

La reivindicación de Chichén Itzá y la transformación del paisaje yucateco en el proyecto socialista de Felipe Carrillo Puerto

Marco Aurelio Díaz Güemez

RESUMEN: El gobierno socialista de Felipe Carrillo Puerto (1922-1923) en Yucatán giró alrededor del proyecto de la “redención del indio maya”. Por ello, tanto al final de su campaña electoral como durante su gobierno, el gobernador Carrillo Puerto sintetizó este proyecto en la estrategia de “escuelas, tierras y carreteras”. La inauguración de la carretera de Dzitás-Chichén Itzá en 1923 formó parte de dichas acciones que tenían por meta la transformación del paisaje yucateco en consonancia con el proyecto de justicia social que pretendía establecer. Chichén Itzá fue promovida por Carrillo Puerto para ser uno de los santuarios del nuevo paisaje revolucionario.

Díaz Güemez, Marco Aurelio. (2018). “La reivindicación de Chichén Itzá y la transformación del paisaje yucateco en el proyecto socialista de Felipe Carrillo Puerto”. AV Investigación 9-2018, Revista Académica del CINAV-ESAY, pp. 21-24.

> Presentado en el coloquio de artes visuales Estéticas del turismo, 19-20 de abril de 2018.

La carretera Dzitás-Chichén Itzá, abierta el 14 de julio de 1923, fue la obra material más difundida y promocionada por el Gobierno de Felipe Carrillo Puerto dentro y fuera de Yucatán. Sus fiestas de inauguración duraron dos días. Además de funcionarios federales, se contó con la presencia de importantes visitantes extranjeros, especialmente periodistas, entre los que estuvo la afamada Alma Reed, corresponsal del New York Times. La carretera enlazó al pueblo de Dzitás (donde la línea férrea que venía de Mérida se dividía en dos, una con dirección a Tizimin y otra a Valladolid) con la zona arqueológica de Chichén Itzá. Esta obra cimentó la propuesta cultural del socialismo local a favor de la reivindicación del pasado prehispánico, y que Carrillo Puerto llevó a su máximo punto al dictar el “arte maya” como el único que podría distinguir su labor como gobernante. Asimismo, permitió ubicar a Chichén Itzá como el monumento central, “inspirador”, de esta política cultural interesada en buscar la “redención” del indio maya.

Las obras de la carretera comenzaron en septiembre de 1922, luego de finalizada la carretera Mérida-Kanasín. En enero de 1923, en su único Informe de Gobierno, Carrillo Puerto adelantó:

Se encuentran sumamente adelantados los trabajos de esta carretera de la cual se han construido hasta la fecha ocho mil quinientos sesenta metros de longitud, o sea en total de metros cuadrados, cincuenta y un mil trescientos sesenta, más una glorieta construida en su principio con una extensión de mil doscientos cuarenta y siete metros cuadrados. Las cuadrillas de trabajadores están extendidas hasta una distancia de once kilómetros del punto de partida. En el año que comienza se intensificarán los trabajos con un contingente de cien trabajadores más, habiendo probabilidades de

que esta carretera quede definitivamente terminada el próximo mes de marzo.¹

Sin embargo, la construcción se prolongó hasta el mes de mayo. El día 20, la Revista Tierra anunció su conclusión y fijó la inauguración para el mes de junio; acompañó la nota con una vista del Castillo de Chichén, en la que “se ve la cinta de la carretera serpenteando blancamente como el símbolo glorioso de la reivindicación de la raza augusta”.² El 7 de julio se dio a conocer que los días 14 y 15 de este mes se llevaría a cabo la jornada de inauguración que revestía de “un alto interés sociológico”; para tal caso, se aseguró que el Gobierno y la Liga Central de Resistencia del Partido Socialista habrían de dar facilidades para asistir a las festividades; asimismo, se habían enviado ya invitaciones al General Álvaro Obregón, a los secretarios de Estado “y a las más distinguidas instituciones científicas de la República y EE.UU”.³ Estas dos fechas concuerdan con lo que Carrillo Puerto le anunció a José Ingenieros en una carta, en la que le aseguraba que la carretera ya estaba terminada, pero que el diseño de las fiestas parecía estar tomando tiempo, pues “nuestros deseos son que las fiestas de inauguración tengan todo el esplendor que merecen por tratarse de acontecimiento tan significativo y se ésta preparando cuidadosamente un buen programa, que desarrollarán en las mismas ruinas”.⁴

