

La vivienda residencial veraniega en el puerto de Progreso, Yucatán

Jorge Bolio Osés

1. BOSQUEJO HISTORICO DE UN PUERTO HENEQUENERO

La creación y modernización de los puertos mexicanos con mayor potencial exportador, fue una de las políticas claves del régimen porfirista para articular las regiones mexicanas agropecuarias y extractivas a los mercados internacionales, especialmente al mercado norteamericano. Se desarrollaron así: Tuxpan, Tampico y Coatzacoalcos en la región petrolera del Golfo; Mazatlán, San Blas, Manzanillo y Salina Cruz en las regiones agrícolas y forestales del Pacífico y, por último, el puerto de Progreso en Yucatán, fundado desde mediados del siglo XIX (1856) y habilitado como puerto de altura en 1871 para facilitar las exportaciones de fibra de henequén que se embarcaban anteriormente desde Sisal, un puerto más alejado de la ciudad de Mérida y de la zona henequenera. Hacia 1880, la Aduana Marítima de Progreso había adquirido, de acuerdo a sus cuentas

de ingresos y egresos, triple importancia que la de Campeche.¹

Desde ese entonces, el puerto de Progreso vinculó estrechamente su destino al de la agroindustria henequenera y al de la ciudad de Mérida, cuyo poderío económico y político de aquellos tiempos descansaba precisamente en la producción y exportación de fibra.

Esta relación urbana tan peculiar, caracterizó el patrón territorial y urbano de muchas naciones y regiones latinoamericanas en un periodo formativo que comprendió los últimos dos tercios del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX. Tal patrón se caracterizó por la existencia de ciudades principales o preeminentes, sedes de las oligarquías terratenientes y de la administración, mismas que por su ubicación en el litoral o su articulación ferroviaria con un puerto cercano, se desempeñaban como los nexos fundamentales con el extranjero y eran los núcleos de

Jorge Bolio Osés. Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Yucatán.

acumulación y dominación de esas sociedades rurales.

Por esto mismo, la inserción al mercado mundial de esa estructura agraria henequenera concentrada en el NW peninsular, fue el suceso más relevante de la historia yucateca durante el Porfiriato y seguramente uno de los factores determinantes en la vida regional contemporánea.

El avance de las plantaciones henequeneras fue tan explosivo, que la superficie cultivada con ese agave pasó de 1 200 ha. en 1851 a 183 000 en 1890, o sea, una superficie 152 veces mayor en el plazo señalado. Un incremento paralelo experimentó el volumen de las exportaciones hacia puertos norteamericanos y europeos desde el recién fundado puerto de Progreso.²

Durante el Porfiriato y como resultado de lo anterior, este puerto conoció un largo período de animación económica que se reflejó también en importantes obras de infraestructura y de urbanización, así como en un rápido crecimiento demográfico, mismo que llevó a este puerto a ocupar el quinto puesto en la jerarquía urbana peninsular en el año 1910, superado sólo por Mérida, Campeche, Cd. del Carmen y Ticul, en este orden.³

De este período datan el ferrocarril y las líneas telegráfica y telefónica a Mérida, los cinco muelles de madera que en conjunto podían alijar más de 10 mil pacas de henequén diarias

(5 mil ton.), las enormes bodegas del puerto, la termoeléctrica y el alumbrado público, el faro, la aduana y la edificación de equipamientos públicos como el palacio municipal, el mercado, parques recreativos, el hospital, la biblioteca y el adoquinado de las calles principales.⁴

2. LA TRANSFORMACIÓN URBANA

En el periodo que nos ocupa, las grandes transformaciones económicas y sociales son acompañadas por profundos cambios en el desarrollo de las ciudades yucatecas, especialmente en Mérida y Progreso, polos privilegiados de la prosperidad henequenera porfiriana. La naciente burguesía agro-exportadora no halla cabida en los espacios urbanos coloniales delimitados por los arcos y las orillas de los barrios, ni tampoco en las céntricas pero anticuadas residencias de sus ancestros: aquella antigua y conservadora clase dominante fincada ociosamente en los tributos de la encomienda indígena, en un estrecho mercado agropecuario y en los diezmos y obvenciones que la iglesia católica extraía de la población maya y mestiza.

