contrataba como excavadores, cribadores y lavadores de piezas. Para 1920, Thompson le escribió a Alfred M. Tozzer que “el proyectado hotel era casi una realidad, así como la carretera para automóviles”, también mencionó que había comenzado a lotificar los terrenos del lado norte frente a Chichén con la finalidad de arrendarlos (127). En los hechos, hasta 1921 no existía dicho hotel y Edward Thompson, relevado de su cargo consular varios años atrás, residía en la hacienda, aunque continuaba haciendo sus fantásticos planes (128), los cuales encontrarían un nuevo curso con la creación de la Compañía Impulsora del Turismo.

## UN INCENDIO Y EL FINAL INESPERADO DE LA COMPAÑÍA IMPULSORA DE TURISMO

En mayo de 1921, concluida la lucha armada, un nuevo régimen comenzó a gestarse y el destino de México quedó en manos del presidente Álvaro Obregón. En Yucatán, la situación política seguía sus propios derroteros y, para esas fechas, Edward H. Thompson reportó a sus amistades de Boston que su finca había sido arrasada por el fuego. El excónsul culpó a los socialistas yucatecos, “al partido bolchevique ahora en control del pobre Yucatán” (Castro 2016, 133) que amenazaba a los propietarios de las tierras y deseaba instalar la anarquía en la región. Thompson, en una desesperada misiva al arqueólogo norteamericano Alfred M. Tozzer, decía que su casa “fue quemada con todo lo que contenía”, también se dolía de haber perdido su biblioteca con una cantidad invaluable de antigüedades mayas. Según Thompson, el incendio consumió manuscritos valiosos, negativos fotográficos, materiales y libros. La edificación de la antes flamante finca Chichén (en palabras de su propietario) se encontraba calcinada, con los techos desplomados, las paredes dañadas y los pisos desintegrados. Frente a semejante desgracia, Edward Thompson solicitó a su gobierno una compensación monetaria, la que aparentemente no llegó y, años más tarde, en 1930, realizó una demanda al gobierno mexicano por daños y perjuicios a su hacienda, solicitando 108359 dólares como pago por sus pérdidas.<sup>17</sup> La demanda fue atendida por la Secretaría de Relaciones Exteriores, que designó a un equipo legal y profesional para investigar y dilucidar el caso. El resultado de la investigación arrojó que el incendio no había sido de la magnitud descrita, los daños a la propiedad de Thompson fueron mínimos, la causa no era clara e, incluso, pudo originarse por un descuido del propietario. También se averiguó que no se dio parte oficial a ninguna autoridad, el único intento de denunciar el presunto incendio en el Juzgado de Valladolid no tuvo seguimiento porque no existieron testigos de los hechos y, el propio Juan Olalde, fiel trabajador de Thompson, no quiso ratificar sus dichos. En suma, el reclamo de Thompson se desestimó porque se levantaron peritajes y también testigos cercanos al propio excónsul señalaron que desde 1914 no tenía ganado vacuno y que no contaba con muebles de lujo en sus fincas (Ramírez 2015, 140). En 1922 el panorama que describía Thompson era desalentador, la economía yucateca estaba lastimada por una crisis internacional en el mercado del henequén, su economía personal estaba colapsada por el incendio de la finca y sus amistades estaban también afectadas, como el matrimonio James, empresarios henequeneros “cuyos valores invertidos

<sup>17</sup> Thompson señaló que sus pérdidas fueron cuantiosas, incluían la destrucción de sus plantíos de henequén, la maquinaria y enseres de la finca La Esperanza, muerte de ganado vacuno, desaparición de maderas preciosas y de la producción de sus fincas Chichén y La Esperanza al menos durante diez años. También incluyó la destrucción de los edificios y bienes muebles y suntuarios de la finca Chichén. Calculó que el valor de su patrimonio dañado era de 108359 dólares y reclamó su devolución (Ramírez 2015, 142)

en la Reguladora de Henequén se desplomaron con la ruina de esta dependencia controlada por el gobierno” (Castro 2016, 132). Es necesario señalar que los mencionados June y William James fueron parte, en 1921, de la extinta Compañía Impulsora del Turismo y que, desde 1904, habían sido cómplices del entramado de personas que colaboró con Edward H. Thompson en el traslado ilegal de las piezas arqueológicas del Cenote Sagrado (Palacios 2017, 702-705).

Resulta interesante cruzar las fechas del supuesto incendio y la creación de la Compañía Impulsora del Turismo a las Ruinas de Yucatán, pues ambos hechos se registraron en mayo de 1921. No hay señales que esa empresa entrara en funciones ese año o después. Al parecer su existencia se limitó al papel. Poco o nada se sabe sobre qué sucedió con sus capitales y sus accionistas, aunque en sus escrituras constitutivas estaba previsto el curso de acción para efectuar la liquidación y disolución de la sociedad.<sup>18</sup> Ante el vacío de información posterior, podemos suponer que fueron varias las razones que llevaron a la compañía a su extinción prematura, entre ellas, como veremos más adelante, se encuentran los cambios políticos que se avecinaban en Yucatán. Respecto a Thompson y el incendio de Chichén Itzá, Pedro Castro (2016, 132) señala que fue una estrategia perfecta para “tender una cortina de humo respecto a sus envíos de las piezas extraídas a los Estados Unidos”. De cualquier modo, la Compañía Impulsora del Turismo es el antecedente más importante en la historia del turismo yucateco, no sólo por la profunda comprensión del desarrollo de la actividad turística de una forma integrada que planteó en sus objetivos y en su razón de ser, sino también por el intento empresarial o de consorcio turístico tan temprano, cuyo origen se remonta a la concesión a Thompson de 1910. En otras palabras, los empresarios que conformaron la Compañía Impulsora en 1921 ya entendían el funcionamiento del turismo y su cadena de valor. Llama la atención que desde esos años vislumbraban el futuro de esta actividad, la cual hoy en día es vista como un proceso completo, que incluye el transporte, el hospedaje y el atractivo turístico.