El programa de las fiestas de inauguración se llevó a cabo de la siguiente manera:⁵ el sábado 14 de julio, a las 10 de la mañana en Xocenpich, luego del paso doble “Valladolid”, interpretado por la Banda de música de Yucatán, Carrillo Puerto descubrió la lápida conmemorativa y declaró inaugurada la

1 Carrillo Puerto, 1923:34.

2 Revista Tierra, 20 de mayo de 1923.

3 Revista Tierra, 7 de julio de 1923.

4 Mantilla, 2005.

5 Revista de Yucatán, 16 de julio de 1923.

carretera. Se tocó el Himno Yucateco y el Nacional; luego se procedió a la plantación del Árbol Conmemorativo, a cargo de la Cámara Agrícola de Yucatán.⁶ Después, se tocó el paso doble “Felipe Carrillo Puerto”, se leyó el acta de inauguración y se cerró con la gavota “La Primavera”. En Chichén Itzá, a partir de las 4 de la tarde, la banda abrió con la pieza musical “Canto al Mayab”, cuya letra era de César Alayola; se siguieron entre una y otra pieza musical, discursos y composiciones poéticas de Horacio Villamil, Carlos Duarte Moreno, Felipe G. Cantón (por la Asociación Conservadora de los Monumentos Arqueológicos de Yucatán), Roque Sosa Ferreiro, María Solís Pasos (recitando el ‘poema maya’ “Nictehá” de Luis Rosado Vega), y finalmente el Gobernador Carrillo Puerto, que subió al Castillo para ondear la bandera nacional.⁷ Cerró la jornada, en el edificio del Juego de Pelota,⁸ un ‘Bailable Maya’ titulado “La Danza del Sacrificio”, con música compuesta por Fausto Pinelo y ejecutado por alumnas de la Escuela de Música del Estado.

El domingo 15, desde la 9 de la mañana en Chichén Itzá, entre una y otra pieza musical, se sucedieron discursos y recitaciones poéticas a cargo de Atilano M. Sierra, Filiberto Burgos, Pastor Rejón (declamando el poema en maya “Kahzhoob”, de Miguel Gómez Bolio), Clemente López Trujillo, la Liga “Edmundo G. Cantón”, y J. M. Durán. Se colocó la lápida conmemorativa al final de la carretera, prácticamente a los pies del Castillo, con un discurso en maya de Víctor Montalvo. Finalmente, se ofrecieron visitas guiadas sobre los edificios de la zona a cargo de Eduardo H. Thompson, Manuel Amábilis y Francisco Gómez Rul, miembros de la Asociación Conservadora antes mencionada. El resto de la tarde se fue en “bailes tradicionales y populares”.

6 La placa alusiva a este acto fue tallada en “piedra de Sotuta”. Revista de Yucatán, 16 de julio de 1923.

7 Revista Tierra, 5 de agosto de 1923, p. 10.

8 *Ibidem*.

Según la Revista Tierra, a la inauguración asistieron más de 5000 personas. En su discurso del sábado 14 en Chichén Itzá, Carrillo Puerto habló en lengua maya para contar su personal relación con la zona: recordó que cuando niño, “mi padre me encareció que mientras existiera un poco de sangre en mis venas nunca hiciera nada malo a mis compañeros (mayas)”. Ya en sus tiempos como comerciante y arriero, fue invitado en una ocasión a visitar la zona, entonces:

Abandoné mis carros en el pueblo por unas horas y llegué a las ruinas. No puedo expresarles lo que sucedió en mi corazón: pasé cuatro días llorando en este lugar y en otros muchos, y sentí el alma llena de una enorme amargura y fue entonces cuando me pregunté hasta qué tiempo esas obras podrían ser concebidas por todos, y qué tiempo más pasarían ignoradas para la mayoría las obras de esos hombres antiguos. (...) Pero nadie hizo nada para que resurgiera el nombre de los mayas, como (hasta) hoy se hace.⁹