Ambas ciudades pasan por severas modificaciones urbanísticas en el tránsito de la sociedad colonial a la sociedad oligárquica de la llamada "Casta Divina" henequenera. En Mérida, con 62,442 habitantes en



1910, encontramos un ejemplo notable de este hecho en el elitista fraccionamiento "Paseo de Montejo", "Con esta importante avenida, la ciudad inaugura una manera extrovertida del uso del espacio urbano, con amplias dimensiones destinadas a la circulación vehicular, aceras arboladas para el tránsito peatonal, glorietas que alojan monumentos, enormes y afrancesadas residencias con grandes jardines al frente y separadas entre sí (...). Por la magnitud y el carácter elitista de la propuesta, a partir de este momento se define el norte de la ciudad como zona privilegiada de la urbe".

Siguiendo estas mismas tendencias, el puerto de Progreso —ubicado

35 km. al norte de Mérida y con una vía férrea (1881) que comunica intensamente ambas localidades— vive también importantes cambios urbanísticos y arquitectónicos. Con 5, 500 habitantes en 1910, la ciudad había crecido hasta la "Quinta X'kulucyá" al poniente y, por el oriente, hasta "El Bording", una casona que aún sobrevive. (Foto 1) En la dirección sur, hacia Mérida, creció de la playa hasta el borde de la ciénaga, o sea, una traza regular de aproximadamente 22 x 9 manzanas en sus ejes más largos.⁵ (Plano Foto 2)

La arquitectura de la primera época de Progreso, desde su fundación en 1856 hasta la llegada del ferrocarril en 1881, respondía de una manera

Foto 1. El "Bording", actualmente en restauración.





El predominio de la carga de exportación en el movimiento portuario, facilitó la importación de materiales como la teja marsellesa y el adoquín belga, ya que se usaban como lastre para los buques que atravesaban el Atlántico en busca del henequén yucateco.⁸

Por la misma época, la actividad de hacendados, comerciantes comisionistas, transportistas y otros agentes vinculados al movimiento portuario y la exportación de henequén, se había intensificado notablemente, al grado de facilitar la residencia permanente o por largos periodos de enriquecidos oligarcas. Éstos reprodujeron en Progreso el uso recreativo de las "quintas" o fincas rústicas de tipo recreativo que poseían en Itzimná, un pueblo cercano al Paseo de Montejo donde construyeron, en las últimas dos décadas del XIX, grandes y hermosas viviendas en las cuales pasar algunos fines de semana y la larga y calurosa temporada veraniega. De este modo, el puerto les fue resultando atractivo para construir residencias y darles también un uso veraniego.

A unos 300 metros al poniente de la zona de muelles y bodegas, en la misma calle "La Marina" donde estaba el edificio de La Aduana (hoy 25), y a lo largo de dos largas cuadras, entre las calles "Juárez" (84) y "Morelos" (88), surgió la primera zona de residencias veraniegas en el conjunto

conocido como "Los Corredores de X'Kulucyá". Un conjunto de 11 casas pertenecientes a las más poderosas familias henequeneras de ese entonces (Peón, Molina, Escalante, De Regil y otras) cuya magnitud y novedoso estilo cambiaron la fisonomía del Puerto.⁹

El conjunto destacaba por disponer de amplios corredores (portales) tejados comunicados entre sí, de modo que constituían uno solo. Ambos extremos poniente de las dos cuadras estaban coronados por las dos residencias más importantes. La ubicada al final, en el extremo poniente de la fila, fue la primera en construirse; debido a ella la denomina el historiador Francisco Peón Ancona la "Casa Matriz" (Foto 3). Estas dos casonas, destacaban de las demás residencias tejadas, por su volumen y ornamentación, pues contaban con corredores en ambas plantas, techos de mampostería y su estilo era más "afrancesado" que "caribeño", como las demás. La alternancia de varias casas de este tipo, de una o dos plantas, generaba una volumetría que según García Preciat "...nos recuerda un poco la Plaza del Mercado o Plaza Vieja de la ciudad de La Habana, tal como aparece en el grabado de Elías Durnford de 1972".¹⁰

Estas casas y casonas generaron la posterior ocupación con viviendas veraniegas de tipo medio, de una línea de playa al oriente de ellas



Foto 3. "Casa Matriz" de los "Corredores de X'kulukyá.

y hasta los límites del "rumbo" de X'kulucyá, o sea, el cementerio. Estas viviendas eran propiedad de grupos sociales de mediano ingreso (pequeños hacendados y comerciantes, comisionistas, profesionistas, etc.), ligados también al cultivo y exportación del henequén y, tanto por sus materiales (muros de mampostería y techos de mampostería o paja) como por su menor volumetría, se diferenciaban notablemente del conjunto de "El Corredor".