#### LA REVOLUCIÓN SOCIALISTA DE FELIPE CARRILLO PUERTO Y EL NACIMIENTO DEL TURISMO EN YUCATÁN, 1922-1924

Los orígenes del socialismo yucateco se remontan al 2 de junio de 1916.<sup>19</sup> El 6 de noviembre de 1921 Felipe Carrillo Puerto triunfó en los comicios estatales y

<sup>18</sup> *Programa de la Compañía Impulsora del Turismo* (1921, 35).

<sup>19</sup> Ese día se fundó en la ciudad de Mérida el Partido Socialista Obrero, integrado por la corriente anarcosindicalista de la Casa del Obrero Mundial. Después de varios ajustes y cambios de nombre, hacia 1920 el partido comenzó a denominarse Partido Socialista del Sureste (pss). A comienzos de 1921 el pss hizo pública su decisión de apoyar la candidatura de su presidente Felipe Carrillo Puerto a la gubernatura de Yucatán y así, enfrentar a las tres fuerzas políticas que existían en el estado, el Partido Liberal Constitucional, el Partido Liberal Yucateco y el Partido Demócrata. En agosto de ese mismo año se realizó el II Congreso Obrero, donde se trazó la ruta para consolidar el socialismo en Yucatán y solicitar su incorporación a la III Internacional Comunista (Quezada 2001, 194-200).

en febrero de 1922 tomó posesión como gobernador. Su gestión es un episodio que ha sido estudiado por la historiografía en diversas ocasiones y con diversas ópticas.<sup>20</sup> En 1977, Francisco Paoli y Enrique Montalvo lo catalogaron como el socialismo “olvidado” de la historia nacional. Por su parte, Pablo Yankelevich (2001, 160) lo denominó “el más radical de los experimentos sociales en la América Latina de la primera mitad del siglo xx”. El gobierno carrillista, a pesar de su corta duración —veinte meses, de 1922 a 1924—, no sólo es el primer gobierno socialista de América, sino también es el primer gobierno socialista que tiene como elemento crucial el discurso de reivindicación de la población indígena maya. Por esta razón, autores como Jorge Mantilla (2005, 37; 2012, 20) han calificado a ese régimen político como etnosocialista o “socialismo étnico”. Las evidencias documentales dan cuenta de que en el discurso y en los hechos la preocupación principal de Felipe Carrillo Puerto fue la regeneración moral e intelectual del pueblo maya, la cual se sostenía en dos pilares: la revalorización de su lengua<sup>21</sup> y la revalorización de su civilización. Sería posible lograrlo con acciones dirigidas a exaltar, recuperar y dar lustre al pasado de la raza que en esos años se encontraba oprimida y avergonzada de su condición indígena. En palabras del propio Carrillo Puerto:

Mi opinión es que la característica particular del socialismo en Yucatán está constituida por el resurgimiento de la raza maya cuyo valor en un pasado desconocido por su tiempo fue tan grande que los vestigios de su civilización aún pasman y pasmarán a muchas edades y cuyo pasado inmediato ha sido exponente de esclavitud y servilismo. (Carta a José Ingenieros, junio de 1923, en Mantilla 2005, 36).

Felipe Carrillo Puerto tomó posesión del gobierno de Yucatán el 1 de febrero de 1922. Ese día, el gobernador se dirigió a todos en lengua maya. Con este discurso inició la trayectoria de reivindicación del elemento indígena en el contexto estatal. Como señalan Paoli y Montalvo (1977, 164), el significado de este discurso va más allá del hecho populista de “hablarle a los indios en su idioma”. En los hechos, hablarle al pueblo en su lengua originaria fue un signo de reconocimiento y de liberación, toda vez que el idioma, al igual que la ciencia, la cultura,

<sup>20</sup> Existe una larga lista de publicaciones dedicadas al tema, entre ellas destacan Guillermo Sandoval, *Felipe Carrillo Puerto: ensayo biográfico, vida y obra*; Santiago Domínguez Aké, *La vida de Felipe Carrillo Puerto y su memoria en Muxupip*; Georgette Valenzuela, *Felipe Carrillo Puerto*; Jaime Orosa Díaz, *Felipe Carrillo Puerto, estudio biográfico*; Enrique Montalvo y José Paoli, *Carrillo Puerto, líder popular*; Antonio Bustillos Carrillo, *Felipe Carrillo Puerto y los primeros congresos obreros de Yucatán*; José Castillo Torre, *A la luz del relámpago: ensayo de biografía subjetiva de Felipe Carrillo Puerto*, y Edmundo Bolio, *De la cuna al paredón. Anecdotario de la vida, muerte y gloria de Felipe Carrillo Puerto*.

