



# tamoanchan



UNA CRÓNICA DE HISTORIA REGIONAL CENTRO REGIONAL MORELOS INAH-SEP No.

Director General:  
**JOSE CARREÑO CARLON**

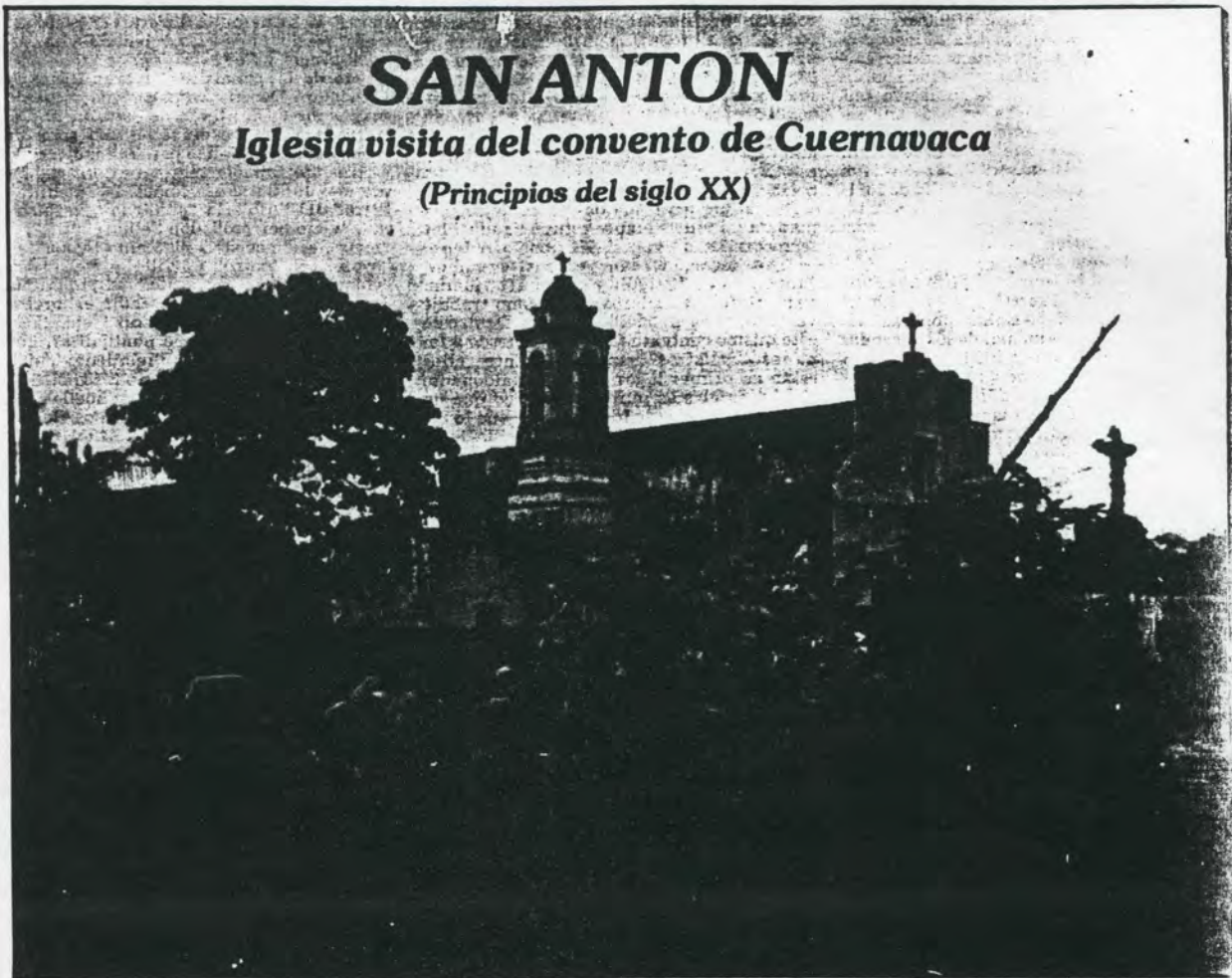
Epoca II - Año II - Tomo II - Núm.74 Domingo 12 de Noviembre de 1989

Director Regional:  
**EFRAIN E. PACHECO CEDILLO**

## SAN ANTON

*Iglesia visita del convento de Cuernavaca*

*(Principios del siglo XX)*



## SUMARIO

Pueblos de indios, mulatos  
y mestizos en el estado de Morelos

*Antrop. Miguel Morayta*

Proyecto de reglamento para la  
restauración histórica del  
centro de Cuautla

*Arq. Fernando Campos Albarrán*

Astillero de Hernán  
Cortés en Oaxaca

*(Cuarta y última parte)*

*Hortensia de Vega Nova*

Nueva réplica por Emiliano Zapata

*(Tercera parte)*

*Jesús Sotelo Inclán*

Recuerdos de la máquina  
de vapor en Cuautla

*Carlos Barreto Mark*

Conociendo Cuernavaca

"Panteón municipal de La Leona"

*Margarita Guevara Rosales*



# Recuerdos de la máquina de vapor en Cuautla

Carlos Barreto Mark

En memoria de mi padre: José Barreto

Este siete de noviembre se celebra el día del ferrocarrilero. Día en que Jesús García, en un acto heroico salva a la población de Nacozari de una catástrofe. Que al incendiar un tren donde varios carros estaban cargados de dinamita, y él, arriesgando su vida, lo abordó sacándolo de la población, terminándolo de hacer el tren explotó, muriendo Jesús García, en éste acto heroico.

Históricamente, lo que se conoció en un principio como "El ferrocarril de Morelos", fue inaugurado en Cuautla el 18 de julio de 1881. Tomaremos como base los testimonios de Ignacio Manuel Altamirano, en ellos, notamos que dedica aplausos para los empresarios (los hacendados de la región), el gobernador, Carlos Pacheco, así como a Delfín Sánchez, (yerno de Benito Juárez) y al ingeniero-constructor, apellidado Chimalpopoca. Evidentemente, el fin principal de los hacendados, al financiar la obra tenía como objetivo el de transportar sus productos azucareros y alcohólicos a la ciudad de México. La comitiva oficial regresó ese mismo día, no así el de la tropa que acudió para hacer los honores, que ocurrió hasta el 23 conduciendo cerca de 400 personas entre soldados y mujeres, en plataformas descubiertas, que sufrieron escalofriante tragedia. Cayó una tormenta que reblandeció los improvisados puentes de madera. El maquinista decidió parar el

convoy cerca del puente de malpais (Tema-matla); pero el jefe militar lo reemplazó por otro quien amagado por una pistola, puso en marcha la máquina que cayó a la barranca por su enorme peso. Iban siete plataformas con 300 barriles de aguardiente. Al caer su contenido sobre el fogón de la máquina se produjo un violento incendio. La noche del 23 pudo conocerse más o menos el número de víctimas. ¡300 cadáveres! en aras del progreso.