De manera semejante, a principios del siglo XX, la zona oriental de los muelles —donde surgiría décadas después "El Malecón"— fue ocupándose por viviendas veraniegas de un tamaño y calidad superior a las de

X'kulucyá, aunque siempre inferiores a las del "Corredor" aquí reseñado. Tales residencias contaban también con un corredor tejado y algunas de ellas eran de dos plantas. Hoy aún existen algunas detrás del "Parador" turístico en el malecón (antiguo Parque "Cházaro Pérez").

3. CRISIS DEL MERCADO HENEQUENERO, DECADENCIA PORTUARIA Y TURISMO VERANIEGO

En los años veintes del siglo XX, poco después del régimen revolucionario del Gral. Salvador Alvarado, se inició la primera crisis de la economía henequenera que, para ese entonces, enfrentaba ya la competencia



de otras fibras y de otros países productores, en un mercado mundial contraído súbitamente una vez concluida la primera guerra mundial. Esta crisis hundió al puerto en un estancamiento económico y demográfico del cual sólo se alivió temporalmente con el auge efímero propiciado por la segunda guerra mundial y el conflicto de Corea. Poco antes de esta segunda guerra, en 1937, la producción henequenera había disminuido un 60 % con respecto a las cifras de 1917 (el mejor año) y la participación de Yucatán en la oferta mundial, antes monopolica, se había reducido a sólo un 17 % debido a la competencia de otros países productores.¹¹ Con esta caída en la producción y en el comercio exterior de la fibra, es fácil imaginar el impacto negativo en la actividad portuaria y, por consiguiente, en la economía general de Progreso. El estancamiento del puerto se ahondó aún más en los cincuenta con la entrada en operación del ferrocarril Mérida-Ciudad de México que absorbió una alta proporción del movimiento de cabotaje que existía entre Veracruz y Progreso y se concluyó la carretera vía "pangas", entre Mérida y el centro del país (1957). En esta década también se propagó el uso de las fibras sintéticas en el mercado mundial cuando se inventaron el "Nylon" en 1955 y sus derivados poco después.

La combinación de estos factores adversos provocó un fuerte descenso en el crecimiento demográfico que, de tasas anuales del 5.5 % en la década 1910-1921, pasó a una tasa anual promedio de sólo un 0.8 % entre 1921 y 1960.¹² La economía del puerto no se recuperó sino hasta la década de los sesentas, pese a la tardía construcción de un nuevo muelle de 2 km. de longitud y 5.5 m. de profundidad, abierto al tráfico en 1947 y financiado con los recursos y expectativas generados por ese efímero auge durante la segunda guerra mundial.

Gracias a nuevas actividades como la pesca comercial de corta distancia (ribereña) surgida en la primera mitad de los sesentas, y a la expansión del turismo veraniego o "Temporada", Progreso fue saliendo lentamente del traumatismo provocado por la caída del henequén y la integración terrestre de la península con el resto del país. El impulso que recibió la pesca comercial con la construcción entre 1963 y 1966 de un puerto interior o caleta de abrigo al poniente de Progreso (Puerto Yucalpetén), permitió el crecimiento y modernización de la flota, así como el establecimiento de las primeras industrias y comercios vinculados a la actividad pesquera.

Comenzó de este modo un movimiento demográfico desde las cercanas localidades de la agonizante zona henequenera hacia el puerto y pueblos vecinos pesqueros. El puerto,

contando ya en 1970 con 17 528 habitantes, reanudó el proceso de urbanización interrumpido durante casi tres décadas por la crisis henequenera.