<sup>21</sup> Carrillo Puerto quería que la lengua maya se convirtiera en la lengua oficial de Yucatán. Su idea iba a contracorriente del espíritu nacionalista de la época, enarbolado por José Vasconcelos quien pugnaba por la creación y fortalecimiento de una cultura nacional con el idioma español como eje (Mantilla y Sandoval 1994, 142).

la técnica y demás elementos de socialización, funcionan como un medio más de dominación y diferenciación sobre los explotados. En otras palabras, con esta acción el primer día de su gobierno, Carrillo Puerto puso en marcha la regeneración moral e intelectual del pueblo maya.

El aspecto económico también fue un eje de importancia para el recién nombrado gobernador de Yucatán. Sus preocupaciones y acciones giraron en torno a la posibilidad, real o imaginaria de tener petróleo en el subsuelo yucateco, diversificar la industria y, lo más importante en la línea argumental que nos ocupa, iniciar la actividad turística hacia las ciudades mayas de la antigüedad como Chichén Itzá y Uxmal. Una acción emblemática en términos de turismo y de patrimonio arqueológico fue la construcción de la carretera a Chichén Itzá, catalogada como “la más importante de las carreteras construidas por el gobierno socialista de Yucatán”.<sup>22</sup>

En Yucatán, el sistema carretero moderno inició con Felipe Carrillo Puerto. La construcción de caminos fue una labor permanente durante su gobierno y las carreteras fueron “obra de la cooperación socialista y obra del pueblo, trabajo de la masa colectiva, pues se construyeron con la cooperación libre y voluntaria”. Carrillo conectó Mérida con localidades cercanas como Kanasín, Chuburná y Papacal. También abrió vías hacia la costa con las carreteras que comunicaban Motul y Baca con Telchac (Mantilla 2005, 34-35; BY *Revista Tierra*, I-1923: 19-20; III-1923: 3). La carretera Dzitás-Chichén Itzá, con una extensión de 27 kilómetros, fue inaugurada el 22 de julio de 1923 y para los socialistas era un orgullo ver desde la cima de la pirámide de Chichén “la cinta de la carretera serpenteando blancamente como el símbolo glorioso de la reivindicación de la raza augusta” (BY, *Revista Tierra*, VI-1923, 6).

Además de la construcción de carreteras, el gobierno socialista realizó diversas acciones para revalorizar la cultura maya. El 25 de enero de 1923 dictó un acuerdo para establecer el Museo Arqueológico de Yucatán. Además, se preocupó por recuperar la riqueza arquitectónica de los mayas y ordenó a los municipios que sus construcciones se inspiraran en los glifos mayas, lo cual dio impulso a una corriente arquitectónica que se denominó “neomaya”, de la cual su principal y más destacado representante fue el ingeniero-arquitecto Manuel Amábilis Domínguez (Díaz 2014, 72-73).

#### LAS PRIMERAS EXPLORACIONES CIENTÍFICAS Y LA INVENCION DEL “MUNDO MAYA”

El interés en las ciudades mayas de Yucatán detonó en marzo de 1923 cuando el periódico *The New York Times* publicó una nota sobre el tesoro rescatado en el fondo del Cenote Sagrado de Chichén Itzá que contenía milenarios objetos como

<sup>22</sup> BY, *Revista Tierra*, IV- 1923, p. 6



máscaras de jade, ornamentos de oro, turquesas y un sinnúmero de valiosas piezas que fueron enviadas en “valija diplomática” por Edward H. Thompson al Museo Peabody (Palacios 2012, 108). Ese mismo año, la denuncia pública de que dichos objetos fueron extraídos ilegalmente del cenote y trasladados a Estados Unidos dio pie a un gran escándalo internacional que estalló en torno a las exploraciones en Chichén Itzá (Palacios 2012, 108; Ramírez 2015, 110).

Además, el hecho de que Thompson publicara sus hazañas y descubrimientos en el Cenote Sagrado casi echó abajo el proyecto largamente anhelado y planificado por The Carnegie Institution para tener una expedición científica permanente en Chichén Itzá. La oportuna intervención de Sylvanus G. Morley y el vacío legal y relativo desconocimiento sobre el patrimonio cultural y arqueológico de México propició que no hubiera acción legal del gobierno en contra de Thompson.<sup>23</sup>

En mayo de 1923, la revista *Tierra* (I, 23-24) reprodujo un artículo publicado por el periódico *El Demócrata*, de la Ciudad de México, que mencionaba que el gobierno mexicano aún no otorgaba los permisos requeridos a la Institución Carnegie, al Museo del Indio Americano y al Museo Peabody de la Universidad de Harvard para realizar “una serie de exploraciones y excavaciones con el objeto de llegar a conocer algunos de los fundamentos de la civilización maya”. La nota del periódico señalaba que el Instituto Carnegie necesitaba, para cumplir sus objetivos, la autorización y cooperación de los gobiernos mexicanos federal y local. El problema principal era que entre el gobierno mexicano y el norteamericano aún no existían los procesos de reconocimiento que permitieran otorgar los permisos y atenerse a los protocolos vigentes. Unos días después, un reportero del periódico *El Universal* entrevistó en el hotel Regis de la Ciudad de México a Sylvanus G. Morley, recién llegado de Yucatán, y lo cuestionó sobre si el Instituto Carnegie trabajaba a favor de algún museo norteamericano, a lo que él respondió que no y que el único objetivo de sus expediciones y viajes científicos era “tomar dibujos, fotografías, hacer reconstrucciones y hacer ciencia en materia arqueológica, no hacer negocios”. Morley también señaló que “no tenía la menor intención de llevar ningún objeto del país y negó que se pretendieran cometer esos crímenes [el saqueo] bajo el título de expedición científica.”<sup>24</sup>