Luego, conminó a los presentes a continuar la labor de “grandeza” heredada del pasado. En su carta a José Ingenieros, donde anuncia la pronta inauguración de la obra, Carrillo Puerto le aseguraba que este acontecimiento tenía una “trascendencia primordial relacionada con el movimiento socialista” pues “la característica particular del socialismo en Yucatán, está constituida por el resurgimiento de la raza maya cuyo valor en un pasado desconocido por su tiempo fue tan grande que los vestigios de su civilización aún pasman”. En este sentido, le enfatizó:

La carretera de Chichén Itzá, más que una mejora material, representa para mí un puente sociológico tendido entre el pasado esplendoroso de los mayas

9 Revista Tierra, 22 de julio de 1923, p. 10.

y las condiciones actuales de sus descendiente. Ese puente conducirá a los veneros del resurgimiento que anhelamos, para el mejor afianzamiento de las reformas socialistas.¹⁰

Dzitás está ubicado al oriente de Mérida a unos 110 km. La vía férrea pasaba al extremo norte del pueblo, donde estaba la estación; 2.5 km más al oriente, la línea se dividía en dos: una al noreste, con destino a Tizimín, y otra al sureste, con destino a Valladolid. La carretera fue iniciada del lado poniente del pueblo, donde doblaba al sur hasta el pueblo de Xocenpich, a unos 8.5 km. La siguiente parada, otros 8.5 km más, es el pueblo de Pisté. Desde aquí, en línea recta, la carretera corre 2.5 km hasta llegar justo unos metros antes del conjunto edilicio del Juego de Pelota y a menos de 300 metros del Castillo, el edificio más alto de la zona. De esta manera, con esta conexión, Chichén Itzá quedaba disponible tanto para la zona oriente del Estado como para la zona henequenera.

La carretera Dzitás-Chichén Itzá fue similar a la carretera de Kanasín (terminado en 1922) en su planteamiento simbólico. Conecta directamente a Mérida con un cuerpo monumental; en el caso de Kanasín, el Parque Socialista, y en el caso de Chichén, la zona arqueológica. Ambos remates, a decir de un cronista, funcionaban como “un santuario de arte”, ya que Carrillo Puerto “ha comprendido que para que un pueblo progrese, hay que hacerle amar y sentir el arte en sus diversas formas”.¹¹ Pocos días después, aún contento de su logro, Carrillo Puerto inició la construcción de la carretera Muna-Uxmal,¹² con la intención, quizá, de proveer al sur del Estado, y a Mérida vía ferrocarril, otro “santuario de arte” más. Esta carretera fue concluida por el Gobernador

Interino José Iturralde Traconis.

De modo que esta carretera fue el modelo que se repitió en la construcción de carreteras en Yucatán por lo menos hasta la década de 1950. Asimismo, el eslogan de Carrillo Puerto, “tierras, escuelas y carreteras”, también se llevó a cabo durante este mismo tiempo. Esto nos revela que el proyecto socialista se propuso cambiar el paisaje de Yucatán y lo logró: de ser un estado de haciendas y vías férreas se pasó a un estado de ejidos y carreteras, con infraestructura escolar y el realzamiento de las antiguas ciudades mayas. Este paisaje es el que impera pues desde entonces, y es el mismo desde el cual ha operado el turismo como industria. Chichén Itzá es una reivindicación moderna.

Referencias

Carrillo Puerto, Felipe, Informe rendido por el Gobernador Constitucional de Yucatán, C. Felipe Carrillo Puerto, ante la H. XXVII Legislatura del Estado, el 1o de enero de 1923, Imprenta y Litografía Gamboa Guzmán, Mérida, 1923.

Mantilla Gutiérrez, Jorge E. (2005). “Los mayas en el pensamiento político de Felipe Carrillo”. Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán, No. 233, Segundo trimestre de 2005, pp. 26-43.

10 Mantilla, 2005:36.

11 Revista Tierra, 22 de julio de 1923, p. 22. Agrega: “Grecia y Roma alcanzaron su mayor esplendor cuando sus mandatarios enseñaron al pueblo a amar y sentir el arte”.

12 *Ibíd.*, p. 20.