Desde su inauguración en 1881 hasta el año de 1968, las máquinas fueron de vapor en la división Puebla, que era a la que pertenecía Cuautla.

Desde que tuve uso de razón, de alguna manera mi vida siempre estuvo ligada a los ferrocarriles de vapor. Mi abuelo Alfonso (+), su hermano Juan (+), sus hermanos; Francisco (+), Emigdio y mi papá (+) fueron siempre ferrocarrileros. Yo mismo trabajé varios años en el "riel" de obrero. Dentro de este mismo contexto también recuerdo a famosos "maistros-mexicanos". Entre ellos están en primer lugar Enrique Maldonado, rielero en el más puro estilo. Creo que no existe un rielero (de los antiguos) que lo conocieron, que tengan un mal recuerdo de él. Cuando lo jubilaron residió definitivamente en Cuautla, sus descendientes fueron mi buen amigo Manuel Maldonado (a) "Colas", Bertina Maldonado, distinguida química de Cuautla, Enriqueta, Soledad, Aurora, Ofelia y Enrique. Ligada a esta misma familia

tenemos a los Gascas, Gumersindo y Gonzalo; familia también que recuerdo los Sánchez, Benjamín (a) "El Comina" "banquero" de los campos del riel; Mario (a) "el viejito", Isacc (a) "el silbato", Eusebio (a) "tachote". Los Anrubio, Roberto (a) "picocha" y el "concho". Los Díaz, con don Pedro, sus hijos, Angel y Pedro (a) "perico".

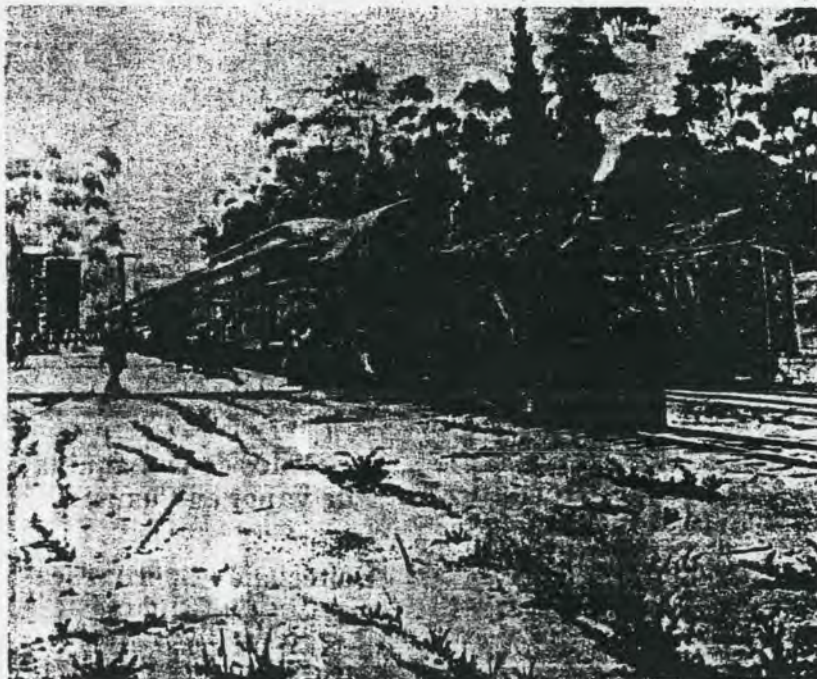
Otro de los "maistros" fueron Ricoño y Freedman. Desgraciadamente no recuerdo sus nombres. En forma de "avalancha" se me vienen los recuerdos de una serie de "compas", algunos han pasado a mejor vida y otros afortunadamente viven: los apodosos son más folklóricos, veamos: la "monjita", Estrada el "oso", la "cachirila", la "urraca", "viejo-herrero", don Felipe el "fifi", el "mau", el "maciste", el "chino Ochoa", el "chale", el "potro" Carrillo, el "chavelo" "chinchorrillo", "aguacate", la "tona", la "gringa", el "baillaras" Resendiz, el "probadas", el "tito", el "makakikus", etc.

Pero también es bueno puntualizar, que no sólo el ambiente era "relajento", sino que también existía el compromiso político. El "vallejismo" dejó una honda huella en el ambiente del "riel". Abanderados de esa causa en Cuautla fue Isidro Chavarría y Agustín Aviega "compas" que me enseñaron con su actuación, que es posible encontrar gentes serias y honestas, que muchas veces se jugaron la "chamba" y hasta la vida, pero que nunca claudicaron en su sentir de la lucha. También tengo presente los ejemplos de los "transas", "arribistas" y "acomodaticios", que aprovechaban estos movimientos para "chaquetearles" a sus "compas"; ellos les llamaban "esquirlas" o "charros".

En lo personal tengo una deuda, que pienso materializarla, con un trabajo dedicado a la historia del "Ferrocarril de Cuautla". Perdono nada más su máquina de vapor sino sus gentes. Se me ocurre preguntarme, ¿cuál fue el papel del ferrocarril en la época de la revolución, gentes zapatistas y de los federales. Y otros temas por demás de interesantes que pensamos profundizar.

Aquí en Cuautla nunca llegaron las "ni-garas", impresionantes máquinas que llegaban a pesar 270 toneladas, la única que más o menos pesaban algo semejantes eran; las que conocimos como las "dobles" o las "zancudas" o las tradicionales maquinitas que ahora vemos todavía transportando en el ferrocarril escénico.