Dos meses después, el 15 de julio, Felipe Carrillo declaró inaugurada la carretera Dzitás-Chichén Itzá. Para los socialistas este acto significó el punto más alto de la palingenesia de la civilización maya, es decir, el renacer del pueblo indígena. Los esperados festejos se realizaron durante dos días y tuvieron toda clase de

<sup>23</sup> Para un análisis de la relación entre el desarrollo del turismo y su vínculo con el patrimonio cultural durante las primeras décadas del siglo XX véase los dos artículos de Eugenio Mercado López en la revista *PASOS* (2016, vol. 14-4 y 2018, vol. 16-3). Respecto al marco institucional mexicano encargado de la protección y gestión del patrimonio arqueológico, Fernando Enseñat (2019, 21) señala que sus inicios se ubican en 1939, con la creación del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

<sup>24</sup> BY, *Revista Tierra*, I-1923, 23-24.

publicidad. El gobierno ordenó el transporte gratuito en tren para todos los yucatecos que desearan asistir a la inauguración y también giró las respectivas invitaciones al presidente de la República Álvaro Obregón, a los secretarios de Estado y a “las más distinguidas instituciones científicas de la República y E.E.U.U.”.<sup>25</sup> Las fiestas inaugurales tuvieron un extenso programa. En Xocempich, Dzitás, Pisté y Chichén Itzá se festejó todo el día. La banda de música del estado, dirigida por José Jacinto Cuevas, amenizó con pasodobles y jaranas, se plantaron árboles a cuenta de la Cámara Agrícola de Yucatán; invitados y notables dieron discursos y recitaron poemas exaltando la gloria de los mayas. Las expresiones artísticas fueron diversas, orquestas y agrupaciones corales presentaron números y no faltaron las danzas y bailables, que llamaron la atención de propios y extraños.<sup>26</sup> Al llamado también acudieron representantes extranjeros y delegaciones de todas las agrupaciones culturales, literarias y científicas del estado. La recuperación del pasado indígena era un hecho.

Dos elementos destacan en esta amalgama de arte popular y reivindicativo. En primer lugar, se encuentra el discurso inaugural del gobernador Carrillo, quien habló en lengua maya a un público de al menos cinco mil personas.<sup>27</sup> En su mensaje Felipe Carrillo manifestó su alegría porque “el corazón de los mayas, la sangre de los mayas, se levantan hoy con este nuevo sol”. Mencionó que tiempo atrás había llegado a las inmediaciones de Dzitás y un vigilante de las ruinas de Chichén Itzá lo invitó a conocerlas. Frente a las ruinas Carrillo Puerto lloró y “sintió el alma llena de una enorme amargura” por la situación de abandono de la antigua ciudad maya y se preguntó “hasta qué tiempo esas obras podían ser conocidas por todos y qué tiempo más pasarían ignoradas para la mayoría”.<sup>28</sup> Después, Carrillo buscó a Edward H. Thompson, quien le manifestó que “daría todo su corazón para que fuera conocida esta grandiosa ciudad”, frase que lo conmovió y que ameritó una mención en su discurso. Por todas esas razones su gobierno tuvo como objetivo construir la carretera, obra principal de la mano indígena que tendió un puente entre los mayas de esos años, quienes pusieron su fuerza de trabajo e ingenio para construirla y sus antepasados, que habitaron esa ciudad.<sup>29</sup>

El segundo elemento que destaca en la inauguración de la carretera es la aparición de una agrupación, la Asociación Conservadora de los Monumentos Arqueológicos de Yucatán. En el programa oficial de los festejos se menciona un discurso a cargo del señor Felipe G. Cantón en nombre de la asociación. Y, aún más importante, se presentaron una serie de conferencias sobre los edificios arqueológicos de Chichén Itzá a cargo de “los señores Eduardo Thompson,

<sup>25</sup> BY, *Revista Tierra*, X-1923, 4.

<sup>26</sup> BY, *Revista Tierra*, X-1923, 4.

<sup>27</sup> BY, *Revista Tierra*, XIII-1923, 20.

<sup>28</sup> BY, *Revista Tierra*, XIII-1923, 4.

<sup>29</sup> BY, *Revista Tierra*, XIII-1923, 10.

Ing. Manuel Amábilis y Sr. Francisco Gómez Rul”.<sup>30</sup> De nuevo los precursores del turismo estaban presentes y se hacían notar en medio de un acto político y simbólico de máxima importancia.