3.1 LAS RESIDENCIAS DE "LA TEMPORADA" VERANIEGA

El puerto y otras comisarías del municipio de Progreso: Chicxulub, Chelem y Chuburná, se beneficiaron también con la construcción de viviendas veraniegas que se desató desde fines de los cincuentas y alcanzó su cúspide en los años setentas con la expansión del crédito bancario. En Mérida y en Yucatán en general, el rigor del verano fue imponiendo una costumbre que se inició en las clases altas y después, en las últimas décadas del siglo XX permeó al conjunto de la sociedad. Esta costumbre de trasladarse familias enteras a las localidades costeras durante dos meses (julio y agosto), aprovechando las vacaciones escolares, favoreció la ocupación de la línea de playa a lo largo de casi todo el litoral yucateco. Con excepción de las playas situadas entre Celestún y Sisal al poniente, y entre Dzilam de Bravo y San Felipe al oriente (zonas ambientales protegidas hoy en día), el litoral es prácticamente una línea de residencias veraniegas que, en algunos tramos, alcanza hasta segunda y tercera "filas" de acuerdo con su cercanía a localidades costeras y al tamaño de éstas.

La zona más importante de residencias veraniegas se dio en Progreso y sus cercanías. En este puerto las residencias de verano prosperaron primero a lo largo de "El Malecón" y, poco después, más allá del "Bording" y en la playa entre éste y Chicxulub, un pequeño puerto a 3 km de Progreso. (Foto 4) Para 1960, prácticamente toda esta línea había sido saturada por una sola "fila" de viviendas que ocupaban terrenos de amplios frentes y fondos que iban desde la playa hasta la nueva carretera Progreso-Chicxulub, o sea en predios de 70 m. de fondo en promedio. Casi al mismo tiempo, se dio otra fuerte tendencia de ocupación hacia Chelem, un pequeño poblado pesquero a 5 km al poniente de Progreso, separado por una línea de cocales o ranchos copreiros de no más de 2 km. de longitud, donde después se construiría el Puerto de Abrigo "Yucalpetén". En esta zona, las casas tenían terrenos menos grandes en cuanto al frente, pero igual de profundos (de la playa a la carretera) que los de Chicxulub.

En "El Malecón" y en la carretera a Chicxulub, se asentaron los sucesores de la "casta divina", o sea, aquellas fortunas vinculadas a la última bonanza de la industria henequenera que registraron los empresarios cordeleros y los exportadores de fibra industrializada (hilos y jarcias) en los años cuarentas y cincuentas. También prósperos comerciantes de Mérida,



Foto 4. Casa estilo "Art Decó", conocida como "El Pastel, en el extremo oriente del Malecón".

miembros de la naciente burguesía industrial (alimentos y bebidas) y algunos altos funcionarios ligados al manejo de la inversión federal que llegaba a Yucatán vía créditos (subsídios) para el Gran Ejido Henequenero, creado por la reforma agraria Cardenista. No fue casual que en esta franja se levantara el club social "Cocoteros", sucursal de playa del elitista "Country Club" de la alta sociedad de Mérida, hoy "Club Campestre de Mérida". (Foto 5) Algunas residencias representativas de esta época son: "El Pastel", construido con estilo "Art Decó" en los cuarentas, la casona vecina a éste (Foto 6) y la hoy demolida residencia del gobernador Ernesto Novelo Torres (1942-1946),

constructor de la carretera pavimentada Mérida-Progreso.

El puerto de abrigo "Yucalpetén" dividiría por décadas la línea de viviendas veraniegas en dos zonas tipológicas, de acuerdo al nivel de ingreso de los propietarios o arrendatarios: Chicxulub y Progreso, para la gente de alto ingreso, y Chelem-Chuburná para los de mediano y bajo ingreso. En la jerga de las clases pudientes de hoy, no sin desprecio, se designa a estas dos zonas segregadas entre sí como la de los "Yo también" y la de los "Yo tampoco", respectivamente. Esta dualidad espacio-habitacional se marcó aún más, después de la devastación causada por el huracán "Gilberto" en 1988, ya que la



Foto 5. Degradación de "Los Corredores" y de X'kukulyá en general.



