

➤ Viajeros y turistas de Yucatán, 1822-1915

Pedro Miranda Ojeda

Universidad Autónoma de Yucatán, México

Resumen: Las innovaciones tecnológicas del siglo XIX contribuyeron al desarrollo del ferrocarril, incidiendo en la circulación de bienes y personas hacia destinos lejanos. Esta moda común de las sociedades europeas se desplazó a otras latitudes y Yucatán no fue la excepción. El ferrocarril propició cambios significativos porque la élite local se aficionó a los viajes hacia las recién descubiertas playas como lugares de veraneo y espacios exclusivos. No obstante, cuando el pueblo fracturó la división social en las playas, la élite se trasladó a nuevos lugares de sociabilidad (haciendas y pueblos) como lugares exóticos. Las exclusividades se ampliaron a finales del siglo XIX con los vapores y nuevos destinos: Estados Unidos y Europa. Este trabajo analiza el papel que desempeñó el espacio de exclusividad elitista como referente en la elección de sus destinos y en su diferenciación social con el pueblo.

Palabras clave: Élités; Distinción social; Viajes; Historia; Yucatán; Siglos XIX-XX.

Abstract: The technological innovations of the 19th century contributed to the development of the railway, affecting the movement of goods and people to distant destinations. This common trend of European societies moved to other latitudes and Yucatan was no exception. Railroad led to significant changes because local elite encroached to travel towards the newly discovered beaches as holiday venues and exclusive spaces. However, when the town fractured the social division in the beaches, the elite moved to new places of sociability (haciendas and towns) as exotic locations. The exclusives were expanded at the end of the 19th century with fumes and new destinations: United States and Europe. This paper analyzes the role played by space of elitist exclusivity as a reference point in the choice of their destiny and their social differentiation with the people.

Keywords: Elites; Social distinction; Travels; History; Yucatan, 19th-20th Centuries.

Una de las mayores transformaciones técnicas del siglo XIX tuvo lugar gracias a la invención de la máquina de vapor. El desarrollo tecnológico decimonónico no solo tuvo repercusiones en la industria, sino también en los transportes debido a una producción intensificada que, en una escala sin precedentes, impulsó la construcción de máquinas capaces de viajar a mayores velocidades y de transportar mayores volúmenes de pasajeros y de carga. Los vapores y el ferrocarril desempeñaron un papel destacado en el notable incremento de la actividad comercial y, al mismo tiempo, en el mayor acercamiento de los pueblos, ciudades y, en general, de las sociedades. Desde la primera mitad del siglo XIX los viajes se convirtieron en una actividad común en Europa y, en pocos años, floreció el viajero de los balnearios, recientemente descubiertos como terapéuticos.

En este contexto, la revolución de la industria fue desplazada por el fenómeno de la revolución de los viajes gracias a la proliferación de turistas¹ en las ciudades, playas, ruinas arqueológicas, campo, etc.² El descubrimiento de la ciudad como lugar de diversión se produjo gracias a la facilidad de los medios de transporte, cómodos, eficientes y rápidos. Estos cambios también tuvieron repercusiones en México. En Yucatán, los viajes del temprano siglo XIX, fueron de carácter doméstico, local y de cercanías, circunscritos a haciendas, villas, pueblos y ruinas arqueológicas debido a que las pésimas condiciones de los caminos y un sistema de transporte rudimentario no permitían los desplazamientos prolongados. A partir de la segunda mitad del siglo los viajes se incrementaron gracias a la introducción del ferrocarril y los barcos de vapor. El primero permitió la proliferación de viajeros a las costas y pueblos, además de a algunas ciudades mexicanas, mientras que en los segundos predominaron los viajeros en cualquier dirección nacional o internacional, principalmente a ciudades de Estados Unidos y Europa. En este sentido, este trabajo analiza la importancia de los transportes como determinante en el impulso de los viajes tanto a escala local y nacional como internacional.

El turismo en pueblos y haciendas

En el discurso político de la segunda mitad del siglo XIX, en un intento por estimular diversiones y comportamientos ajenos a los vicios como los juegos de azar y la embriaguez, las autoridades mexicanas convocaron a los ciudadanos a explorar nuevas modalidades de recreo. El *Reglamento para el gobierno interior del Departamento de Yucatán*, publicado en 1853, tuvo la intención de moderar los comportamientos desviados, atribuidos por lo general a la notoria ausencia de sociabilidades honestas y, por esta razón, se trató de incorporar en el discurso y en la práctica un espacio lúdico propio de los pueblos: la belleza natural, distante de los vicios y juegos de azar.³ Este discurso, sin embargo, estuvo dirigido a la élite porque era la única que social y económicamente tenía la disposición y los medios suficientes para capitalizar nuevas formas de sociabilidad. De ahí que los intereses de la sociedad opulenta, concentrados exclusivamente en la ciudad, se desviarán de manera gradual hacia rumbos antes desconocidos: recreo en pueblos y haciendas. La procuración de diversiones orientadas de acuerdo al orden sancionado obligó, en una suerte de política práctica inversa, a promover la formación de lugares públicos de recreo en los pueblos de Yucatán.

Los primeros antecedentes del viajero meridano datan de 1822. Las pésimas condiciones y la escasa red de caminos limitaron a los primeros viajeros a la utilización de calesas o caballos. Las familias a menudo visitaron residencias con pilas, principalmente en las fincas construidas en los límites o en las cercanías de las ciudades. Los prístinos

-
- 1 El viajero fue sustituido por el turista a partir de 1816. No obstante, su uso corriente se popularizó gracias a una obra de Stendhal, titulada *Memorias de un turista*, publicada en 1838 (Martin-Fugier 2001: 226 s.).
 - 2 Sobre los orígenes del turismo europeo, véase Martin-Fugier (2001: 226-208); Serrano García (2001: 183-185); González Alcantud (1993: 205 s.).
 - 3 El *Reglamento* puede consultarse en García y García (1865: 330 s.). Una orden semejante se registró en 1749 y 1788: “hubiere á las cercanías de los lugares para recreo y diversión, se conserven, procurando plantarlas de nuevo adonde no las hubiere, y fuere el terreno á propósito para ello” (cit. según Rodríguez de San Miguel 1980: 794).

viajeros, pertenecientes a la élite, crearon espacios exclusivos que podemos llamar territorios de élite porque distinguieron nuevas formas de sociabilidad⁴ relacionadas con sujetos identificados entre sí y que, además, sirvieron como espacios para estrechar vínculos, solidaridades y grados de confianza. La presencia de las familias completas, por su parte, reprodujo un modelo de solidaridad social en la cual todos los miembros de un grupo poseían la misma importancia y, por lo tanto, una forma de reciprocidad y consolidación de lazos familiares, amistosos y políticos. La reunión social tiene un significado más allá de lo recreativo porque pretende el afianzamiento de las redes establecidas. De modo que los viajes a estanques y cenotes se utilizaron como excusiones sociales. Aun así, fue necesario advertir que la recreación no estuvo exenta del peligro de la profundidad de algunos cenotes o pilas, empleados para el riego de los árboles de las fincas rústicas. Los bañistas pocas veces nadaron zambulléndose por completo y, por lo regular, las personas prefirieron dedicarse a chapotear en el agua, con los pies apenas sumergidos. Sin embargo, varios incidentes infortunados obligaron al ayuntamiento de la ciudad a emitir una orden que prohibía que en dichos lugares de recreo la profundidad de las aguas fuera mayor de dos pies y medio.⁵ Esta tradición continuó dominada por la élite durante varias décadas, sin embargo, gradualmente los cenotes fueron invadidos por el pueblo llano. En este momento se advierte que la alta sociedad meridana se divorcia de la continuidad de estos viajes porque, a finales del siglo XIX, estos lugares de recreo comenzaron a funcionar como territorios populares asociados con la población en general. Estos territorios definieron una nueva forma de sociabilidad, distinta porque rompieron con los vínculos sociales y de élite, instituyéndose una relación cercana a la diversión de los ciudadanos. Los inversionistas explotaron cenotes instalando cantinas, restaurantes y salones de convivencia familiar. El cenote San Román de Santa Ana tuvo esta suerte, en 1881, gracias a las obras de Dionisio Basulto. Los cenotes Tivoli y Uolpoch, de Eligio Sierra, tuvieron los mismos propósitos:

¡Al Uolpoch! ¡Al Uolpoch!