El gobierno de Yucatán estaba consciente de que la inauguración de la carretera directa a las ruinas de Chichén Itzá y toda la publicidad y eventos derivados de los festejos significaban un incremento en las visitas a dicho lugar. Por lo tanto, comenzaron a tomar las precauciones necesarias. El 2 de julio de 1923 se acordó un conjunto de medidas que posteriormente fueron publicadas como “Disposiciones a que deberán sujetarse los visitantes durante su permanencia en la zona arqueológica de Chichén Itzá”.<sup>31</sup> La vigilancia del sitio quedó a cargo de un cuerpo de policía municipal que se trasladaría desde la ciudad de Mérida. El cuidado se encomendó a un grupo de conserjes que dependían directamente de la Dirección de Antropología y también existió un grupo de monteros, a cargo de la Dirección Forestal. El comisionado de vigilar el cumplimiento de las normas fue el agente general José Erosa Peniche, empleado de la Dirección de Antropología del gobierno federal. En lo referente a la entrada al sitio y la visita, no hay mención del cobro de una tarifa, por lo que suponemos que la entrada era gratuita. Resalta que para esos años era visto con normalidad que los automóviles y otros vehículos entraran al sitio e incluso circularan y se estacionaran cerca de los monumentos. Las disposiciones de 1923 señalaban un lugar preferente para estacionarse ubicado al norte del camino principal, en el espacio comprendido entre los Tigres y el Castillo. Sin duda era una época en la que la mayor parte de los visitantes se trasladaban en tren hasta Dzitás y luego en camiones o carretas hasta Chichén Itzá. Para esos años tener un automóvil era un signo de modernidad y lujo extremo no asequible para el común de los yucatecos, así que podemos suponer que el aforo de vehículos particulares fue escaso. Desde el punto de vista de la gestión del turismo, llama la atención ver un intento tan temprano de organizar los flujos de turistas en una zona arqueológica. Según las “Disposiciones...”, los visitantes podrían recorrer el área libremente, pero el acceso y ascenso a ciertos edificios estaba reglamentado de la siguiente forma: al Castillo, el edificio más emblemático, se podía subir en grupos de 25 personas, únicamente por la escalinata frontal. El edificio de Monjas también tenía permitido el acceso en grupos del mismo tamaño. Para los monumentos denominados “Las Mil Columnas” y “Las Mesas”, la entrada y recorrido se restringió a grupos de 15 personas. Los cenotes de “Sacrificios” y “Toloc” y los edificios Akab-Dzib, Chichan-Chob y demás no especificados podían ser visitados sin límite de personas. Las autoridades fueron estrictas y prohibieron a los visitantes bañarse en los cenotes, así como dibujar o pintar las paredes de los edificios bajo pena de arresto. Y especificaron que en caso de una falta conside-

<sup>30</sup> BY, *Revista Tierra*, XII- 1923, 21.

<sup>31</sup> BY, *Revista Tierra*, XII-1923, 22.

rada de gravedad se consignaría a las autoridades federales correspondientes, en este caso la Secretaría de Agricultura y Fomento.

A partir de julio de 1923, además de la llegada de visitantes locales, Chichén Itzá recibió visitantes extranjeros, pues se volvió parte de los destinos de exploración del grupo de “arqueología científica”, auspiciado por The Carnegie Institution. Ese mes se dio a conocer un contrato con vigencia de diez años entre la Carnegie y la Dirección de Agricultura y Fomento de México, la cual tenía bajo su responsabilidad el departamento de Arqueología (Barrera 2015, 50). Dicho documento autorizó la explotación y restauración de los monumentos arqueológicos de Chichén Itzá y también dejó abierta la posibilidad de explorar toda la península.

Como señala Guillermo Palacios (2012, 110-112), a partir de 1923, los arqueólogos, antropólogos y demás académicos norteamericanos gradualmente comenzaron a referirse al conjunto de los sitios prehispánicos ubicados en Honduras, Belice, El Salvador, Guatemala y en el sureste de México como el “área maya”. Desde el punto de vista simbólico, y como parte de los procesos de creación y difusión de los destinos turísticos, podemos afirmar que la construcción epistemológica del “área maya” fue el primer paso para arraigar en la mente de yucatecos, connacionales y extranjeros una idea de civilización milenaria que después se convirtió en el “mundo maya” (Moreno 2018, 100). Al respecto, la década de 1920 —según Palacios (2012, 112)— fue el punto de partida de este proceso, auspiciado por una élite de anticuarios, coleccionistas, promotores científicos, empresarios y académicos norteamericanos que gravitaban alrededor de la ciudad de Boston. Por tanto, el proceso de difusión del mundo maya inició en la segunda década del siglo xx y, en un primer momento, consistió en la divulgación de hallazgos arqueológicos que generaron expectación y curiosidad en la población norteamericana. Los resultados científicos, en forma de libros o artículos especializados en el área maya fueron una segunda etapa donde la obra de Sylvanus G. Morley, el arqueólogo más reconocido relacionado con las primeras incursiones en Chichén Itzá, tuvo un papel primordial. Sus publicaciones, al igual que las de Vaillant, Tozzer, Thompson y Brainerd fueron y continúan siendo un referente obligado de conocimiento y discusión arqueológica (Pool 2014).