Era impresionante observar cuando las máquinas estaban en las "casa redondas". Eran cinco máquinas que cuando empezaban a "levantar presión" hacían un ruido infernal. O cuando llevaban la máquina a colocarla dentro del convoy ya formado, para salir ya a "camino"; "trenes" de pasajeros o de carga, donde las tripulaciones las conformaban; el conductor, maquinistas, fogonero y los garroteros. Era impresionante cuando las máquinas empezaban a caminar. Salía un "chorro" de vapor de las válvulas llamadas purgadores, la llegada de un tren a una estación era bastantes espectacular, además



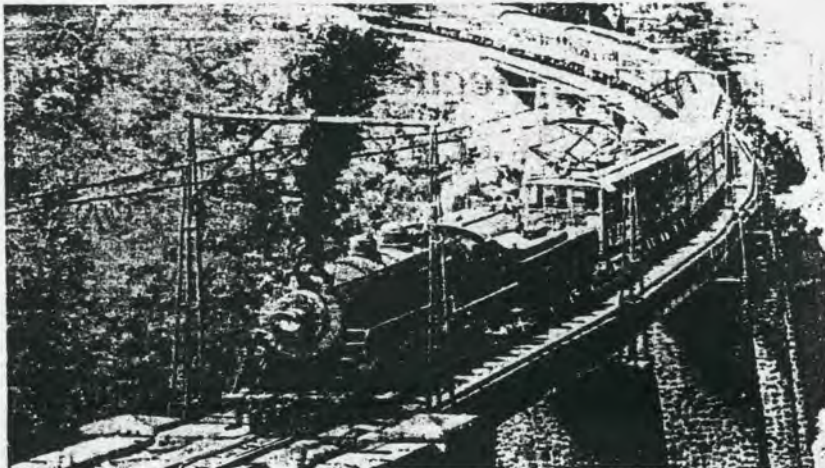


de trepidar el suelo, el silbato de la locomotora, su llamante resoplar y el humo.

El silbato de una locomotora de vapor es para muchas gentes del "riel" un lenguaje de nostalgias. Recuerdo, algunos muy particulares, como el de Luis Morín Ríos, Rafaelito Estrada, Manuel Morales, Barragán, Faustino Sánchez, Fidel Barrios. En fin toda una serie de maquinistas que el tiempo los va olvidando.

Alguna ocasión platicando con uno de la directiva de los amigos de la locomotora, me comentaban su proyecto de hacer el Museo Nacional de la Máquina de Vapor en la población de "Cascada" a un lado de Atlatláhuacan. ¡Ojalá lo hagan posible, los "nostálgicos" de la máquina de vapor se lo agradeceremos.

Finalmente, tendremos que decir que con la desaparición de la máquina de vapor se acaba un mundo de un pasado que irremediablemente tiende acabarse, donde necesariamente, me confunden las personas y las máquinas de vapor, que nos motivaron a escribir estas notas.



## Proyecto de reglamento para la restauración histórica del centro de Cuautla

*Elisando...*

Debido a la importancia histórica que tiene Cuautla y que aún conserva diversos monumentos representativos de esas épocas y tomando en cuenta la necesidad de modernización de una urbe en crecimiento, hemos visto la necesidad de preservar dichos monumentos, para lo cual en vista de la falta de un reglamento para su conservación, nos avocamos a la realización del "REGLAMENTO PARA LA RESTAURACION HISTORICA DE CUAUTLA", el cual está basado en la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Históricas y Artísticas, aparecidas en el Diario Oficial del día 6 de Mayo de 1972 y en coordinación con el Centro Regional del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Departamento de Obras Públicas de Cuautla.

### I. UBICACION Y LINDEROS

1.1. Se establece una zona de monumentos Históricos en la Ciudad de Cuautla, Morelos.

1.2 El perímetro de esta Zona de Monumentos Históricos, queda delimitado de la siguiente manera:

AL NORTE: CALLE DE VIRGINIA HERMANDEZ.  
AL SUR: CALLE DE BURLETA Y CARLOS URZUA.  
AL ORIENTE: LA AVENIDA REFORMA.  
AL PONIENTE: CALLES DEL ABRIGO, SALAS, ANGUSTIAS DE CALLEJA.

1.3 Dentro del perímetro de esta zona, se establece un área "A" correspondiente a la Guerra de Independencia de 1810 y un área "B" correspondiente a construcciones posteriores hasta fines del siglo XIX. Dentro de la zona "A", las restricciones serán más severas que en la zona "B".

### II RELACION DE EDIFICIOS ZONA "A"

#### RELACION DE MONUMENTOS

CUAUTLA, MORELOS

CLAVE:  
CUAUTLA

ESTADO  
17

MUNICIPIO  
006

#### 10.—EDIFICIOS RELIGIOSOS

- 1.—TEMPLO SAN DIEGO EX—CONVENTO. PADRE ZAMANO ESQ. BOLLAS SIN CABEZA. 10.01
- 2.—TEMPLO STO. DOMINGO EX—CONVENTO. ORIENTE PLAZA PRINCIPAL. 10.02
- 3.—TEMPLO DEL SEÑOR DEL PUEBLO. TRINCHERAS DE ORDIERA ESQ. LARIOS. 10.03
- 4.—CAPILLA DE GUADALUPITA. MONGOY ESQ. URZUA. 10.04
- 5.—CAPILLA DEL CALVARIO. RET. DE CALLEJA ESQ. CZDA. STA. INES. 10.05
- 6.—CAPILLA INT. DEL PANTEON MUNICIPAL. 10.06

#### 12.—EDIFICIOS CIVILES PUBLICOS

- 1.—PALACIO MUNICIPAL. LADO ORIENTE PLAZA PRINCIPAL. 12.01
- 2.—MUSEO.—CASA DE MORELOS. LADO SUR PLAZA PRINCIPAL. 12.02
- 3.—ACUEDUCTO. ANGUSTIAS DE CALLEJA, SALAS Y ABRIGO. 12.03
- 4.—ESC. PARA NIÑAS—HERMENEGILDO GALEANA CALLE UNION No. 47. 12.04
- 5.—ESC. PARA NIÑOS—JARDIN JUAREZ. NIÑO ARTILLERO No. 25. 12.05
- 6.—PANTEON MUNICIPAL. CALLE PINO SUAREZ. 12.06
- 7.—ACUEDUCTO. CALLE DEL ACUEDUCTO. COL. MANANT. 12.07