Para templar el calor en que se abrasan los que están poco acostumbrados a sufrir grandes calores, nada hay más a propósito que los deliciosos y refrigerantes baños que ofrecen las limpias aguas del cenote Uolpoch. Se proporcionará a los bañistas todo lo necesario para el efecto. Además, se servirán en su pequeña cantina, refrescos, comestibles, licores finos, chocolates, etc.⁶

Los territorios de élite también se observaron en la realización de los días de campo, cuyo origen se remonta a la antigua costumbre europea fomentada por la aristocracia. A mediados del siglo XIX, la burguesía se posicionó en sitios de recreo ubicados en la campiña de las inmediaciones de las ciudades. Las nuevas familias del poder europeo invirtieron en propiedades rurales para descansar y dedicarse, en ciertas épocas del año, a la cacería (Martin-Fugier 2001: 224-226, 229). La nueva costumbre local quizá tenga el mismo origen,

4 La sociabilidad consiste en una serie de prácticas y relaciones sociales comunes donde predominan los espacios de interacción social con contradicciones internas debido a que no siempre funcionan o se comportan las mismas empatías ni intereses (Maurice Agulhon citado por Canal i Morell 1993: 11). La sociabilidad, no obstante, también puede llamarse densa porque las relaciones sociales de un sistema no siempre son estables, con vínculos comunes, armónicos y sin contradicciones, abundando tensiones y hostilidades internas (Bauman 1996: 104 s.).

5 CAIHY (Centro de Apoyo a la Investigación Histórica), Impresos hojas sueltas, caja II-1822, 032.

6 *La Revista de Mérida*, 10 de marzo de 1883.

importada por familias de meridianos testigos de los veranos europeos, cuando comenzó a experimentarse la nueva manifestación moderna del entretenimiento: el turismo.

Los ricos meridianos también privilegiaron los lugares cercanos a la ciudad. Los servicios de carruajes facilitaron las visitas a las haciendas del campo,⁷ aunque a partir de la segunda década del siglo XIX la extensa red ferroviaria que abarcó a la mayoría de los pueblos, permitió desplazamientos hacia pueblos y haciendas más lejanos, favoreciendo las invitaciones que los capitalistas yucatecos hicieron a familiares y amistades, incluso extranjeras, con el objetivo de intimar con la vida en los pueblos o haciendas, con los *exóticos* indios. Este modelo de sociabilidad logró conservar la posición e interés de la élite porque aquí el sujeto de interés fue precisamente el pueblo y los indios. Por esta razón, los propietarios de haciendas a menudo invitaron para organizar eventos de distinto tipo, como veladas literarias dedicadas a la lectura y a recitar composiciones. El 28 de febrero de 1893, por ejemplo, una excursión de manufactureros, comerciantes, industriales y periodistas norteamericanos llegó con el objetivo de visitar una hacienda y conocer el proceso de desfibrado del henequén (Suárez Molina 1977: II, 83 s.). Los llamados días de campo fueron comunes entre las familias meridianas, utilizando sus propiedades para celebrar fiestas campestres: “día destinado para divertirse en el campo”.⁸

La trascendencia de los movimientos de población durante el verano dejaba a una ciudad de Mérida “abandonada por diversas caravanas que van á buscar aires frescos en el campo”,⁹ donde el turismo meridano de la élite local tuvo mucho interés en conocer pueblos y haciendas por la novedad del exotismo que despertaban las costumbres de los indios. El descanso de la compleja vida urbana y el ocio consistió en vivir de cerca la vida cotidiana en pueblos y campirana con animales, sembradíos de maíz y henequén.

En el turismo de pueblos y haciendas floreció una nueva clase de ciudadano demandante de un estilo de vida distinto: un ciudadano rico que ponderó la vida rural para aliviarse de la tensión de la compleja vida urbana y encontrar en la naturaleza el reposo y la quietud del campo. Las notas de periódico describieron el profundo interés de esta clase de excursiones.

Para el campo

La tarde del sábado se ausentó para su finca Poon, situada en el Municipio de Espita, don Juan López Peniche, Tesorero General del Estado, acompañado de su apreciable familia.¹⁰

La mayoría de las excursiones prefirió las haciendas cercanas. A principios de 1907, por ejemplo, salieron en viaje de recreo los jóvenes Adolfo Torres Casares, los hermanos Teodosio y José D. Canto, entre otros.¹¹ Sin embargo, las familias pudientes privilegiaron los cercanos pueblos de Chuminópolis e Itzimná¹², identificados por sus campos propicios para las “distracciones y variaciones á la vida monótona de la ciudad”.¹³ Chuminópolis

7 Los toluqueños, por ejemplo, aprovecharon las ventajas de la moda de las excursiones para visitar pueblos y haciendas, además de escalar volcanes (Escamilla García 2001: 102 s.).

8 *Biblioteca de Señoritas*, 23 de enero de 1869.

9 *El Diario Popular*, 16 de abril de 1908.

10 *Diario Yucateco*, 3 de agosto de 1910.

11 *Diario Yucateco*, 25 de enero de 1907.

12 *La Razón Católica*, 30 de marzo de 1890; Koury (1905: 82).

13 *El Diario Popular*, 6 de enero de 1908.

destacó por sus plantaciones y extensos jardines. El sitio protagonista de estos nuevos escenarios se ubicó en el noreste de Mérida, Itzimná, un pueblo-destino de la mayoría de los ricos meridianos. Las propiedades construidas ahí fueron chalets y casas de campo, además de mansiones de campo edificadas desde la segunda mitad del siglo XIX.¹⁴ En la riqueza natural de las inmediaciones del pequeño pueblo hubo muchas fincas construidas para su habitación exclusiva de descansar en fines de semana y en verano (Koury 1905: 82 s.), cuando los *pic-nics* preparados en los estanques reunieron numerosos bañistas. La intensa actividad de los ciudadanos en el pueblo orilló a la definición del término *tranviada* como sinónimo de los usuarios del tranvía dedicados a visitar la fiesta patronal o el parque de diversiones. En efecto, desde 1893, Itzimná se convirtió en un sitio lúdico por antonomasia por la instalación de los Recreos de Itzimná. La concentración de la élite en el lugar contribuyó a incrementar el interés de la fiesta del pueblo por la fama de sus bailes de etiqueta; su importancia creció al grado que, en mayo de 1875, el antiguo transporte de carruajes de tiro fue sustituido por una estación intermedia en la ruta de ferrocarril Mérida-Progreso, cuya cantidad de visitantes sin parangón confirmó el éxito del ferrocarril como medio de transporte.¹⁵ El triunfo del ferrocarril también puede advertirse en otras rutas, como se manifiesta en el cuadro siguiente:

Cuadro 1: Pasajeros desde y en dirección a Mérida, 1910

RUTA	NÚMERO DE PASAJEROS
Mérida-Progreso e Izamal	234.948
Mérida-Peto	321.751
Mérida-Valladolid	261.635
Mérida-Campeche	285.309

Fuente: Wells/Joseph (1996: 128).

El tranvía, por su parte, se convirtió en una suerte de locomoción utilizada por la élite para sus paseos. En 1911, por ejemplo, la inauguración de la línea construida en dirección a Chuburná permitió enlazar San Cosme y la hacienda Tanlum con la ruta iniciada en el parque principal, en un trayecto de seis kilómetros que constituyó

uno de los paseos más amables y pintorescos. Chuburná será, gracias á este medio de fácil comunicación, un hermoso lugar de veraneo, y los turistas podrán darse cuanta visitando la hacienda Tanlum, de las interesantes faenas de la explotación del henequén, y admirar de paso el “pich” secular que se levanta á la entrada de la finca: hermoso y original ejemplar de la selva yucateca.¹⁶

Precisamente, existe el registro de una fiesta celebrada en la finca Tanlum el domingo 31 de octubre de 1915. En esta fecha, Pablo Sánchez, administrador de la hacienda ofreció

14 Koury (1905: 82). Bauer (2002: 207) reporta que, desde la segunda mitad del siglo XIX, la sociedad mexicana acostumbró edificar suntuosas mansiones en el campo.

15 *La Revista de Mérida*, 2, 4, 8, y 13 de mayo de 1875; *La Revista de Mérida*, 1 de junio de 1890 y 17 de mayo de 1892.

16 *La Revista de Mérida*, 15 de noviembre de 1911.

a distinguidas familias meridianas una celebración de baile, canto y recitación de poesía.¹⁷ Así, la introducción de nuevas líneas férreas favoreció el desarrollo de los pueblos e incrementó el número de visitantes en sus respectivas fiestas religiosas. Las largas distancias se acercaron con el ferrocarril para el beneficio del comercio de productos y el transporte de pasajeros. En los circuitos de fiestas de los pueblos –programación de fiestas de pueblos siguiendo un orden geográfico por encima del orden festivo original, con la intención de evitar que fechas coincidentes disminuyeran el número de visitantes de una u otra fiesta– los efectos fueron positivos porque la cantidad de visitantes a los pueblos lejanos aumentó casi de inmediato. Como sucedió en Itzimmá, durante las fiestas de los pueblos de Izamal y Halachó al remplazarse el antiguo sistema de transporte de los carruajes tirados por bestias por el ferrocarril, en pocos años, la costumbre de arrendar cuartos estuvo muy arraigada.