Unas semanas después de la inauguración de la carretera a Chichén Itzá, el gobernador Carrillo puso la primera piedra del tramo Muna-Uxmal, y continuó su obra de facilitar la llegada de los visitantes a las antiguas ciudades mayas.<sup>32</sup> Desde la óptica internacional, la construcción de la red carretera de Yucatán y su estrecha vinculación con las milenarias ciudades mayas no pasó desapercibida. El 23 de septiembre, la *Revista Tierra* publicó el artículo “La obra del socialismo yucateco y las investigaciones arqueológicas en la Península”, extraído del periódico *El Figaro*, de La Habana. El artículo señalaba que “toda la prensa de América se ha ocupado

<sup>32</sup> BY, *Revista Tierra*, XIII- 1923, 20-21.

últimamente de las actividades arqueológicas que se llevan a cabo en Yucatán”. La expectativa de los descubrimientos era grande y felicitaban al gobierno de Carrillo Puerto por su iniciativa. Los halagos eran amplios, se mencionaba que “son necesarios los gobiernos inteligentes que capacitados para comprender la trascendencia de los trabajos investigadores pongan al servicio de la causa científica todas las facilidades que se requieran y toda la comprensión necesaria”.<sup>33</sup>

Según *El Figaro*, Yucatán era visto como uno de los lugares de México con más tesoros escondidos en su suelo y su gobernador, Felipe Carrillo Puerto, como una figura prominente de la política nacional, verdadero caudillo de las multitudes y campeón de las causas sociológicas y científicas. Su afán por construir carreteras hacia los emporios de riquezas arqueológicas era loable y su intención de “facilitar al *tourismo* el acceso a esas regiones históricas” era catalogada como una labor de alto valor y de ardiente patriotismo. La importancia de la construcción de la red carretera yucateca en el exterior fue una muestra de la época de modernidad que vivía Yucatán. Desde esta perspectiva, se señalaba en *El Figaro* que “dentro de poco el *tourismo*, que siempre ha dirigido sus pasos hacia Pompeya, Alejandría o el Egipto, tendrá una nueva región que visitar, lo cual sin esas carreteras sería materialmente imposible”.<sup>34</sup>

Para octubre de 1923, *El Universal* —de acuerdo con información proporcionada por la Secretaría de Agricultura y Fomento— publicó que, en Yucatán, el número de visitantes extranjeros a los monumentos arqueológicos era cada vez mayor. La inauguración de las carreteras y la publicidad sobre el área maya habían puesto a las antes llamadas “ruinas” en el mapa de los turistas a tal grado que “han visitado estos monumentos más extranjeros que en ninguna otra época pasada”. Según *El Universal*, el éxito turístico de Chichén Itzá era tal que se comparaba con otros monumentos importantes como Teotihuacán, Santa Teresa y Mitla, que recibían más de cien mil turistas en un año. El balance de Yucatán como destino turístico era positivo. Las perspectivas eran magníficas y alentadoras, al grado de que varios miembros del Congreso de Periodistas —que para esas fechas se celebraba en Mérida— señalaron que, con destinos como Chichén Itzá y Mérida, México ya podía considerarse un *winter resort*, es decir, un lugar de paseo durante el invierno, que pronto sobrepasaría a otros que estaban en boga como Cuba y Jamaica, elegidos por los norteamericanos por su cercanía. En la opinión de los periodistas, Yucatán pronto desplazaría dichos destinos porque ahí “no existen monumentos ni bellezas naturales”.<sup>35</sup>

Sin embargo, el naciente desarrollo turístico de Yucatán pronto se vio truncado. El gobernador Felipe Carrillo Puerto no vería fructificar su obra. Sus decisiones

<sup>33</sup> BY, *Revista Tierra*, XXII-1923, 8.

<sup>34</sup> Las cursivas son de los autores. Es posible que la palabra *tourismo* fuera una traducción o neologismo fruto de la adopción del vocablo *tourism* y debido a lo temprano de la época aún se escribía de esa forma. Para lo referente al artículo, véase BY, *Revista Tierra*, XXII-1923, 8-9.

<sup>35</sup> BY, *Revista Tierra*, III-25, 14 de octubre de 1923, p. 25.

en favor de la población indígena provocarían su caída. El 28 de noviembre de 1923 promulgó la Ley de incautación y expropiación de haciendas abandonadas que disponía la expropiación, previa indemnización nominal de las tierras abandonadas para ser entregadas a los trabajadores para su operación colectiva. Esta ley, junto con la del 4 de diciembre que instituyó la entrega del 25% de los ingresos henequeneros a los trabajadores por concepto de beneficios, fue lo que significó su ruina. Tales medidas vulneraron los ya bastante dañados intereses económicos y políticos de los hombres del poder en Yucatán, quienes aprovecharon el golpe de estado de Adolfo de la Huerta para capturar a Carrillo (Moreno 2005, 20).