Foto 6. Residencia en el Malecón rodeada hoy de bares y restaurantes.



zona de alto ingreso se reconstruyó de inmediato, mientras que la zona de Chelem-Chuburná —la más afectada debido a una erosión que afectó sus playas desde dos décadas atrás por la escollera del canal de acceso— permaneció dañada durante más de cinco años. Muchas casas que registraron una destrucción total o severa en esta zona aún permanecen abandonadas y en ruinas. Las diferencias en el valor actual del suelo en el frente de playa de ambas zonas son del orden de 5 a 1. (Foto 7)

El uso del suelo inducido por la política de fomento industrial-pesquero, contribuyó a degradar la zona poniente del puerto, ya que se fue ocupando por empacadoras, fábricas de hielo, astilleros, refaccionarias, bodegas y talleres vinculados a la actividad pesquera y portuaria del puerto de abrigo. La primera sección que resintió estos cambios desde los años sesentas fue la de "Los Corredores" y el distrito de X'kulucyá en general (Foto 8). La densificación habitacional del poniente del puerto, mucho mayor que la del oriente, también obedeció al crecimiento de la pesca comercial y las empacadoras de pescados y mariscos.

Fueron estas fuentes de empleo y la escasez de suelo urbano —en una franja de arena de un kilómetro de anchura, cercada por el mar y el estero en sentido norte-sur, y por las grandes propiedades veraniegas en

sentido oriente-poniente— las que generaron la ocupación de los bordes de la ciénaga por cientos de viviendas sumamente precarias y asentadas en rellenos de basura y escombros compactados.¹³

4. EVOLUCION RECIENTE DE LAS RESIDENCIAS VERANIEGAS

4.1 EL PUERTO DE PROGRESO Y LA GLOBALIZACIÓN

Al concluir la prolongada agonía de la agroindustria henequenera, en la que se sustentó el desarrollo regional durante cerca de un siglo, las alternativas económicas de producción, empleo y generación ampliada y permanente de capital, no parecían ser muchas. Menos aún en un contexto regional carente de recursos naturales e históricamente marcado por la industrialización tardía y limitada.¹⁴ No obstante, la vinculación reciente con la economía mundial, a través de actividades como el turismo, el control regional del comercio exterior, el auge de la industria maquiladora de exportación y el desarrollo de un moderno aparato comercial y de servicios, fueron las opciones que tomó el capital regional como las más viables para su expansión en la coyuntura actual. Hoy en día, han quedado atrás otros proyectos gubernamentales de diversificación, así como las intenciones del capital privado por desarrollar una planta manufacturera local competitiva a nivel nacional y por



Foto 7. Zona residencial "El Bording"-"Pluma y Lápiz".



Foto 8. Residencias en Chicxulub.



reactivar la industria de la construcción hasta los niveles que alcanzó en los setenta, cuando monopolizaba el ramo en toda la península. Entre la economía informal urbana y la emigración masiva de jóvenes trabajadores hacia Cancún y otros polos de la rivera maya —válvulas de "alivio" o rechazo muy eficaces hasta hoy— fueron despuntando desde mediados de la década de los ochentas nuevas opciones para la base productiva regional. En este sentido, Mérida, como metrópoli regional favorecida por un puerto cercano y con una ubicación geopolítica privilegiada, ha logrado mantener su función central en el contexto urbano de la península, gracias a las transformaciones productivas que está imprimiendo la globalización en Yucatán.

Esa influencia reforzó las tendencias históricas de concentración espacial de la economía en Mérida y su región inmediata y, en el mismo sentido, favorece un dinámico proceso de crecimiento y modernización de las comunicaciones y el transporte en la región y de un sector urbano comercial y de servicios cada vez más dominante en el escenario peninsular. En no menor grado, también propicia el crecimiento demográfico de la conurbación Mérida-Kanasín-Umán, a pesar de la fuerte migración rural yucateca hacia Quintana Roo y de la migración pendular proveniente de una red de pueblos y ciudades