El turismo arqueológico

En octubre de 1911, con motivo de la reciente visita de Francisco I. Madero a Uxmal, un periódico publicó una serie de artículos titulada “Las ruinas de Yucatán. Uxmal y Chichén-Itzá”, una minuciosa descripción de las antiguas ciudades mayas. En estos artículos, acerca de las investigaciones sobre las ruinas realizadas por un religioso de la parroquia de Ticul y publicadas en periódicos de Estados Unidos (1837), se atribuyó el interés de John Lloyd Stephens hacia la exploración arqueológica de Yucatán.¹⁸ Lo cierto es que algunos años previos a dicha publicación, en 1834 y 1836, el anticuario, cartógrafo y explorador francés Jean Frederick Maximilien de Waldeck había penetrado la densa vegetación que mantuvo incomunicada a las antiguas ciudades mayas. En 1841 llegó el primer fotógrafo y coleccionista, el austriaco Emmanuel von Friedrichsthal, interesado por el pasado arqueológico (Concha Vargas/Fuentes Gómez/Rosado Lugo 2010: 47). La permanencia del viajero norteamericano Benjamin Norman Moore coincidió, en 1841 y 1842, con la estancia del explorador norteamericano Stephens y sus compañeros, el explorador, dibujante, arquitecto y fotógrafo inglés Frederick Catherwood y el médico y ornitólogo norteamericano Samuel Cabot, fechada en 1841-1843. No obstante, la divulgación de Stephens, *Incidents of travel in Yucatan*, publicada en 1843, puede considerarse la obra fundamental del descubrimiento mundial de la importancia arqueológica de las antiguas ciudades mayas que influyó en el posterior interés del desplazamiento de numerosos estudiosos interesados en las ciudades prehispánicas: el naturalista francés Artur Morelet (1846-1847); el explorador, arqueólogo y fotógrafo francés Claude-Joseph Désiré Charnay (1857, 1860, 1882, 1886); el fotógrafo, anticuario y arqueólogo francés Augustus-Henry-Julius Le Plongeon (1873-1885); el naturalista suizo Alexander Emanuel Rodolphe Agassiz (1882); el naturalista y escritor norteamericano Frederick Albion Ober (1883); el arqueólogo mayista norteamericano Edward Herbert Thompson (1885-1935); el fotógrafo, explorador y arqueólogo austriaco Teobert Maler (1886-1894); el explorador y arqueólogo inglés Alfred Percival Maudslay (1889); el antropólogo, arqueólogo y geólogo norteamericano William Henry Holmes (1895); el arqueólogo, naturalista y coleccionista norteamericano Henry Chapman Mercer (1895); el viajero francés Alfred Ashad de Koury (1905); el antropólogo y arqueólogo inglés Channing

17 *La Voz de la Revolución*, 5 de noviembre de 1915.

18 *El Diario Yucateco*, 12, 13, 14, 15 y 17 de octubre de 1911.

Arnold, junto al epigrafista inglés Frederick Tabor Frost (1906-1907); el escritor y periodista norteamericano John Kenneth Turner (1908); el arqueólogo norteamericano Sylvanus G. Morley (1909); el historiador italiano Adolfo Dollero (1910) y el antropólogo, etnohistoriador, lingüista, epigrafista y erudito alemán Eduard Seler (1917).

A pesar de que los nativos conocían las ruinas desde antiguo, su exploración no despertó el entusiasmo de los habitantes ni de las autoridades, salvo cuando se trató de algunos visitantes distinguidos, como ocurrió con la visita especial que la emperatriz Carlota Amalia de Habsburgo realizó en 1865, cuando arribó a México a través de Yucatán con la intención de conocer Uxmal, pues en años previos había disfrutado las fotografías realizadas por Charnay. Aun así, la administración pública desestimó la promoción del turismo arqueológico, a diferencia de la enorme divulgación que tuvo en Estados Unidos y Europa la investigación de los estudios arqueológicos sobre Yucatán. En México, la excepción radicó en *México a través de los siglos*, retrato porfirista de la grandeza del México que, a través de la historia prehispánica y la descripción arqueológica, en las páginas centrales de los cinco volúmenes publicados entre 1884 y 1889, pretendió revivir la trascendencia de los ancestros indios. La monumental obra, dirigida por Vicente Riva Palacio, incluyó numerosas imágenes impregnadas del extraordinario conocimiento alcanzado por las culturas antiguas, precisamente en un momento cuando despertó el interés de los viajeros europeos por las antigüedades egipcias (Gregory 1991; Manzanera 2004).

La enorme importancia e influencia política y cultural de la obra repercutió en el cambio de orientación de las autoridades yucatecas. Así, el gobierno de Yucatán publicó, en 1894, la *Guía del estado de Yucatán*, dedicada a promover el interés turístico de los atractivos todos del estado,¹⁹ y, además, por conducto de los consulados de México se envió al extranjero un álbum ilustrado de los principales edificios de Chichén-Itzá y Uxmal. La atracción de un turismo distinto al científico se concentró en los ciudadanos de Canadá, Estados Unidos, Cuba, España, Francia, Italia e Inglaterra.²⁰ La respuesta a la campaña en el extranjero no tuvo el éxito esperado hasta pocos años después, cuando la cifra de visitantes fue muy elevada. En este preciso momento, la élite meridana también cambió sus direcciones de viaje hacia el interior arqueológico.

El turismo arqueológico floreció gracias a la campaña publicitaria de la “Sociedad de excursiones a las ruinas de Yucatán”, constituida por personajes importantes de la élite meridana: Luis S. Carranza, David Casares, Alonso Escalante, José Rafael de Regil y el extranjero William P. Young. El objetivo de la empresa consistió en proporcionar las facilidades necesarias para explorar las ruinas, con información, guías, intérpretes, transporte o cualquier servicio requerido en el viaje contratado.²¹ Se considera que el folleto intitulado *Tours of Yucatan, the cradle of American civilization: The Egypt of the Western hemisphere* fue el primer informativo local de promoción turística (Suárez Molina 1977: II, 84). El éxito de la empresa puede medirse por las numerosas solicitudes de excursiones realizadas por turistas locales, nacionales y extranjeros porque su itinerario, a pesar de que incluyó viajes en ferrocarril a las ciudades de Campeche y Mérida, privilegió las visitas en calesa a las ruinas de Mayapán, Acanceh, Labná, Kabah, Sayil, Izamal y Chichén Itzá (Suárez Molina 1977: II, 85).

19 *Pimienta y Mostaza*, 19 de agosto de 1894.

20 AGEY (Archivo General del Estado de Yucatán), Poder Ejecutivo, Correspondencia Oficial, vol. 330.

21 *El Diario Popular*, 16 de abril de 1908; Suárez Molina (1977: II, 84).

Las excursiones en los carruajes meridianos, debido a la cercanía, abundaron a partir de este momento. La prensa de 1908, por ejemplo, describió algunas como “Las excursiones a Uxmal. Cuatro grupos en el Adivino, Monjas y Casa del Gobernador”,²² aun cuando algunos viajeros asumieron que los yucatecos no tenían ningún interés por el pasado ni la arqueología (Arnold/Frost 2010: 58). A pesar de la limitada atención de las autoridades locales y, por supuesto, de su desinterés por invertir en la composición de los caminos, el ferrocarril sirvió para incidir en el fomento del turismo extranjero que, proveniente de Cuba, Estados Unidos, Canadá y España, destinaron sus visitas a Chichén Itzá y Uxmal.²³ Además de las excursiones programadas, también hubo excusiones planeadas sin intermediarios: en los primeros meses de 1908, algunas familias de Mérida acompañadas de extranjeros, utilizando carruajes y cabalgaduras, visitaron la hacienda Uxmal y las ruinas del mismo nombre.²⁴

El turismo en las playas

La introducción del ferrocarril provocó que los habitantes de las ciudades se desplazaran a las costas, estimulados por los cambios de orientación de una medicina que atribuyó grandes ventajas a la higiene y a la convivencia con la naturaleza.²⁵ El llamado Grand Tour constituyó casi la totalidad del complejo turístico europeo occidental de mediados del siglo XIX.²⁶ Los destinos naturales y las playas se incorporaron en el escenario lúdico europeo con extraordinario éxito. De ahí que en esta época surgieran los primeros baños de mar: la Riviera francesa y el Adriático italiano destacaron entre los principales destinos turísticos. Niza (Francia), Rimini (Italia), Blackpool (Inglaterra) y Ostende (Bélgica) se consolidaron como los centros de atracción turística europea debido a sus conexiones ferroviarias con otras ciudades. La época también corresponde con los inicios de los casinos, asociados con balnearios playeros en virtud de que el juego se prohibió en los balnearios sin playas. El florecimiento de Montecarlo se explica en esta coyuntura.