#### 13.—EDIFICIOS CIVILES PRIVADOS

- 1.—RETIRADA DE CALLEJA No. 54. 13.01
- 2.—RETIRADA DE CALLEJA No. 176 AL

182. "EL PILAR". 13.02
- 3.—UNION No. 35 AL 39. 13.03
- 4.—ESCOLTA DE MORELOS No. 17 AL 25 ESQ. CALLE DEL TEMOR. 13.04
- 5.—ESCOLTA DE MORELOS No. 22. 13.05
- 6.—ESCOLTA DE MORELOS No. 24. 13.06
- 7.—ESCOLTA DE MORELOS No. 9 AL 11. 13.07
- 8.—ESCOLTA DE MORELOS No. 2 AL 4, ESQ. VICTIMAS DE CALLEJA No. 27. 13.8
- 9.—NIÑO ARTILLERO No. 25. 13.09
- 10.—NIÑO ARTILLERO No. 37 AL 43. 13.10
- 11.—ESCOTO No. 63 AL 73 ESQ. ALCA-RAZ. 13.11
- 12.—ESCARMIENTO No. 78 AL 110. 13.12
- 13.—ESCARMIENTO No. 112 AL 120. 13.13
- 14.—CASAS DEL CALLEJON DEL CASTIGO. 13.14
- 15.—PORTAL MATAMOROS ESQ. TESORERIA. 13.15
- 16.—PORTAL GALEANA ESQ. TEMOR. 13.16
- 17.—GUERRERO No. 100 ESQ. PLAZA DE LA REV. DEL SUR. 13.17
- 18.—GUERRERO No. 84 AL 90. 13.18
- 19.—GUERRERO No. 79. 13.19
- 20.—GUERRERO No. 81. 13.20
- 21.—GUERRERO ESQ. FRANCISCO AYALA. 13.21
- 22.—GUERRERO No. 57 AL 59. 13.22
- 23.—GUERRERO No. 51 AL 55. 13.23
- 24.—LOS BRAVO No. 2 AL 24. 13.24
- 25.—GALEANA No. 35 AL 41 ESQ. BOLLAS SIN CABEZA. 13.25
- 26.—19 DE FEBRERO No. 12 AL 53. 13.26
- 27.—19 DE FEBRERO No. 62 AL 74. 13.27
- 28.—19 DE FEBRERO No. 78 AL 90. 13.28
- 29.—19 DE FEBRERO No. 10. 13.29
- 30.—ALVARO OBREGON No. 93. 13.30
- 31.—SUREÑO CARRANZA No. 113 AL 119. 13.31
- 32.—PADRE BARRERA No. 32 AL 40 ESQ. VILCHIS. 13.32
- 33.—ALCARAZ No. 21. 13.33
- 34.—FIN DEL RUL DESDE PLAZA Y FUERTE DE GALEANA HASTA ABAD

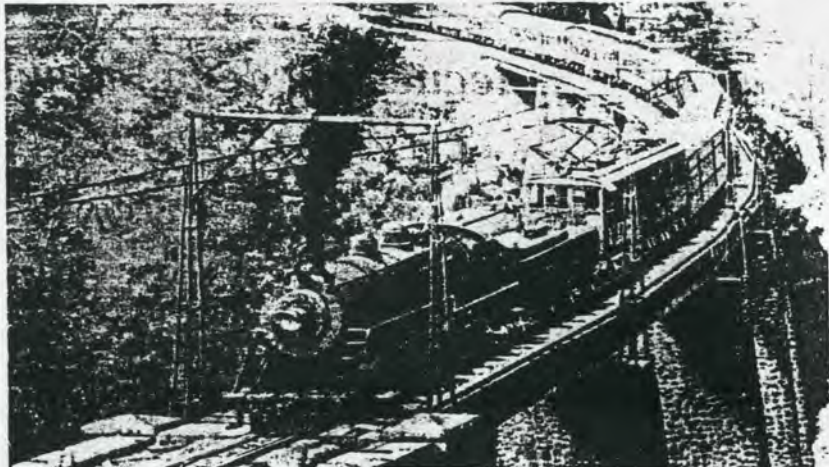


de trepidar el suelo, el silbato de la locomotora, su llameante resoplar y el humo.

El silbato de una locomotora de vapor es para muchas gentes del "riel" un lenguaje de nostalgias. Recuerdo, algunos muy particulares, como el de Luis Morín Ríos, Rafaelito Estrada, Manuel Morales, Barragán, Faustino Sánchez, Fidel Barrios. En fin toda una serie de maquinistas que el tiempo los va olvidando.

Alguna ocasión platicando con uno de la directiva de los amigos de la locomotora, me comentaban su proyecto de hacer el Museo Nacional de la Máquina de Vapor en la población de "Cascada" a un lado de Atlatláhuacan. ¡Ojalá lo hagan posible, los "nostálgicos" de la máquina de vapor se lo agradeceremos.

Finalmente, tendremos que decir que con la desaparición de la máquina de vapor se acaba un mundo de un pasado que irremediablemente tiende acabarse, donde necesariamente, me confunden las personas y las máquinas de vapor, que nos motivaron a escribir estas notas.



## Proyecto de reglamento para la restauración histórica del centro de Cuautla

*Fernando Suárez*

Debido a la importancia histórica que tiene Cuautla y que aún conserva diversos monumentos representativos de esas épocas y tomando en cuenta la necesidad de modernización de una urbe en crecimiento, hemos visto la necesidad de preservar dichos monumentos, para lo cual en vista de la falta de un reglamento para su conservación, nos avocamos a la realización del "REGLAMENTO PARA LA RESTAURACION HISTORICA DE CUAUTLA", el cual está basado en la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Históricas y Artísticas, aparecidas en el Diario Oficial del día 6 de Mayo de 1972 y en coordinación con el Centro Regional del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Departamento de Obras Públicas de Cuautla.

### I. UBICACION Y LINDEROS

1.1. Se establece una zona de monumentos Históricos en la Ciudad de Cuautla, Morelos.

1.2 El perímetro de esta Zona de Monumentos Históricos, queda delimitado de la siguiente manera:

AL NORTE: CALLE DE VIRGINIA HERMANDEZ.

AL SUR: CALLE DE BURLETA Y CARLOS URZUA.

AL ORIENTE: LA AVENIDA REFORMA.  
AL PONIENTE: CALLES DEL ABRIGO, SALAS, ANGUSTIAS DE CALLEJA.

1.3 Dentro del perímetro de esta zona, se establece un área "A" correspondiente a la Guerra de Independencia de 1810 y un área "B" correspondiente a construcciones posteriores hasta fines del siglo XIX.