Durante diciembre de 1923 los jefes militares Juan Ricárdez Broca y Hermenegildo Rodríguez dismantelaron el gobierno de Carrillo Puerto. El 21 de diciembre lo aprehendieron en Holbox, en la costa de Quintana Roo y lo trasladaron a la penitenciaría Juárez de Mérida. Fue fusilado en el panteón civil en la madrugada del 3 de enero de 1924, junto con doce colaboradores. Con la desaparición del líder, el socialismo en Yucatán entró en una crisis que se tradujo en divisiones en el partido y a corto plazo significó su extinción como una fuerza política de importancia a nivel regional (20). Su muerte, si bien no significó la conclusión del proceso de reivindicación y difusión de la cultura maya, sí fue un freno temporal a todas las acciones destinadas a fortalecer y recuperar el patrimonio indígena de Yucatán, en especial el arqueológico. Debido al conflicto político y a la ingente cantidad de prensa que surgió a partir del asesinato del líder yucateco, es fácil suponer que en esos años Yucatán se borró de la lista de destinos de los viajeros internacionales.

#### A MODO DE CONCLUSIÓN

El temprano inicio del turismo en Yucatán estuvo determinado por la existencia de los vestigios arqueológicos mayas, especialmente Chichén Itzá. Las monumentales construcciones que fascinaron a los viajeros y exploradores de otras épocas también ejercieron una poderosa atracción en los hombres del siglo xx. Sin embargo, desde el ámbito empresarial, el proceso de iniciar la actividad turística requirió varios intentos que en este primer momento no fueron fructíferos, como evidencian los registros de la Compañía Impulsora del Turismo. Nuestra historia demuestra que el proceso del nacimiento del turismo, como cualquier otra actividad de índole económica, requirió de un conjunto de condiciones previas que permitieran que dicha actividad se llevara a cabo con las garantías mínimas de éxito. Esas condiciones fueron un marco legal e institucional que otorgaría legitimidad al turismo y que daría el impulso adecuado a la sociedad. Es en este sentido que la experiencia yucateca se adelantó al ritmo nacional. La concesión de 1910 a Edward Thompson para construir un hotel, una fonda, una cantina, una línea de carruajes y una línea telefónica en Chichén Itzá es

la evidencia más importante de un intento de estructurar el turismo como una actividad económica de amplio espectro. En otras palabras, la concesión de 1910, renovada y modernizada en 1921 a nombre de Manuel Amábilis, significó ejercer y normar el control del territorio, las empresas, las comunicaciones y los medios de transporte para usos turísticos.

En realidad, Thompson fue un visionario del turismo, que murió en 1935 sin ver cumplido su anhelo de un emporio hotelero en Chichén Itzá, sueño que se volvería realidad con el paso de los años. Thompson, al igual que Manuel Amábilis y Francisco Gómez Rul pueden considerarse los precursores del turismo en la península.

En Yucatán, la coyuntura fundamental que detonó la actividad turística fue el gobierno de Felipe Carrillo Puerto, quien construyó la infraestructura necesaria y dio reconocimiento y legitimidad al turismo. Durante esos años, las abandonadas —y en gran medida desconocidas— “ruinas” mayas se transformaron en monumentos arqueológicos y los vestigios y objetos antiguos se convirtieron en valiosas mercancías de contrabando. En los veinte meses que duró su gobierno se sentaron las bases para una revaloración del pasado indígena y por primera vez se mencionó el turismo como una actividad social y económica de interés del Estado. Además, con la llegada de la Carnegie Institution inició el proceso de difusión del área maya como un destino de interés científico, idea que en poco tiempo convirtió a la región en un atractivo turístico.

La muerte de Felipe Carrillo en 1924 y la crisis política y social en la que entró Yucatán en esos años repercutió directamente en la naciente actividad turística, la cual quedó en pañales y es posible que por esta razón, los tempranos inicios del turismo yucateco se perdieran en la nebulosa del pasado. Si bien la arqueología científica continuó y el proceso de revalorización del pueblo maya se nutrió de descubrimientos y publicaciones, en el ámbito turístico los pasos fueron lentos y pequeños. A partir de 1924 Yucatán se desfasó del proceso nacional. El motor del turismo se encendió de nuevo en 1931. Con el inicio de operaciones en Mérida de la aerolínea Pan American World Airways (Pan Am), comenzó la llegada del turismo a gran escala y Yucatán se inscribió definitivamente en la lista de los destinos turísticos internacionales.