El extraordinario desarrollo del turismo a escala mundial se manifestó en Mérida gracias a la élite local viajera decimonónica que conoció en Estados Unidos y Europa las nuevas tendencias del verano ciudadano. La tradición veraniega incorporada con fuerza entre las costumbres de los ricos meridianos, en poco tiempo alcanzó a la próspera clase media de la ciudad.²⁷ Aun así, la sociedad hegemónica conservó durante años la exclusividad de un turismo playero, iniciado a raíz de la construcción del camino Mérida-Progreso, en 1857, permitiendo que circularan los ómnibus. Las noticias europeas de los baños de playa impulsaron la movilidad de turistas que, sin el obstáculo del transporte ni las distancias, comenzó a privilegiar el descanso y el veraneo en el virgen litoral yucateco.

22 *El Diario Popular*, 15 de marzo de 1908.

23 *El Diario Popular*, 10 de marzo de 1908.

24 *El Diario Popular*, 15 de marzo de 1908.

25 Garay Tamajón (2001); Gregory (1991); Martin-Fugier (2001: 227 s.); Serrano García (2001: 184).

26 Gregory (1991); González Alcantud (1993: 205 s.); Martin-Fugier (2001: 226-208); Serrano García (2001: 183-185); Garay Tamajón (2005).

27 La incipiente clase media comenzó a reproducir, desde el decenio de 1870, algunos comportamientos y costumbres de la élite meridana (Pérez de Sarmiento/Savarino Roggero 2001: 55 s.; Miranda Ojeda 2004: 151).

Así, cuando el itinerario de los carruajes incluyó el puerto de Progreso, desde julio de 1859, los ciudadanos no desperdiciaron la oportunidad de explorar las playas. Las atractivas playas influyeron en el desarrollo del puerto y en poco tiempo se inició la edificación de casas en el litoral. Los servicios se incrementaron y se incorporaron comodidades para atender la demanda de viajeros. Federico Casares incluyó un servicio playero de fin de semana con un ómnibus para seis personas, incluida alimentación y hospedaje.²⁸ La temporada veraniega y primaveral de las playas acaparó los titulares de la prensa porque en esta época aumentó el interés por el turismo playero. El número de excursionistas se incrementó gracias a que, desde 1870, se incorporaron nuevos servicios de transporte y la pujante clase media se desplegó por las playas de Sisal y un rancho de pescadores llamado Yaxactun.²⁹ Las costas de Yucatán se abarrotaron y, ante la demanda, comenzaron a proliferar posadas, hoteles y restaurantes en las inmediaciones de Progreso y Sisal.³⁰ El arrendamiento de residencias también se convirtió en un fenómeno común previo a las temporadas de playa. En marzo de 1876, por ejemplo, la publicidad de una casa en renta en el puerto de Progreso, decía: “una hermosa casa de paja y ripio, situada una cuadra de la calle y plaza principal, y tres a orilla del mar. Tiene su pozo de agua muy buena”.³¹

El puerto de Progreso constituyó el lugar de veraneo más importante de la costa de Yucatán. Aun cuando hubo interés en el turismo de las playas de Sisal, lo cierto es que la preponderancia turística del primero obligó a no pocos empresarios a cambiar el destino de sus servicios. Un hotel originalmente establecido en Sisal, cuando se transfirió a Progreso, en 1871, incorporó un servicio de lanchas de paseo marítimo diurno o nocturno.³² Las instalaciones de los hoteles, no obstante, se limitaron a estancias modestas. El hotel Mendezona, por ejemplo, apenas fue una casa de palmas que funcionó con dos habitaciones (Plongeon 2000: 5).

El denominado “balneario por las damas de Mérida” (Plongeon 2000: 6), predominante en el exclusivo escenario playero de Yucatán durante casi tres décadas, no se identificó solo con Progreso sino también con las restantes playas del litoral utilizadas por la élite meridana y la pudiente clase media. La élite, en respuesta, inició un proceso de exclusión social y espacial que diferenció ricos y clase media, tratando de obstaculizar su irrupción en un espacio definido y demarcado por fronteras precisas, separando físicamente a los distintos bañistas en una suerte de división social de playas. La estructura social meridana se proyectó en los espacios de entretenimiento veraniego (Gil de Arriba 2000). Los territorios de élite nuevamente se apropiaron del escenario social y lúdico, y permanecieron dominado un espacio de exclusividad social que delimitó el lugar de recreo y de distinción social, asociada con la élite (Gil de Arriba 2000). De ahí que un establecimiento, el almacén de Alfonso Domínguez y Ca., iniciara una campaña publicitaria destinada a comercializar un producto idéntico al europeo: trajes de baño para señoritas.³³

28 Suárez Molina (1977: II, 168 s.); *La Revista de Mérida*, 4 de febrero de 1875.

29 *El Mensajero*, 8 de junio de 1875.

30 *Boletín oficial del Estado de Yucatán*, 16 de diciembre de 1861; *La Revista de Mérida*, 12 de marzo de 1870 y 22 de agosto de 1875. El auge de los servicios de veraneo de Huesca, San Sebastián y Santander, España, son analizados por Serrano García (2001: 185).

31 *El Mensajero*, 14 de marzo de 1876.

32 *La Revista de Mérida*, 17 de septiembre de 1871.

33 *La Revista de Mérida*, 11 de mayo de 1883.

Sin embargo, poco a poco, las modas comenzaron a cambiar para la élite porque la masificación de los viajeros permitió la presencia del pueblo en este destino. La intensificación de mayores caravanas de la clase media se manifestó desde la década de 1880 con la inauguración de la línea férrea en el puerto. La proximidad de las playas y el “tren de verano a Progreso”³⁴ favorecieron la popularidad del turismo playero en todos los niveles de la sociedad meridana. Los denominados *temporadistas* colmaron las playas y, al mismo tiempo, transformaron el prístino escenario natural e higienista en un lugar de los vicios urbanos, respondiendo a la demanda social de utilizar los días de descanso en actividades que animaran el espíritu. Su concepto de ánimo se expresó en la decisión de comportarse con la mayor de las libertades, lo que, en consecuencia, degeneró en la proliferación de conflictos, desordenes y embriaguez habitual.³⁵ Las clases menos favorecidas se incorporaron masivamente a la modernidad lúdica; algunos titulares periodísticos describieron el abandono de la ciudad por unos ciudadanos que prefirieron los placeres playeros de un litoral aún más distante: Progreso, Sisal, Yaxactún, Chelem, Chicxulub, Dzilam Bravo, Telchac, El Cuyo, Holbox e Isla Mujeres.³⁶ La antigua costumbre de arrendamiento de residencias de la élite se extendió a la sociedad meridana en general. Además de las *casas arregladas*, hoteles y posadas, las autoridades gradualmente fueron introduciendo diversos servicios públicos para atender las necesidades de los visitantes de las temporadas veraniega y primaveral, denominadas por la prensa como noticias “playeras”.

La popularización y, por ende, el nuevo dominio del pueblo motivó que las familias de la alta sociedad se excluyeran de esta clase de viajes. Además, la nueva moda se trasladó a los viajes nacionales y extranjeros. Aun así, en el siglo xx, cuando comenzó la masificación y popularización del turismo, hubo servicios exclusivos de la élite. La Compañía de Tranvías de Mérida, S. A., por ejemplo, se especializó en el arrendamiento de coches exclusivos para excursiones.³⁷

El turismo en el país y en el extranjero

Los periódicos ocuparon un lugar central en este cambio de visión por las muchas noticias reproducidas acerca de las temporadas de verano de Europa. Las nuevas directrices de las costumbres europeas también tuvieron eco en la ciudad y en los años siguientes los meridianos incursionaron en el mercado de los viajes, ampliamente divulgados por los periódicos locales.

La élite tuvo una participación de primer orden en el nacimiento del turismo nacional e internacional. Los primeros viajes tuvieron su origen en los negocios comerciales, estudios y, salvo excepciones, el placer. La introducción del vapor como medio de transporte contribuyó de manera importante al fomento de los viajes. Las únicas familias de viajeros pertenecieron a los grupos económicos dominantes. Los primeros testimonios de desplazamientos al extranjero, a mediados del siglo xix, se reprodujeron en avisos de prensa. La regulación del servicio trasatlántico entre Gran Bretaña y Estados Unidos favoreció de

34 *El Diario Popular*, 16 de abril de 1908.