en la que fue la zona henequenera.¹⁵

En esta reinserción al mercado mundial, Progreso ha jugado un papel importante aunque no en el grado esperado. Desde 1986 inició el gobierno federal su modernización mediante fuertes inversiones para prolongar 4.5 km. más su viaducto, contar con una Terminal Remota y lograr un calado e instalaciones competitivas. El dinamismo del Puerto se evidenció en su etapa inicial pero se estancó luego de la crisis mundial de 2008, como lo muestran las cifras siguientes: El movimiento de carga creció de 2.15 a 3,69 millones de toneladas entre 1994 y 2003 y en 2015 fueron 4.49. El arribo de cruceros turísticos creció de 97 a 115 arribos entre 2003 y 2015; el número de pasajeros (turistas) creció de 169,334 a 285,600 en el mismo lapso, de los cuales apenas descendió al puerto un 60 % para internarse en su mayoría hacia Mérida y las zonas arqueológicas de Chichén Itzá y Uxmal. Además, el número de contenedores maniobrados entre 2002 y 2015 sólo creció de 65.0 a 67.7 miles de "TEU's" o contenedores de 20 pies de largo,¹⁶ siendo por ello el menos competitivo entre los puertos del Golfo. Ilustra este rezago el hecho de que Veracruz y Altamira movieron en 2013 carga contenerizada por 8,129.1 y 5,249.3 miles de toneladas respectivamente, mientras Progreso sólo movió 444.4 ese mismo año.¹⁷ En el movimiento portuario de Progreso, el

de cabotaje sigue siendo mayor que el de altura y en él los combustibles representan un alto porcentaje frente a la insignificante contenerización, por lo cual el dinamismo del puerto y su integración a la economía mundial dependen cada vez más del impredecible y errático mercado turístico norteamericano.

Progreso, como resultado de sus carencias de suelo urbanizable, registra una rápida ocupación urbana a lo largo de la carretera a Mérida, en el tramo comprendido entre San Ignacio y Campeste Flamboyanes,¹⁸ no obstante el área urbana integrada de Chuburná-Chelem-Yucalpetén-Progreso-Chicxulub sigue albergando al 90 o 92 % de la población municipal. Esta área contaba en el censo de 2000 con 44,354 habitantes y en 2015 éstos se estiman en 53,730, si la proporción histórica se mantiene aún respecto a los 59,122 habitantes que registra en 2015 la encuesta intercensal del INEGI, todo esto sin contar la afluencia turística veraniega que duplica esta población durante cerca de tres meses (vacaciones de primavera y verano).

4.2 CAMBIOS RECIENTES EN LA VIVIENDA VERANIEGA. EL BOOM DE UAYMITÚN

El impacto de estas transformaciones en el espacio urbano no se hizo esperar. Los conflictos en el uso del suelo por parte de actividades incompatibles, agravó el congestionamiento y degradación de la zona central y,

particularmente, de "El malecón", hoy saturado de bares, restaurantes, tiendas de artesanías, discotecas, hoteles de baja categoría, tránsito vehicular, vendedores ambulantes y... algunas residencias veraniegas que sobreviven al cambio. (Foto 9). Esta degradación urbana, difícilmente reversible, fue tolerada por la inexistencia hasta hoy de una política firme e instrumentos urbanos que regulen el uso del suelo y promuevan proyectos detonantes de desarrollo económico e integración social, más allá de exigencias sectoriales y de los imperativos de la especulación inmobiliaria. El programa de desarrollo urbano de Progreso se intentó actualizar en 2006 pero no entró legalmente en vigencia plena debido a omisiones de la autoridad municipal en sus procedimientos de registro y publicación oficial. Progreso carece de planeación urbana hoy en día.

Ante el caos progreseño y favorecida por un nuevo libramiento y la modernización de la carretera Chicxulub-Telchac Puerto, la residencia veraniega de alto ingreso se relocó y prosiguió su expansión hacia la zona de Uaymitún, distante unos 15 km. al oriente de Chicxulub. Es en esta franja privilegiada donde se está dando el nuevo desarrollo residencial veraniego, con lujosas residencias junto a la playa cuyos terrenos se extienden hasta la carretera, bajo un reiterado patrón de parcelamiento



Foto 9. Residencia en la nueva zona de Uaymitún.

altamente dispendioso en cuanto al suelo y la infraestructura urbana (Foto 10). Este desarrollo lineal de residencias, como ya expusimos, se ha usado no más de noventa días al año, aunque su uso tiende a ampliarse desde hace una década en los fines de semana, debido a un clima estatal que tiende a ser más caluroso cada año y a cambios en los patrones juveniles de recreación. Estas transformaciones socioculturales en las élites yucatecas se manifiestan también en el crecimiento explosivo de los yates y lanchas de tipo recreativo y en la visible multiplicación de marinas turísticas en Yucalpetén, cuyas operaciones y frentes de atraque ya afectan la industria pesquera

tradicional. Estos negocios pasaron de 5 en 2000 a 11 en 2014 y en ellas se resguardan 1,200 embarcaciones. Se estima que en toda la zona de Yucalpetén, con 25 barcos pesqueros de flota mayor, laboran 4,000 personas entre marineros, ayudantes, fibrreros, carpinteros, mecánicos y empleados de las marinas.¹⁹