REFERENCIAS

- BARRERA RUBIO, Alfredo. 2015. *En busca de los antiguos mayas. Historia de la arqueología en Yucatán*. Mérida: Editorial Dante.
- BERGER, Dina M. 2002. "Pyramids by Day, Martinis by Night: The Development and Promotion of Mexico's Tourism Industry, 1928-1946". Tesis de doctorado. University of Arizona.
- BOYER, Marc. 2002. "El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo xx". *Historia Contemporánea*, núm. 25: 13-31.
- \_\_\_\_\_. 2011. *Ailleurs, Histoire et sociologie du tourisme*. París: L'Harmattan.
- CASTRO, Pedro. 2016. *El fabuloso saqueo del cenote sagrado de Chichén Itzá*. México: UAM-I.
- CESTUR. 2000. *Análisis de la evolución del turismo en México en los últimos 50 años*. México: Secretaría de Turismo.
- DÍAZ GÜEMEZ, Marco Aurelio. 2014. "El arte monumental del socialismo yucateco (1918-1956)". Tesis de doctorado en Historia. CIESAS.
- ENSEÑAT, Fernando. 2019. "Gestión del visitante en zonas arqueológicas turisticadas de la península de Yucatán". Tesis de doctorado en Desarrollo Sostenible. Universidad de Quintana Roo.
- FARALDO, José y Carolina Rodríguez. 2013. *Introducción a la historia del turismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- FENNEL, David A. 2018. "Tourism as *Summum Bonum*? Old Insight into an Old Concept". *Journal of Ecotourism* 17(4): 383-400.
- FERNÁNDEZ, Luis. 1991. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Editorial.
- LARRINAGA, Carlos. 2012. "Orígenes del turismo en España. Las aguas de la vida". *Anuario IEHS* 27: 369-391.
- MAC DONALD, Eugenio. 1981. *Turismo, una recapitulación. Historiografía de conceptos pronunciados por gobernantes mexicanos desde 1823*. México: Bodoni.
- MANTILLA, Jorge. 2005. "Los mayas en el pensamiento político de Felipe Carrillo Puerto". *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* 20(233): 26-39.
- \_\_\_\_\_. 2012. *Hombre nuevo, mundo antiguo. Felipe Carrillo Puerto*. Mérida: Secretaría de Educación Pública del Estado de Yucatán.
- MANTILLA, Jorge y Guillermo Sandoval. 1994. *Felipe Carrillo Puerto. Ensayo biográfico (vida y obra)*. Mérida: Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- MATEOS, Jimena. 2006. "El turismo en México: La ruta institucional, 1921-2006". *Cuadernos 14, Patrimonio Cultural y Turismo*: 33-44.
- MERCADO LÓPEZ, Eugenio. 2016. "Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario". *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 14(4): 1027-1040.



- MERCADO LÓPEZ, Eugenio. 2018. "El turismo y su impacto en las políticas económicas, culturales y turísticas de México en las primeras del siglo xx: la perspectiva de la prensa de la época". *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 16(3): 671-683.
- MIRANDA OJEDA, Pedro. 2014. "Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915". *Iberoamericana América Latina-España-Portugal* XIV(53): 7-28.
- MORENO ACEVEDO, Elda. 2005. "Redescubriendo a Felipe Carrillo Puerto ¿Apóstol de los mayas, ideólogo del socialismo yucateco, intelectual no reconocido?". *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* 20(233): 10-25.
- \_\_\_\_\_. 2018. "Inventando el mundo maya. Los inicios de la aviación y el turismo en Yucatán, 1929-1969". *Norois* 2(245): 95-106.
- PALACIOS, Guillermo. 2012. "Los *bostonians*, Yucatán y los primeros rumbos de la arqueología americanista estadounidense, 1875-1894". *Historia Mexicana* 62(1): 105-193.
- \_\_\_\_\_. 2015. "El cónsul Thompson, los *bostonians* y la formación de la galaxia Chichén, 1893-1904". *Historia Mexicana* 65(1): 167-288.
- \_\_\_\_\_. 2017. "El dragado del Cenote Sagrado de Chichén Itzá". *Historia Mexicana* 67(2): 659-740.
- PANI, Alberto. 1941. *La industria nacional del turismo. Tres monografías*. México: Talleres de la Editorial Cultura.
- PAOLI, Francisco y Enrique Montalvo. 1977. *El socialismo olvidado de Yucatán*. México: Siglo XXI.
- POOL, Marcos. 2014. *Las reinvencciones de la etnicidad en la arqueología maya*. México: Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- Programa de la Compañía Impulsora del Turismo a las Ruinas de Yucatán, S.A.* 1921. Mérida: Talleres Gráficos de la Revista de Yucatán.
- QUEZADA, Sergio. 2001. *Breve historia de Yucatán*. México: COLMEX-FCE.
- RAMÍREZ AZNAR, Luis. 2015. *El saqueo del cenote sagrado de Chichén Itzá*. Mérida: Editorial Dante.
- ROMERO, Héctor. 1979. *Alberto J. Pani. Los alegres 20's y el turismo en México*. Aguascalientes: s. e.
- ROSADO BAEZA, Jorge C. 2020. "Primeros viajeros a Yucatán". Consultado el 25 de marzo. <https://historiadelturismoenyucatan.wordpress.com/primeros-viajeros-a-yucatan>.
- SECTUR. 2005. *El turismo en México. Treinta años de la Secretaría de Turismo, 1975-2005*. México: Secretaría de Turismo.
- Secretaría de Gobernación. 1926. *Ley de migración de los Estados Unidos Mexicanos*. México. Biblioteca de El Colegio de México.

- SUAREZ, Víctor. 1977. *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*. Tomo II. México: Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- URBAIN, Jean. 2011. *L'envie du monde*. París: Bréal.
- WALTON, John. 2002. "Aproximación a la historia del turismo en el Reino Unido. Siglos XVIII-XX". *Historia Contemporánea*, núm. 25: 65-82.
- \_\_\_\_\_. 2009. "Prospects in Tourism History. Evolution, State of Play and Future Developments". *Tourism Management* 30(6): 783-793.
- WILSON, Tamar Diana. 2008. "Economic and Social Impacts of Tourism in México". *Latin American Perspectives* 160(35): 37-52.
- YANKELEVICH, Pablo. 2001. "Un laboratorio de ideas. El México revolucionario en la reflexión intelectual latinoamericana". *Cuicuilco* viii(21): 159-197.