35 *El Estado de Yucatán*, 26 de abril de 1879; *El Diario Popular*, 9 de abril de 1908.

36 *La Revista de Mérida*, 21 de mayo de 1878 y 24 de abril de 1900; *El Diario Popular*, 21 de febrero, 7 de marzo, 15, 16 y 22 de abril de 1908.

37 *La Revista de Mérida*, 13 de enero de 1900.

manera sustancial los viajes con destino europeo. Los viajeros meridanos privilegiaron las ciudades norteamericanas, aunque pronto comenzaron a extender sus horizontes empresariales que incidieron en el cambio de dirección: Europa. La exclusividad de los viajes concentrados en Boston y Nueva York se desplazó a París, Roma, Londres y una extensa pléyade de ciudades europeas. La prensa fue un testigo magnífico de los primeros viajeros internacionales.

Los años finales de la década de 1870 iniciaron la época del turismo internacional. Aun cuando en fechas previas hubo viajes, lo cierto es que estos fueron esporádicos y difíciles de realizar debido a que, en Mérida, a pesar de contar con un número considerable de ciudadanos con capital suficiente para viajar, no hubo establecimientos dedicados al servicio de los viajes. La presencia de compañías navieras aseguró soluciones efectivas en los viajes y, por esta razón, los meridanos comenzaron a aventurarse hacia nuevos destinos. La preeminencia social de los ciudadanos, definidos por su potencial económico, determinó el impulso del turismo porque desde entonces, ante la poderosa demanda, se intensificaron las empresas dedicadas al transporte de pasajeros. En el último tercio del siglo XIX funcionaron numerosas compañías de vapores:

Cuadro 2: Compañías de vapor con operaciones en progreso a finales del siglo XIX

COMPAÑÍA	RTA
Alexandre e Hijos	Progreso-Nueva York
Hoffmann y Donz	La Habana-Progreso-Nueva York
Escalante e Hijos	Progreso-La Habana-Nueva York
New York, Havana & Mexican Mail Steamship Line	La Habana-Progreso-Veracruz-Nueva Orleans-Nueva York
	Progreso-Liverpool-Londres-El Havre-París-Bremen-Hamburgo
Línea Neo-Yorkina y Mexicana	La Habana-Progreso-Nueva York
	Progreso-Kingston-Burdeos-Liverpool
Compañía de las Indias Occidentales	Liverpool-Burdeos-La Habana-Progreso-Progreso-Veracruz-Tampico-Nueva Orleans-Burdeos-Liverpool
Línea Harrison	Liverpool-Antillas-Progreso-Veracruz-Tampico-Liverpool
Hamburg American Packet Company	Progreso-Londres-El Havre-Burdeos-Marsella-Amberes-Ámsterdam-Rotterdam-Bremen-Hamburgo
Imperial Alemana	Progreso-El Havre-Hamburgo
Marqués de Campo	Progreso-La Habana-puertos europeos

Fuente: Elaboración propia en base a *La Revista de Mérida* 1879-1883.

La New York, Havana & Mexican Mail Steamship Line, desde el inicio de sus operaciones en Progreso, en diciembre de 1878, ofreció en la conexión del puerto de Veracruz las opciones de viajar a la Ciudad de México, mediante un servicio de ferrocarril, o la ruta de las ciudades europeas. La compañía de vapores Alexandre e Hijos, especializada en

viajes a Nueva York, debido a sus altas tarifas, solo conservó su contrato durante 1878.³⁸ Las muchas compañías con conexiones y escalas en ciudades europeas fueron determinantes en el énfasis de los viajes a los países europeos. Aun así, esto no significó que hayan primado sobre los viajes realizados a Estados Unidos. El mayor número de compañías no significó un mayor número de vapores y frecuencia de viajes; por ejemplo, la ruta europea de los vapores de la Línea Neo-Yorkina y Mexicana solo funcionó en dos temporadas anuales: diciembre-enero y junio-julio.³⁹

Ilustración 1

La Línea Elder, Dempster.

MEXICO Y CANADA.

SERVICIO DE VAPORES DE PRIMERA CLASE MENSUALES.

Se Solicita Flete y Pasajeros.

Vapor

"ANGOLA,"

4,200 toneladas.



Vapor

"DAHOMÉY"

4,200 toneladas.

Viaje, Montreal, via Quebec, Canada, Charlottetown (Prince Edward Island); Halifax (Nova Scotia); Nassau (Bahamas); Havana (Cuba); para Progreso, Yucatan, Coatzacoalcos, Veracruz (para la Ciudad de Mexico) and Tampico.

Fletes y Pasajes Directos Entre Mexico é Inglaterra y Vice Versa.
Through rates for Freight and Passengers between Mexico and England
And Vice Versa.

Para mas informes Dirigirse á

Ó su agente:

J. GABELLERO y CIA.,
Progreso y Mérida, Yucatan.
GRINWOOD y CIA.,
Veracruz y Mexico.
AGENCIA COMERCIAL
MARITIMA, Tampico.

Elder, Dempster y Cia.,

African House, LIVERPOOL, England;

Board of Trade Buildings, MONTREAL,
Canada.

Publicidad de una empresa de vapores a principios del siglo xx. Fuente: *Yucatán Ilustrado* 1905.

³⁸ *La Revista de Mérida*, 23 de febrero de 1879.

³⁹ *La Revista de Mérida*, 2 de enero de 1879.

En el siglo xx continuó el mismo interés de los meridianos por los viajes, ahora con un nuevo escenario. La limitada presencia de meridianos en el extranjero se transformó gradualmente gracias al establecimiento de las denominadas agencias *express*, origen de las actuales agencias de viajes. La primera agencia registrada, en 1900, Express de Yucatán, brindó el servicio de boletaje, transportación de equipaje y servicios complementarios de atención al cliente.⁴⁰ El horizonte de los viajes en este siglo aumentó de manera importante, como se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro 3: Compañías de vapor con operaciones internacionales, 1907

COMPAÑÍA	PUERTOS INTERNACIONALES
Línea Ward. New York and Cuba Steamship Co.	La Habana, Nueva York
Línea “West India y Pacific”. Frederick Layland y Co. (1900) Limited	Nueva Orleans. Liverpool
Compañía Trasatlántica Francesa	La Habana, Coruña, Santander, San Nazaire
Compañía Trasatlántica Española	La Habana, Nueva York. Coruña, Santander, Bilbao, Cádiz, Barcelona, Génova
Línea de Vapores “Harrison”	Liverpool, Nueva Orleans
Cuban Steamship Company “Gayo Line”	Nueva Orleans, Galveston, Londres
Benemelis S. S. Co.	Mobile, Cuba
Bacon S. S. Line Co.	Puertos de Estados Unidos
Línea de Vapores Correo-Alemanes “Kosmos”	Hamburgo, Amberes, Londres, Cádiz, Génova y puertos del Mediterráneo. San Francisco, Centro y Sudamérica
Compañía Navegadora “La Huasteca”	Puertos nacionales
Compañía de Vapores “Costa del Pacífico”	San Francisco
Línea Hamburguesa-Americana	La Habana, Hamburgo
Compañía de Navegación de Chapala	Puertos nacionales
Compañía Naviera del Pacífico, S. A.	Puertos nacionales
Línea de Vapores “Atlantic & Mexican Gulf”	Mobile
Compañía de Vapores Comerciales de China, Limitada	Japón, Hong Kong
“Unión Austriaca de Navegación”	Trieste, Génova, Marsella, Guayana, Colón
Línea de vapores de P. Valenzuela e Hijo & Cía.	Puertos nacionales
Mala del Pacífico	Panamá, San Francisco
Compañía Mexicana de Navegación, S. A.	Puertos nacionales

Fuente: Elaboración propia en base a Domínguez (1908: 209-215).

40 Los primeros registros existentes sobre las agencias de viaje europeas datan del decenio de 1860 (Garay Tamajón 2001).