Junto con esta expansión, la vieja zona de Chicxulub registró una redensificación en la línea de playa, debido al auge de condominios verticales en los años noventa. (Foto 11). Por el contrario y pese a la construcción en 2006 de un anhelado puente vehicular en la dársena de Yucalpetén, vía que unió de nuevo a Progreso con Chelem y Chuburná, la vivienda



Foto 10. Condominios en la zona "Pluma y Lápiz".

veraniega en estas costas casi no ha cambiado en número y tipología constructiva. Dos proyectos inmobiliarios en ciernes pueden provocar cambios en estos aspectos: la ocupación del polígono con frentes de agua que perteneció al Puerto de Abrigo (Fondeport) y el desarrollo de vivienda media en la franja antes ejidal que corre paralelo a la carretera desde este punto a Chelem; ambos polígonos, estratégicos para dotar de suelo urbano a Progreso, pasaron a manos privadas a través de oscuras operaciones inmobiliarias entre 2011 y 2012.²⁰ Otro segmento conocido como "El playón" localizado en el poniente de Progreso, es el banco del cual se sigue extrayendo la arena que rellena sin

éxito las playas gravemente erosionadas en toda la línea veraniega. La medida es fuertemente cuestionada por propietarios de Chicxulub debido a su elevado costo, errores técnicos de diseño y omisiones constructivas que la hacen poco duradera e ineficaz. Esta imparable erosión que afecta hoy la sostenibilidad de la franja de playa y se atribuye al calentamiento global, es la más seria amenaza para la vivienda costera junto con la inminente explotación de hidrocarburos en litorales cercanos. Esto último mantuvo en vilo a la sociedad yucateca hace unos años, cuyas expresiones organizadas de preocupación y descontento por los impactos locales de todo tipo lograron rechazar una



primera manifestación de impacto ambiental, realizada por PEMEX de manera muy deficiente y apresurada, así como promover un estudio científico sobre los eventuales impactos y las medidas de mitigación necesarias ante esta eventualidad.²¹ La reciente apertura nacional de los recursos energéticos al mercado mundial y el reinicio de estudios de prospección marina frente a Progreso refuerzan esta riesgosa perspectiva.

No obstante, el mercado inmobiliario y la edificación en la franja veraniega crecen sin cesar, pues tan sólo entre 2006 y 2014 se comercializaron 800 lotes en la zona de Uaymitún, cuando el número total de predios en la primera línea de playa era de 2,115 en la franja Chuburná-Uaymitún, según la oficina local de Zona Federal Marítimo Terrestre (Zofemat).²² El precio promedio actual del suelo en Uaymitún oscila entre 15 mil y 20 mil dólares el metro lineal de playa, según destacado profesionista experto en el tema.²³

En conclusión, en las perspectivas de desarrollo de esta vivienda residencial veraniega se perfilan oportunidades para el desarrollo inmobiliario y turístico de Progreso, aunque socialmente excluyentes, pero también asoman hoy en día varios riesgos y amenazas de tipo estructural como la desigualdad y la pobreza extrema, que no podrán enfrentarse exitosamente sin una visión

integral y compartida, con una estrategia de largo aliento expresada en políticas públicas que se diseñen en un marco de gobernanza. No puede prescindirse más de la ciudadanía en ejercicio pleno de su derecho a la ciudad y de una eficaz coordinación público-privada en el rumbo de la economía local. 