Dentro de la zona "A", las restricciones serán más severas que en la zona "B".

### II RELACION DE EDIFICIOS ZONA "A"

#### RELACION DE MONUMENTOS

CUAUTLA, MORELOS

CLAVE:  
CUAUTLA

ESTADO  
17

MUNICIPIO  
006

#### 10.—EDIFICIOS RELIGIOSOS

1.—TEMPLO SAN DIEGO EX—CONVENTO. PADRE ZAMANO ESQ. BOLLAS SIN CABEZA. 10.01

2.—TEMPLO STO. DOMINGO EX—CONVENTO. ORIENTE PLAZA PRINCIPAL. 10.02

3.—TEMPLO DEL SEÑOR DEL PUEBLO. TRINCHERAS DE ORDIERA ESQ. LARIOS. 10.03

4.—CAPILLA DE GUADALUPITA. MONGOY ESQ. URZUA. 10.04

5.—CAPILLA DEL CALVARIO. RET. DE CALLEJA ESQ. CZDA. STA. INES. 10.05

6.—CAPILLA INT. DEL PANTEON MUNICIPAL. 10.06

#### 12.—EDIFICIOS CIVILES PUBLICOS

1.—PALACIO MUNICIPAL. LADO ORIENTE PLAZA PRINCIPAL. 12.01

2.—MUSEO.—CASA DE MORELOS. LADO SUR PLAZA PRINCIPAL. 12.02

3.—ACUEDUCTO. ANGUSTIAS DE CALLEJA, SALAS Y ABRIGO. 12.03

4.—ESC. PARA NIÑAS—HERMENEGILDO GALEANA CALLE UNION No. 47. 12.04

5.—ESC. PARA NIÑOS—JARDIN JUAREZ. NIÑO ARTILLERO No. 25. 12.05

6.—PANTEON MUNICIPAL. CALLE PINO SUAREZ. 12.06

7.—ACUEDUCTO. CALLE DEL ACUEDUCTO. COL. MANANT. 12.07

#### 13.—EDIFICIOS CIVILES PRIVADOS

1.—RETIRADA DE CALLEJA No. 54. 13.01

2.—RETIRADA DE CALLEJA No. 176 AL

182. "EL PILAR". 13.02  
3.—UNION No. 35 AL 39. 13.03  
4.—ESCOLTA DE MORELOS No. 17 AL 25 ESQ. CALLE DEL TEMOR. 13.04  
5.—ESCOLTA DE MORELOS No. 22. 13.05  
6.—ESCOLTA DE MORELOS No. 24. 13.06  
7.—ESCOLTA DE MORELOS No. 9 AL 11. 13.07  
8.—ESCOLTA DE MORELOS No. 2 AL 4. ESQ. VICTIMAS DE CALLEJA No. 27. 13.8  
9.—NIÑO ARTILLERO No. 25. 13.09  
10.—NIÑO ARTILLERO No. 37 AL 43. 13.10  
11.—ESCOTO No. 63 AL 73 ESQ. ALCARAZ. 13.11  
12.—ESCARMIENTO No. 78 AL 110. 13.12  
13.—ESCARMIENTO No. 112 AL 120. 13.13  
14.—CASAS DEL CALLEJON DEL CASTIGO. 13.14  
15.—PORTAL MATAMOROS ESQ. TESORERIA. 13.15  
16.—PORTAL GALEANA ESQ. TEMOR. 13.16  
17.—GUERRERO No. 100 ESQ. PLAZA DE LA REV. DEL SUR. 13.17  
18.—GUERRERO No. 84 AL 90. 13.18  
19.—GUERRERO No. 79. 13.19  
20.—GUERRERO No. 81. 13.20  
21.—GUERRERO ESQ. FRANCISCO AYALA. 13.21  
22.—GUERRERO No. 57 AL 59. 13.22  
23.—GUERRERO No. 51 AL 55. 13.23  
24.—LOS BRAVO No. 2 AL 24. 13.24  
25.—GALEANA No. 35 AL 41 ESQ. BOLLAS SIN CABEZA. 13.25  
26.—19 DE FEBRERO No. 12 AL 53. 13.26  
27.—19 DE FEBRERO No. 62 AL 74. 13.27  
28.—19 DE FEBRERO No. 78 AL 90. 13.28  
29.—19 DE FEBRERO No. 10. 13.29  
30.—ALVARO OBREGON No. 93. 13.30  
31.—SUREÑO CARRANZA No. 113 AL 119. 13.31  
32.—PADRE BARRERA No. 32 AL 40 ESQ. VILCHIS. 13.32  
33.—ALCARAZ No. 21. 13.33  
34.—FIN DEL RUL DESDE PLAZA Y FUERTE DE GALEANA HASTA ABAD