El vertiginoso crecimiento de los viajes al extranjero motivó que, en esta época, la prensa incluyera una sección denominada “movimiento de vapores”. Además de las compañías mencionadas, también operaron otras como Línea Leyland, Línea Hutchison, Hamburg Amerika Linie y Elder y Depster y Cia. Las conexiones a las ciudades de La Habana y Nueva York, por lo general, se realizaron con la Línea Ward; la transportación a La Habana, La Coruña, Santander, Amberes, El Havre y Vigo, en el viejo continente, se operó a través de los Vapores Franceses. El movimiento de pasajeros entre 1906-1909 registró viajeros a las ciudades mexicanas de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Campeche, Isla Mujeres e Isla del Carmen. El movimiento internacional norteamericano incluyó las ciudades de Nueva York, Mobile, Galveston, Nueva Orleans, Texas City y Montreal. Los vapores con destino europeo, en cambio, tuvieron pasajeros a Liverpool, Hamburgo y Barcelona.⁴¹ En el cuadro siguiente puede observarse la enorme incidencia del flujo de viajeros con destinos foráneos:

Cuadro 4: Registro de salidas de pasajeros en progreso, 1906-1909

MES	1906	1907	1908	1909
ENERO	628	516	752	351
FEBRERO	648	758	619	760
MARZO	981	869	820	556
ABRIL	793	849	699	480
MAYO	859	849	684	501
JUNIO	848	1,134	459	474
JULIO	888	2,792	455	454
AGOSTO	863	689	479	357
SEPTIEMBRE	602	599	354	250
OCTUBRE	503	509	300	
NOVIEMBRE	530	557	446	
DICIEMBRE	562	440	540	
TOTAL	8.705	10.561	6.607	4.183

Fuente: Elaboración propia en base a: AGEY, Poder Ejecutivo, Libros Complementarios, Lib. 114-A, hojas sueltas.

El examen del cuadro reveló un intenso movimiento de pasajeros durante dichos años. El desconocimiento del destino de viaje limitó el análisis, cualificándose solo valores mensuales representados. Ahí se aprecia cierta homogeneidad mensual, salvo en los meses de junio y junio de 1907, cuando el número de pasajeros aumentó de manera positiva; estos meses corresponden a la temporada de verano. En términos generales puede afirmarse que los yucatecos viajaron mucho en esta época, aunque no puede soslayarse que desde abril de 1908 se manifiesta un gradual descenso de las cifras. La explicación radica en la crisis económica mundial, que comenzó a manifestar sus efectos en la actividad económica de Yucatán y, por consiguiente, el número de viajeros disminuyó mientras florecían los primeros síntomas de recuperación económica.

41 AGEY, Poder Ejecutivo, Libros Complementarios, Lib. 114-A, hojas sueltas.

La significación social del viaje también puede apreciarse en la noticia periodística que ocupa una sección cotidiana: “viajeros distinguidos”, “viajeros apreciables”, “movimiento de pasajeros”, “los que viajan”, “notas sociales y personales”, etc. Esta importancia social determinó el prestigio de los pasajeros según el destino; esto quiere decir que no fue suficiente con viajar sino que era importante a dónde se viajaba. Los viajes a La Habana no tuvieron significado social. Las cercanas ciudades norteamericanas comenzaron a perder su atractivo cuando la mayoría de los viajeros prefirió tales destinos, aunque su predominio continuó siendo permanente, estos son los que podemos llamar territorios semipopulares. Europa, en cambio, constituida como el bastión de la modernidad, arrogó al ciudadano cosmopolita y rico e influyó en la definición de una posición en la sociedad. La distancia y el viaje a la moderna Europa determinaron riqueza, prestigio y posición en los territorios de élite. A mayor lejanía, mayor riqueza: los más ricos viajaban a Europa, los ricos a Estados Unidos y los menos ricos, clase media, a destinos nacionales o locales, según su calidad en su escala social y económica meridana. Esta situación califica ciertos viajes pero no quiere decir que los viajes de ciertos círculos sociales se limitaran a tales destinos. Los viajes, sin embargo, estuvieron determinados por las necesidades de contratos comerciales, estudios o turismo. Los pasajeros más frecuentes, por razones obvias, prefirieron vacaciones de verano en Cuba y Estados Unidos, como los esposos José F. Molina Ávila y Lucía Castillo de Molina, que después de un viaje de recreo durante un mes, en enero de 1900, regresaron de Estados Unidos.⁴²

Las familias más ricas viajaron desde el siglo XIX a las ciudades más conocidas del mundo.⁴³ La prensa desempeñó un papel fundamental porque con regularidad publicó noticias y secciones europeas, como la “Crónica europea” o editoriales dedicados a las grandes capitales del mundo. En 1907, el *Diario Yucateco* dedicó, en el mes de enero, varios artículos a las grandes capitales del mundo, una sección denominada “Alrededor del Mundo” y un largo reportaje sobre Montecarlo.⁴⁴ La publicidad de las revistas, como la moda de París y Londres, convirtió dichas ciudades en el sueño de las señoritas de sociedad. Los casinos de Montecarlo y los canales de Venecia, reproducidos en extensos reportajes e ilustrados con fotografías, caracterizaron los valores del símbolo moderno, de la civilización en su máxima expresión. Así, las imágenes de la prensa y el discurso de la moderna Europa calaron profundamente en el imaginario de los ciudadanos, quienes, cuando tuvieron la oportunidad, emprendieron su aventura por los países del sueño meridano: progreso y civilización. La copiosa clientela meridana en Europa puede advertirse cuando algunos hoteles parisinos incluyeron su publicidad en los periódicos locales. Así, por ejemplo, Lorenzo Peón y el médico José Palomeque viajaron a París en 1885 con el objetivo de “dar descanso a su activa vida”; Faustino Escalante, por su parte, estuvo en París en 1886 para tratarse una enfermedad (Canto Mayén 2011: 145). El rico comerciante Fernando García Fajardo visitó las capitales europeas más importantes durante cinco meses de 1899.⁴⁵ Un grupo de turistas yucatecos, en cambio, se reunió en el balneario francés de Nautheim, cercano a París, en septiembre de 1913. Si bien los negocios comerciales concentraron la mayoría de los viajes, hubo numerosas personas que realizaron viajes motivados por estudios.⁴⁶ Los estudios de los hijos en renombrados colegios también sirvieron para hacer viajes de recreo, como sucedió en 1886 cuando varias familias meri-

42 *La Revista de Mérida*, 11 de enero de 1900.

43 *El Diario Popular*, 10 y 23 de marzo de 1908.

44 *Diario Yucateco*, 17, 27 y 28 de septiembre de 1907.

45 *El Eco del Comercio*, 21 de diciembre de 1899.

46 Acerca de los viajes a Europa por motivos de estudio puede verse Canto Mayén (2011: 140 s.).

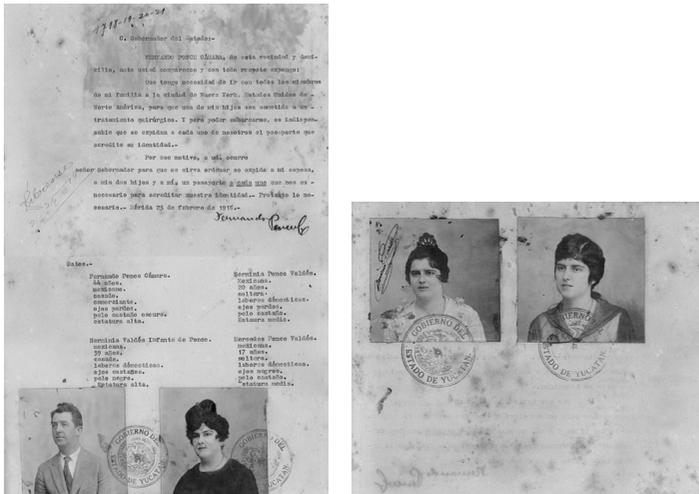
danas realizaron visitas a Alemania, Inglaterra y Francia.⁴⁷ Los hijos de varios hacendados henequeneros estudiaron su bachillerato en Saint-Gallen, Suiza, donde tuvieron la oportunidad de aprender alemán, francés e italiano y, al mismo tiempo, practicaron deportes invernales y se relacionaron con los hijos de importantes familias de Europa y Estados Unidos. Mercedes Rivas Navarrete viajó a Europa en septiembre de 1905 para perfeccionar sus estudios en el violonchelo. En la misma época, el violonchelista Justo R. Uribe y su prometida, especializada en piano y arpa, viajaron a París durante tres meses con el mismo propósito. Gustavo Río Escalante y Arturo Espinosa González realizaron un viaje a París con idénticos objetivos.⁴⁸ En el mismo tenor, en 1908, se publicó:

Retorno

Ayer de Europa llegó D. Pablo Castellanos y su distinguida esposa Hortensia Cámara Vales, acompañados de su sobrina Amelia Castellanos que regresa después de estudiar en uno de los más acreditados colegios de Suiza.⁴⁹

Los destinos norteamericano y cubano continuaron dominando el mercado de los viajes de los meridianos en la segunda década del siglo xx. Los numerosos pasaportes expedidos en el periodo 1916-1920 documentan esta tendencia en los viajes. El pasaporte, en la burocracia contemporánea, consistió en una credencial que identificó a su portador en los países extranjeros; este documento incluyó domicilio, edad, nacionalidad, oficio, filiación y fotografía, así como los motivos y el tiempo de duración del viaje. Dichas credenciales podían ser individuales o colectivas, en cuyo caso se incluían las fotografías y los datos de los acompañantes del titular.⁵⁰

Ilustración 2



Pasaporte de la distinguida familia Ponce Cámara. Fuente: AGEY, Poder Ejecutivo, Gobernación (1), caja 670.