NOTAS

- 1 Ferrer de Mendiola, A. *"Historia de las comunicaciones"*. Enciclopedia Yucatanense, t. III, Gobierno de Yucatán, 1951, Mérida, México. P. 608.
- 2 González-Navarro, M. *"Raza y tierra. La guerra de castas y el henequén"*. El Colegio de México, 1976, México, pp. 177-180.
- 3 Bolio Osés, J. *"Hacia una historia del poblamiento y la urbanización de la península yucateca"*. Revista de Geografía Agrícola, Núms. 5-6, julio 1983-enero 1984, Universidad Autónoma de Chapingo, México, Cuadro 1, p. 100.
- 4 Frías Bobadilla, Romeo. *Municipio de Progreso. Historia de su cabecera*. Ed. El faro, 1984, Progreso, México.
- 5 Lazo, Carlos, *"Planificación de Progreso"*. Documento manuscrito e ilustrado bajo la dirección del autor, propiedad de la familia D'Argence García, s/ed. Progreso, 1948, Lámina 6.
- 6 Chico, Pablo, *"Desarrollo histórico de la tipología arquitectónica de Progreso, Yucatán"*. Rev. Cuadernos, Arquitectura de Yucatán, No. 3, otoño de 1990, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México, p. 10.
- 7 Askinazi, Siegfried, *"El problema agrario de Yucatán"*, Ed. Botas, 1938, México, D.F.
- 8 Sobre el tema, consúltase: Vega González, Rubén, *"El comercio de materiales de construcción en Yucatán durante el Porfiriato"*. Rev. Cuadernos, Arquitectura de Yucatán, No. 7, otoño de 1994, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México.
- 9 Para este periodo de transformaciones, son de gran interés los ensayos de Rafael Burgos Villanueva, en particular: *"La Ex Aduana de Progreso, Yucatán: Arquitectura y Arqueología histórica"*, Rev. Cuadernos, Arquitectura de Yucatán, No. 6, otoño de 1993, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México, pp. 25-37.



Foto 11. El puerto de abrigo y la división en dos zonas veraniegas de Progreso.

- 10 Citado por Chico, P. *Op cit*, p. 10.
- 11 De Sicilia, Alejandra y Ana García de Fuentes, "El mercado mundial de fibras duras", Centro de Investigación Científica de Yucatán, 1984, Mérida, México, pp. 13-15.
- 12 Bolio, J. *Op cit*, 1984, cuadros 1 y 3.
- 13 Véanse Bolio Osés, J. "La política urbana en la ciénaga de Progreso". Rev. Cuadernos, Arquitectura de Yucatán, No. 2, otoño de 1989, Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México, pp. 37-48 y *Desarrollo portuario y precariedad habitacional en Progreso, Yucatán*, en Torres Pérez, María Elena, "Evaluación de la vivienda construida en serie" UADY, Conacyt, Plaza y Valdez, Mérida, 2014, pp. 217-225.
- 14 Véase: Menéndez, Iván, "Yucatán, la doble dependencia", Rev. Comercio Exterior, agosto de 1978, México, pp. 961-963.
- 15 Sobre el particular, consúltese: Bolio Osés, J. "Globalización y transformación metropolitana de Mérida", Rev. Ciudades, No. 50, abril-junio de 2001, RNIU, Puebla, México.
- 16 SCT, API-Progreso, "Programa Maestro de Desarrollo 2001-2004 (Modificado)", Progreso, México y Estadísticas a diciembre de 2015 en su portal de Internet.
- 17 SCT Dirección General de Puertos. *Anuarios Estadísticos de Movimiento Portuario, Cifras definitivas 2005-2013*.
- 18 Para ahondar en el tema de las carencias de suelo y la precariedad habitacional en la ciénaga y en Campeste Flamboyanes, consúltese: Bolio, Jorge, *op cit*, 2014.
- 19 Yucatán Ahora. "Marinas de Yucalpetén se benefician de la urbanización de la zona". 29/julio/2014.
<http://yucatanahora.com/noticias/marinas-yucalpeten-adquieren-plus-por-urbanizacion-zona-40119/>
- 20 Diario de Yucatán. 10/sept/2012. "Quebranto de más de \$ 160 millones de pesos." Las 60 hectáreas valuadas en 172.8 millones las vendió el IVEY a Mayan Ha, SA de CV en 17.8.
- 21 Ramírez Carrillo, Luis (coord.) *En la ruta del petróleo. Impactos de una eventual explotación petrolera en Yucatán*. Fundación Plan Estratégico de Mérida, A.C. (4 tomos), Mérida, 2007.
- 22 Grupo SIPSE, Milenio Novedades. *Cambia fisonomía de la Riviera yucateca*, 10/nov/2014.
<http://www.sipse.com/noticias/42556-cambia-fisionomia-riviera-yucateca.html>
- 23 Entrevista del autor con el arquitecto Jorge Carlos Zoreda Novelo. 8/feb/2016.