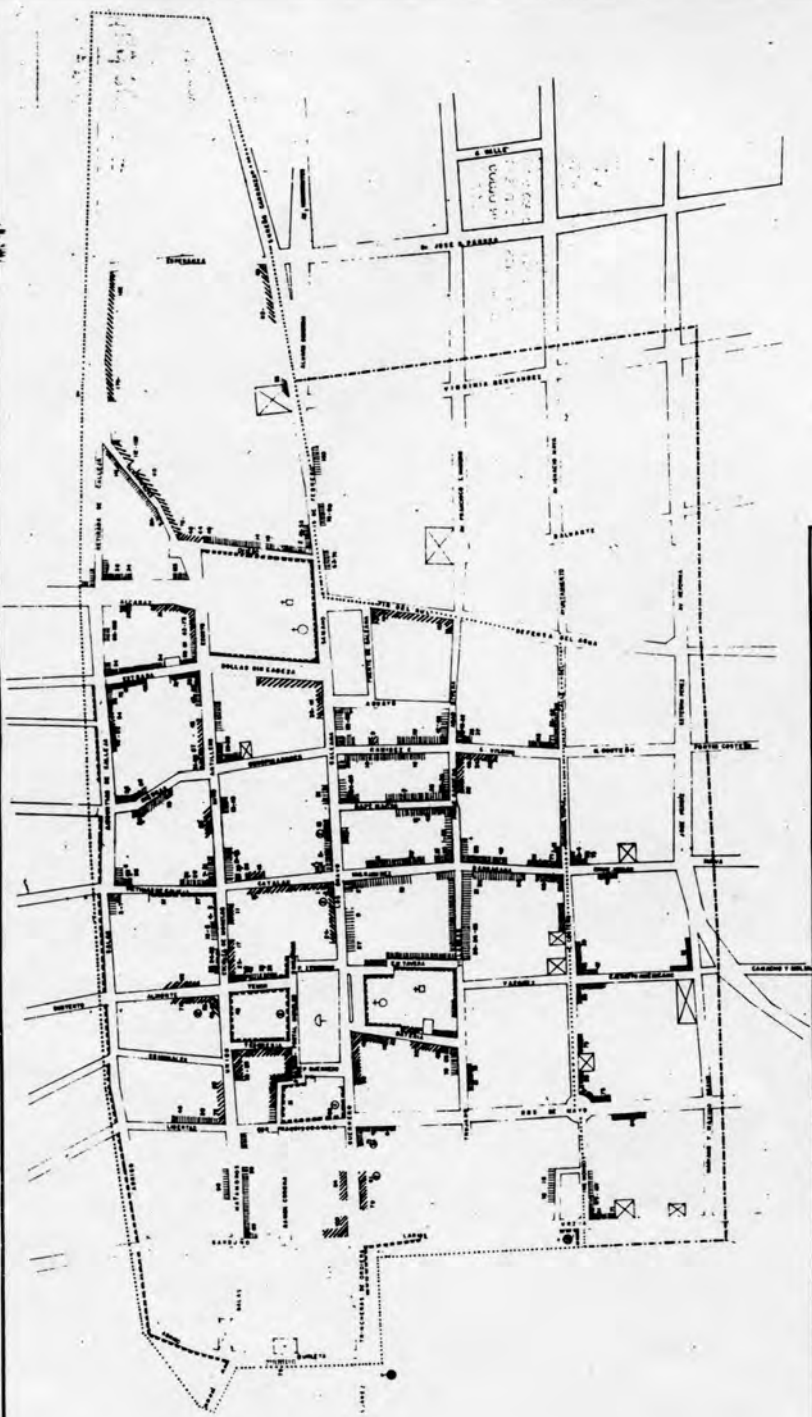
**Z I M B O L O G I A**

- LIMITE DE PROTECCION AREA "A"
- MONUMENTOS YA CATALIZADOS
- CONSTRUCCIONES DE GRAN VALOR QUE DEBEN SER CONSERVADAS
- CONSTRUCCIONES DE VALOR QUE DEBEN SER CONSERVADAS
- CONSTRUCCIONES DE VALOR AMBIENTAL
- CONSTRUCCIONES SIN INTERES
- ⊗ PREDIO VALIOSO
- NUMERO DE NIVEL EN EDIFICIOS DE MAS DE UN NIVEL
- NUMERO OFICIAL
- MONUMENTOS DETERMINADOS POR LEY FEDERAL

**CATALOGACION SEGUN TIPO DE MONUMENTO INTERESADO**

- FALSA
- DIBUJO
- PLANTA
- JARDIN HISTORICO
- VENTANA DE ALA
- MONUMENTAL GRAN T.
- △ MONTE AEREO
- LAM. HISTORICO
- "ZONA"
- ◇ PREDIO FISCAL GRAN T.

**PLANO DEL CENTRO HISTORICO DE CUAUTLA**



- RIVERA. 13.34
- 35.—BOLLAS SIN CABEZA No.\*. 13.35
- 36.—RAMIREZ FERRARA No. 9. 13.36
- 37.—VILCHIS No. 34 AL 39. 13.37
- 38.—VICTIMAS DE CALLEJA No. 31. 13.38
- 39.—CATALAN No. 16 AL 26. 13.39
- 40.—CATALAN No. 3 AL 31. 13.40
- 41.—BARRAGANA No. 62. 13.41
- 42.—AL MONTE No. 66. 13.42
- 43.—PORTAL GUERRERO LADO ESTE DE LA CASA DE MORELOS. 13.43
- 44.—BATERIA No.\*. 13.44
- 45.—AL MONTE No. 28 AL 40. 13.45

**14.—EDIFICIOS INDUSTRIALES**

- 1.—EX—HACIENDA "BUENAVISTA", CALLE DE ABRIGO ESQ. A. SERDAN. 14.01
- 2.—EX—FAB. DE ALCOHOL "TEQUIPANO", SUREÑO CARRANZA. 14.02
- 3.—FAB. DE PILONCILLO "EL PILAR", SUREÑO CARRANZA. 14.03
- 4.—EX—HACIENDA "EL MORO", CENTINELA ESQ. ASTURIAS Y LOBERA. 14.04
- 5.—FAB. DE HIELO "LA ESCARCHA", URZUA ESQ. CONSTITUYENTES. 14.05
- 6.—EX—FABRICA DE AGUARDIENTE ESCOLTA DE MORELOS No. 22. 14.06
- 7.—EX—HACIENDA "GUADALUPE", COL. MANANTIALES. 14.07
- 8.—EX—HACIENDA CUAUTLIXCO. INSURGENTES FTE. "VOLKS WAGEN". 14.08
- 9.—EX—HACIENDA EL HOSPITAL. 14.09
- 10.—EX—HACIENDA SANTA INES. 14.10
- 11.—EX—HACIENDA DE CASASANO. 14.11
- 12.—EX—HACIENDA DE COAHUXTLA. 14.12
- 13.—EX—HACIENDA DE CALDERON. 14.13

**III CONDICIONES A LAS QUE DEBERAN SUJETARSE LAS CONSTRUCCIONES DE LA ZONA**

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento a la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, dentro del perímetro general de esta Zona, se aplicarán las condiciones



contenidas en el siguiente Reglamento tanto para Obras de carácter público como privado.

## 2. ÁREAS VERDES Y ARBOLES

2.1. Las áreas verdes, deberán conservarse como tales, y será necesario el permiso del Instituto Nacional de Antropología e Historia para autorizar cualquier instalación en ellas según lo dispuesto por el artículo 42 del Reglamento de la Ley.

2.2. Se deberá respetar la existencia de árboles tanto en vías y áreas públicas; como en el interior de los predios.

## 3. USOS

3.1. No se autorizará la subdivisión en dos o más partes de las construcciones y predios urbanos incluidos en el perímetro de la zona.