47 *El Eco del Comercio*, 19 de marzo de 1887.

48 Canto Mayén (2011: 141); *La Revista de Mérida*, 24 de agosto y 4 de septiembre de 1905.

49 *Diario Yucateco*, 10 de enero de 1908.

50 AGEY, Poder Ejecutivo, Gobernación, 1, caja 670.

En la expedición de pasaportes no hubo limitaciones ni obstáculos y, por lo tanto, el gobierno del estado siempre resolvió positivamente las solicitudes realizadas. Esa situación continuó de manera idéntica hasta el 6 de diciembre de 1918, cuando se demandó a los ciudadanos mexicanos, interesados en ingresar en Estados Unidos, la obligación de poseer un pasaporte visado, en el lugar de origen del viaje, por los funcionarios consulares de dicho país.⁵¹

La importancia migratoria y turística de Mérida se advierte en los números de los consulados establecidos en la ciudad.

Cuadro 5: Relación de consulados en la ciudad de mérida, 1916

CÓNSUL	CONSULADO
Leopoldo Tommasi Aliboni	Agente consular del reino de Ytalia con domicilio en la casa número 493 de la calle 62 de esta Ciudad. El exequatur se lo expidió el C. Secretario de Relaciones Exteriores Ygnacio Mariscal con la fecha 15 de agosto de 1904.
H. Schaumann	Vice-Cónsul de los Países Bajos con domicilio en la casa número 458 de la calle 61 de esta Ciudad. El exequatur le fue expedido bajo el número 1264 con fecha 22 de junio de 1910 por el Gobierno de México firmado por el ex Presidente C. Porfirio Díaz.
Franz Gluekher	Cónsul del Imperio Alemán con domicilio en la casa número 463 de la calle 60 de esta Ciudad. El exequatur le fue extendido el 3 de septiembre de 1910 por el entonces Presidente de la República, C. Porfirio Díaz.
Manuel de Arrigunaga	Cónsul del Reino de Bélgica con domicilio en la casa número 506 de la calle 63. Se le expidió el exequatur por el actual Secretario de Relaciones Gral. Cándido Aguilar el 26 de abril del presente año de 1916.
Rogelio V. Suarez	Vice-Cónsul del Reino de España domiciliado en la casa número 513 de la calle 57 de esta Ciudad. Le fue librado el exequatur con fecha 6 de noviembre de 1907 por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Ygnacio Mariscal.
Ettienne Ailloud	Agente consular de la República Francesa con domicilio en la casa número 504 de la calle 62 de esta Ciudad. El exequatur le fue concedido el 27 de febrero de 1904 por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Ygnacio Mariscal.
Arthur Pierce	Cónsul del Reino de Inglaterra con domicilio en la casa número 485 de la calle 58 de esta Ciudad. El exequatur se le expidió el 24 de enero de 1908 por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Ygnacio Mariscal.
Frank Vallado	Vice-Cónsul del Reino de Suecia con domicilio en la casa número 520 de la calle 63 de esta Ciudad. El exequatur le fue librado el 20 de febrero de 1908 por el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Ygnacio Mariscal.
Germán Struck	Cónsul de la República de Costa Rica con domicilio en la casa número 541 de la calle 64 de esta Ciudad. El exequatur está firmado el 25 de julio de 1912 por el ex-Presidente Francisco Y. Madero.

51 AGEY, Poder Ejecutivo, Gobernación 2, caja 670.

Enrique Korte. Ausente actualmente del Estado. Desempeña el Consulado J. Classing	Cónsul del Imperio Dual de Austria Hungría domiciliado en la casa número 514 de la calle 56 de esta Ciudad. El exequatur le fue librado en el mes de 1907 por el ex-Presidente de la República C. Porfirio Díaz.
-	Vice-Consulado de los Estados Unidos
-	Consulado de Honduras
-	Vice-Consulado de Noruega
-	Consulado del Perú

Fuente: AGEY, Poder Ejecutivo, Gobernación, Caja 530, legajo 1, Consulados.

La capital yucateca, por su parte, constituida como un ejemplo de urbanismo moderno se convirtió en un lugar atractivo para el turista nacional y extranjero. La ciudad, al mismo tiempo, concentró una sustantiva actividad inmigratoria nacional e internacional. En 1900, por ejemplo, en Mérida vivieron 847 migrantes nacionales, aunque su mayor población inmigrante provino del extranjero: 553 españoles, 469 cubanos, 118 turcos, 84 chinos, 71 árabes, 49 italianos, 36 estadounidenses, 24 británicos, 17 costarricenses, 18 alemanes, 15 franceses y otros tantos de diferentes nacionalidades que en total sumaron 1.484 extranjeros.⁵²

La ciudad se había potenciado como centro turístico reconocido en Europa y Estados Unidos, desde la segunda mitad del siglo XIX, gracias a las publicaciones de los científicos exploradores que no solo se concentraron en la descripción arqueológica. Hubo también historiadores, escritores, viajeros y los mismos arqueólogos que se preocuparon por retratar las costumbres y la vida en las haciendas, los pueblos, las villas y, por supuesto, en Mérida. Esta publicidad invaluable contribuyó a que, desde el siglo XX, floreciera el turismo en escala mayor. Quizá la primera obra especializada fue el *Álbum pintoresco de Mérida*, cuya publicación se inició en enero 1870 para ser distribuido gratuitamente en distintos locales comerciales, con una serie de vistas y edificios de la ciudad (Concha Vargas/Fuentes Gómez/Rosado Lugo 2010: 108 s.). De manera que,

De hoy en adelante los extranjeros que visiten la Capital y quieran conservar su recuerdo podrán fácilmente proporcionarse un álbum pintoresco que dará una idea perfecta de la ciudad y de las costumbres de sus habitantes.⁵³

Un valor agregado en la publicidad fueron las publicaciones del gobierno que desde 1894 editó la *Guía del estado de Yucatán*, volumen especializado en los atractivos de Yucatán.⁵⁴ La *Guía general de la ciudad de Mérida*, distribuida en 1900, en cambio, privilegió la promoción a través de su belleza arquitectónica, folklórica y la calidad de sus

52 *Censo General de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán.* México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1905.

53 *La Revista de Mérida*, 21 de enero de 1870.

54 *Pimienta y Mostaza*, 19 de agosto de 1894.

hoteles, restaurantes, almacenes, teatros y diversas actividades destinadas a los visitantes. Esta constituyó una condición capital para exportar sus atractivos a los turistas nacionales y extranjeros.⁵⁵ La tarea de publicidad también incluyó una obra de lujo preparada para *La Revista de Mérida: Álbum yucateco*, publicado por el Instituto Italiano de Artes Gráficas, con sede en la ciudad italiana de Bérgamo. Aun cuando la obra se produjo para los suscriptores de 1901, su distribución se desplazó a un público más extenso. La importancia del álbum radicó en la difusión de cuadros históricos, geográficos y estadísticos de Yucatán y el vecino estado de Campeche, con numerosos grabados de las damas de sociedad, cuadros de la industria henequenera, naturaleza y paisajes, vistas de haciendas, además de edificios públicos y arqueológicos.⁵⁶ La última obra conocida se publicó en la Ciudad de México, en agosto de 1905, como parte de una colección de las maravillas de México; en efecto, un volumen de la serie se tituló *Yucatán Ilustrado. El Estado de Yucatán*, dedicado a la historia, geografía, gobierno, comercio e industria, en español e inglés.

La primera década del siglo xx constituyó la época dorada de los viajes a Yucatán, principalmente desde que el empresario norteamericano William P. Young, en 1905, mediante el enlace entre la Ward Line y Ferrocarriles Unidos de Yucatán, comenzó un servicio de transporte con el objetivo de viajar a Yucatán. Las oficinas de la compañía, en Progreso, operaron viajes desde la Ciudad de México, Veracruz, Nueva York, La Habana y una treintena de ciudades en Estados Unidos y Canadá (Suárez Molina 1977: II, 84). La importancia de Mérida como destino turístico puede advertirse en el siguiente cuadro.

Cuadro 6: Registro de ingreso de pasajeros en progreso, 1906-1909

MES	1906	1907	1908	1909
ENERO	1.134	597	644	301
FEBRERO	847	483	376	306
MARZO	609	615	1.114	117
ABRIL	455	378	271	207
MAYO	610	732	295	249
JUNIO	846	784	504	293
JULIO	1.120	703	940	699
AGOSTO	617	606	258	339
SEPTIEMBRE	880	464	1,015	338
OCTUBRE	844	383	386	
NOVIEMBRE	645	714	276	
DICIEMBRE	719	480	352	
TOTAL	9.326	6.939	6.431	2.849

Fuente: Elaboración propia en base a: AGEY, Poder Ejecutivo, Libros Complementarios, Lib. 114-A, hojas sueltas.

55 *La Revista de Mérida*, 22 de diciembre de 1900.

56 *La Revista de Mérida*, 15 de enero de 1901.

El análisis estadístico del cuadro de entradas coincide con el del cuadro de salidas de Progreso. En efecto, desde abril de 1908 la cantidad de visitantes disminuyó significativamente, aun cuando el engañoso mes de septiembre siguiente presumiera cambios en la situación económica mundial. No obstante, el registro de entradas expresa con mayor precisión las temporadas de primavera y verano. Ante el aumento del tráfico turístico y, principalmente, de hombres de negocios, fue necesario incrementar el número de espacios reservados para las estancias en la ciudad. De ahí que comenzara el florecimiento de los hoteles y restaurantes instalados en la ciudad.⁵⁷

Consideraciones finales

La tradición meridana de los viajes nació en el temprano siglo XIX gracias a los frecuentes viajes, domésticos y cercanos a haciendas, pueblos y ruinas arqueológicas, que la élite emprendió, principalmente en carruajes, como una medida de separación del pueblo, creando espacios exclusivos que poco a poco comenzaron a perder, excluyéndose a sí mismos como reacción a la incorporación del pueblo en estos escenarios. La aparición del ferrocarril potenció los viajes de carácter elitista hacia la playa, sin embargo, también esta modalidad sufrió una ruptura cuando en los antiguos sitios exclusivos apareció la clase media y comenzaron a popularizarse, motivando el direccionamiento hacia nuevos destinos. De ahí que los ferrocarriles también sirvieran para realizar los viajes a otras ciudades mexicanas, mientras que los vapores permitieron que la riqueza determinara los asuntos de clase social. Si bien hubo muchos viajeros al extranjero, las diferencias sociales y económicas se definieron por el lugar de destino. Así, el desplazamiento durante largas temporadas a una ciudad europea significó la preeminencia social de una familia. El turismo local se redujo a la población en general que se identificó con un territorio propio y de acuerdo a sus medios económicos, muy distintos a los intereses de una élite que procuró divorciarse del pueblo y exhibir su importancia y prestigio social a partir de sus viajes a Estados Unidos y principalmente a Europa. Esta forma de turismo refrendó el papel protagónico de las élites como impulsoras de la modernidad y del vanguardismo de las reglas de la sociabilidad civilizadora, definiendo la legitimidad territorial de su clase social, la cual se desplazaría hacia otros espacios cuando dichos territorios dejaron de formar parte de una exclusividad social.

57 Los directorios comerciales publicados en la ciudad, desde finales del siglo XIX, son una fuente importante para conocer la evolución de estos establecimientos. Véanse: *Directorio de la ciudad de Mérida, conforme a la nueva nomenclatura de calles y numeración de casas* (Mérida: Imprenta Mercantil de Ignacio L. Mena, 1896); *Guía enciclopédica popular: directorio clasificado de agencias de negocios y establecimientos mercantiles e industriales de la ciudad de Mérida, 1902* (Mérida: Compañía Editora de la Guía Enciclopédica, 1902); *Directorio de la ciudad de Mérida, Estado de Yucatán, México* (Mérida de Yucatán: Imprenta “Gamboa y Guzmán”, 1903); *Directorio Domínguez para 1908 de las ciudades de Mérida, Campeche, San Juan Bautista y Veracruz* (Mérida: Depósito Principal, 1908); *Directorio Domínguez para 1914 de los principales vecinos de la ciudad de Mérida* (Mérida: Tip. y Lit. “La Moderna”, 1913).

Bibliografía

- Arnold, Channing/Frost, Frederick J. Tabor (2010): *El Egipto americano. Testimonios de un viaje a Yucatán*. Selección, traducción y notas de Roldán Peniche Barrera. Mérida: Instituto de Cultura de Yucatán/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Bauer, Arnold J. (2002): *Somos lo que compramos. Historia de la cultura material en América Latina*. México: Taurus.
- Bauman, Zygmunt (1996): “Modernidad y ambivalencia”. En: Beriain, Josetxo (comp.): *Las consecuencias perversas de la modernidad*. Barcelona: Anthropos, pp. 73-119.
- Canal i Morell, Jordi (1993): “El concepto de sociabilidad en la historiografía contemporánea (Francia, Italia y España)”. En: *Siglo XIX. Sociabilidad y cultura. Revista de Historia*, 2ª época, 13, pp. 5-25.
- Canto Mayén, Emiliano Enrique (2011): *Inmigración e influencia cultural de Francia en la región henequenera de Yucatán (1860-1914)*. Tesis de Maestría en Estudios Regionales. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Concha Vargas, Waldemaro/Fuentes Gómez, José Humberto/Rosado Lugo, Magnolia (2010): *Fotógrafos, imágenes y sociedad en Yucatán: 1841-1900*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Domínguez, Carlos (1908): *Directorio Domínguez para 1908 de las ciudades de Mérida, Campeche, San Juan Bautista y Veracruz formado por...* Mérida: Depósito Principal.
- Escamilla García, Ana Paula (2001): *Los paseos dominicales en Toluca durante el porfiriato*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Garay Tamajón, Luis Alfonso (2001): “Evolución histórica del turismo moderno a partir del siglo XIX”. En: <<http://orbita.starmedia.com/~luisgaraysbd/TurismoModerno1.htm>> (21.05.2009).
- Garay Tamajón, Luis Alfonso (2005): “Orígenes del turismo. El Grand Tour y los viajeros ilustrados de Europa”. En: *Revista de Estudios Turísticos*, 5. En: <<http://www.etur.com.br/conteudoCompleto.asp?IDConteudo=495>> (17.06.2011).
- García y García, Apolinar (1865): *Recopilación de leyes, decretos y ordenes expedidas en Yucatán, desde el año de 1851, en adelante, formada con la autorización del Excmo. Sr. Comisario Imperial de la Península*. Tomo Primero. Mérida: Imprenta de Manuel Aldana Rivas.
- Gil de Arriba, Carmen (2000): “La difusión social y espacial del modelo balneario: de la innovación médica al desarrollo de las prácticas de ocio”. En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 69, 40, <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-40.htm>> (12.01.2010).
- González Alcantud, José Antonio (1993): *Tractatus ludorum. Una antropológica del juego*. Barcelona: Anthropos.
- Gregory, Alexis (1991): *The golden age of travel, 1880-1939*. New York: Rizzoli International Publications.
- Koury, Alfred Ashad de (1905): *Voyage de l'exile Kaisan dans le Nouveau-Monde*. Mérida: Imprenta de San José.
- Manzanera, Laura (2004): “Viajeros: los primeros turistas en Egipto”. En: *Clío. Revista de Historia*, 3, 28, pp. 76-83.
- Martin-Fugier, Anne (2001): “Los ritos de la vida privada burguesa”. En: Ariès, Philippe/Duby, Georges (dirs.): *Historia de la vida privada. 4. De la Revolución Francesa a la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Taurus, pp. 193-260.
- Miranda Ojeda, Pedro (2004): *Diversiones públicas y privadas. Cambios y permanencias lúdicas en la ciudad de Mérida, Yucatán, 1822-1910*. Hannover: Verlag für Ethnologie.
- Pérez de Sarmiento, Marisa/Savarino Roggero, Franco (2001): *El cultivo de las élites. Grupos económicos y políticos en Yucatán en los siglos XIX y XX*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

- Plongeon, Alice D. Le (2000): *Notas sobre Yucatán en 1873*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Rodríguez de San Miguel, Juan N. (1980): *Pandectas hispano-megicanas*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Serrano García, Rafael (2001): *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868). Cultura y vida cotidiana*. Madrid: Síntesis.
- Suárez Molina, Víctor M. (1977): *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*. Mérida: Universidad de Yucatán.
- Yucatán Ilustrado. El Estado de Yucatán. Su descripción, gobierno, historia, comercio é industrias. En Español é Inglés* (1905). México: J. R. Southworth.
- Wells, Allen/Joseph, Gilbert M. (1996): *Summer of Discontent, Seasons of Upheaval. Elite Politics and Rural Insurgency in Yucatan, 1876-1915*. Stanford: Stanford University Press.