3.2. En los predios y construcciones, no se autorizarán los siguientes usos:

3.2.1. Talleres o fábricas que produzcan vibraciones, ruidos o emanaciones que sean incompatibles con la salubridad, seguridad y bienestar de la población o sean inconvenientes para el ambiente general.

3.2.2. Instalaciones que impliquen el paso regular y obligado de camiones o grandes vehículos dentro del área urbana de la Zona de Monumentos.

3.2.3. La ubicación de las gasolineras, expendios de combustibles, estaciones de servicio, almacenes, bodegas, depósitos, y locales de exhibición o venta de materiales de construcción, deberá establecerse en acuerdo con el INAH.

3.2.4. Construcciones que requieran de grandes chimeneas, antenas o depósitos visibles desde el exterior o que por sus dimensiones o volúmenes, sean incompatibles con el aspecto y la armonía generales de la Zona de Monumentos Históricas.

3.3. El estacionamiento de vehículos en predios baldíos, podrá ser autorizado por el INAH transitoriamente, durante plazos inferiores a 12 meses.

3.4. No se permitirá el estacionamiento de camiones de carga, ni de autobuses foráneos, urbanos o suburbanos en las calles y plazas, debiendo tener estos, su propio estacionamiento en las terminales correspondientes, que deberán ubicarse en acuerdo con el INAH, en caso de situarse al interior.

3.5. Se podrá autorizar la instalación de elementos móviles como mesas, sillas o sombrillas; en lugares específicos delimitados por el INAH.

3.6. Se podrá autorizar la permanencia o la colocación temporal de puestos o instalaciones tradicionales de áreas o zonas específicamente delimitados por el INAH, para este objeto.

## 4. NUEVAS CONSTRUCCIONES

4.1. Volúmenes y Armonía con el conjunto.

4.1.1. Los nuevos volúmenes que se construyan dentro del perímetro de la zona, deberán ser por su importancia y proporciones análogos, al promedio de los edificios históricos existentes en la vecindad, dentro de su campo visual.

4.1.2. Los edificios ya realizados de altura

superior al promedio de la zona, no justificarán la solicitud de levantar edificios de altura superior al promedio existente.

4.1.3. Dentro de la Zona de Monumentos, sólo se autorizarán construcciones de uno o dos niveles (Planta baja, y un nivel sobre el nivel de calle) y con 7.50 metros de altura máxima.

4.1.4. Cuando exista algún monumento o edificio catalogado dentro del campo visual de la nueva construcción, o cuando ésta se escriba dentro del campo visual de algún monumento, el nuevo edificio deberá proyectarse con base en un estudio especial de composición y armonía para que se autorice su construcción.

4.1.5. Con base en el estudio de las relaciones entre proporciones, escalas, ritmos, volúmenes, disposición y relación entre vano y macizos, relieves y claroscuros, colores, texturas y materiales del entorno arquitectónico y urbano, deberá elaborarse por un profesional legalmente capacitado, y proyecto armónicamente compuesto con el sitio urbano y el marco arquitectónico en el que se vaya a inscribir la nueva construcción.

4.1.6. El INAH, podrá elaborar o solicitar en los casos que lo estime procedente, estudios adicionales de diversa índole, con el fin de orientar y facilitar la realización de los estudios mencionados.

4.1.7. Tanto los parámetros de bardas y de las construcciones que se realicen hacia la vía pública, deberán hacerse a partir de los alineamientos, conservando la traza de la población.

## 4.2. Fachadas

4.2.1. Con excepción de el entorno del Jardín Juárez (Zócalo), no se autorizará la ejecución de arcos ni de portales en fachadas ni el empleo de celosías en fachadas a la calle.

4.2.2. Se autorizará un solo portón para el paso de vehículos, no más ancho de 2.80 metros. Para predios de más de 20 metros de frente, podrán autorizarse dos portones separados sujetos a la aprobación de la INAH.

## 4.3. Cubiertas

4.3.1. Las cubiertas y azoteas, podrán ser planas, con pendiente inferior al cinco por ciento y con pretilos rectos y horizontales.

## 4.4. Colores

4.4.1. Los colores que se utilicen, tanto en los paños de muros visibles desde el exterior como en los encarnamientos de vanos, carpintería, herrería, apoyos y elementos de ornato deberán ajustarse a la gama de colores que se especifican en particular para esta zona, autorizándose el uso de aditivos para asegurar su mayor duración.

4.4.2. Se autorizarán únicamente pinturas con acabado mate.

## 5. DEMOLICIONES

5.1. para efectuar cualquier demolición dentro de la Zona de Monumentos, se deberá solicitar consentimiento y autorización de la INAH.

5.2. Se requerirá el consentimiento y la autorización del INAH aún para demoliciones parcialmente tanto de elementos en el interior como en fachadas o volúmenes hacia la vía pública.

5.3. El INAH otorgará en primer término, su consentimiento o manifestará su negativa para considerar cualquier solicitud de demolición.

5.4. En caso de otorgar su consentimiento para considerar una solicitud de demolición, la autorización de demolición no será otorgada por el INAH hasta haber aprobado el uso o destino del predio ocupado por la construcción por demolerse, y en caso de proyecto de nueva construcción.

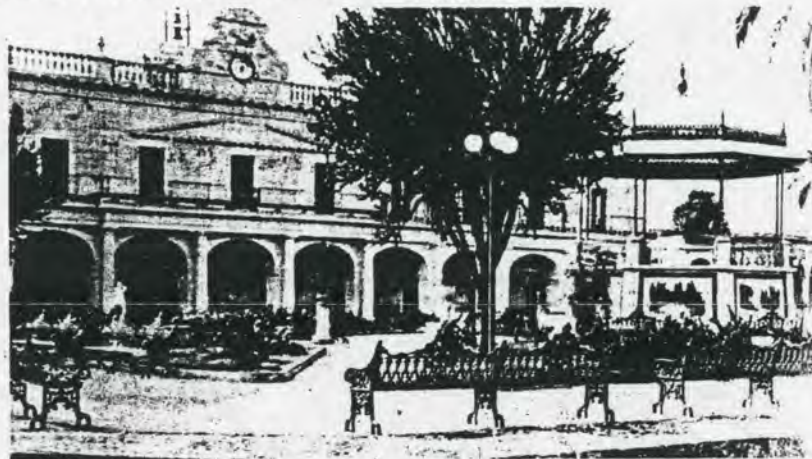
## 6. REPARACION Y ADAPTACION DE EDIFICIOS

### 6.1. Volúmenes

6.1.1. En el caso de edificios sin valor Histórico—artístico y excesivamente bajos en relación a las construcciones vecinas, se autorizará la construcción de un nivel adicional dentro de las limitaciones que establece el presente reglamento.

6.1.2. Se autorizarán las proporciones tendientes a eliminar agregados y volúmenes de construcciones recientes y sin valor histórico, cuando estos alteren la estructura o la composición de los edificios de valor histórico—artístico, o el valor ambiental de la zona.

### 6.2. Areas libres





# Pueblos de indios, mulatos y mestizos en el estado de Morelos

Antrop. Miguel Morayta

El día 21 del pasado mes de septiembre tuve el privilegio de participar como comentarista en la presentación del libro **Pueblo de Indios, Mulatos y Mestizos 1770-1870.**

**Los Campesinos y las Transformaciones Protoindustriales en el Poniente de Morelos de la Dra. Brígida Von Mentz.** El auditorio del Museo Cuauhnhuac se encontraba totalmente lleno. Amigos, familiares y especialistas de varias instituciones se reunieron para presenciar dicha presentación. La autora es miembro del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología y su obra se viene a sumar a las numerosas e importantes investigaciones que este centro ha realizado por más de 15 años en Morelos.

El libro nos aporta varias piezas importantes de la historia Colonial del hoy estado de Morelos. En primer lugar, se ocupa de la región Poniente del estado la cual ha sido estudiada mucho menos que el Oriente o la parte Norte. Se centra en los siglos XVIII y XIX, sobre los que existe una fuer-

te necesidad de entender. Rompe con ciertas ideas establecidas que han tenido un gran peso en como se entiende la historia Colonial. Además, nos entrega una visión del campesinado de esos siglos, visión que es indispensable para entender el ámbito rural morelense contemporáneo.

La Dra. Von Mentz nos va haciendo en su obra una descripción de los pueblos de aquella época. Nos va mostrando los pueblos indígenas, los que tenían población mestiza y mulata y los pueblos de las haciendas. No sólo nos describe sino que también nos explica cómo y por qué se fueron formando estos diferentes tipos de comunidades. En cada tipo se van analizando: sus formas de gobierno, sus diferentes ocupaciones y actividades productivas, las disminuciones y aumentos de población más críticos, las defensas, pérdidas, recuperaciones y manejos de sus tierras, su comercio interregional y la estratificación social interna.

Por otro lado, el libro va exponiendo los hechos y los procesos sociales regionales, nacionales y mundiales que van repercu-

tiendo en forma determinante en la vida de los pueblos aludidos. El sistema comunal-social de la época prehispánica, La España del siglo XVI. La Corona, los hacendados, La Independencia y sobre todo la protoindustrialización son analizados en sus consecuencias políticas y económicas sobre las comunidades en cuestión.

A través de la obra, se trata de concenrar una pregunta básica: ¿Cómo es posible que los pueblos de la región hayan sobrevivido por tantos años? La autora nos da algunas razones fundamentales: Los pueblos tuvieron la oportunidad de conservar cierto territorio como base de su subsistencia física interna y social. Sumado a este territorio

que les daba una cierta autonomía interna persistió una memoria colectiva histórica. Junto a esto se dio una identidad social auada a la solidaridad interna comunitaria que aún la élite mantuvo.

Esta obra resulta indispensable para todo aquel que desee conocer y entender la historia de los pueblos morelenses.

## Conociendo Cuernavaca

—“Panteón municipal de La Leona”—

Margarita Guevara Rosales

Se encuentra ubicado en la parte poniente de Cuernavaca en la calle J. H. Preciado colonia San Antón (camino al salto del mismo nombre). Fue construido por iniciativa y dirección del Sr. Don Eugenio Cañas, entusiasta, amante de Cuernavaca y la frase que ha estado en la entrada por años, podría deberse a él: “Póstraos, aquí la eternidad empieza y es polvo la mundanal grandeza”, esta hermosa escritura se encuentra desde 1885. inicio del panteón y según cuenta el actual Sr. Director de los Cementerios de Cuernavaca Sr. Benito Sánchez Martínez “esta frase está en un panteón de la ciudad de París Francia y consta que es copia fiel del panteón de la Leona de Cuernavaca Morelos.

¿Por qué panteón de la Leona?...

Cuentan que todo el lugar estaba tan lleno de vegetación por lo que se llenaba de animales que gustaban de merodear y llegar hasta él, entre ellos una leona, la gente que por ahí pasaba lo comentaba con temor, después con familiaridad y por lo que se fue haciendo costumbre nombrar al lugar como “panteón de la Leona”. En este lugar todavía hay bastante vegetación: árboles de jacaranda, laureles de la India, Tabachines, Tulipanes, eucaliptos majestuosos y otros más, flores, pájaros, mariposas, agua; ahora botes de basura suficientes, recién pintados de negro muy acordes al lugar.

Hay una calle principal que llega a una pequeña capilla en la cual en forma gratuita y voluntaria; se puede llevar al difunto a ren-

dirle el último tributo, honores o rezos, según la actitud que tengamos ante la muerte de este heterogeneo grupo de personas que hoy conformamos la ciudad de Cuernavaca. en un lugar cerca de la capilla hay una tumba especial ya que en ella descansan los res-

tos de la familia y de él, del Sr. Domingo Díez hay dos placas que lo testifican: Loreto Ruano de Díez RIP Ing. Domingo Díez

Esta tumba está ahora abandonada y triste, nos comenta el Sr. Benito que es su pro-





pósito remodelarla, para que el panteón sea un lugar digno a donde se llegue con respeto, en que los parientes, amigos y las personas que lo deseen, depositen sus flores y velas con cuidado, ya que sí es cierto que se tiene gran empeño y colaboración por parte del Ayuntamiento de la ciudad, hay muchas cosas por realizar para que este histórico panteón sea del espacio al que vayamos a recordar a familiares e ilustres personajes de la historia con respeto, afecto y dignidad. Así encontré dentro del panteón tumbas especiales por ser algunas de las más antiguas, de personas conocidas a través de la historia por ejemplo: Luis Flores 1910, Dr. Nazario Larios 1904, Julio Alarcón 1909, Petra Betanzos 1898 y otras más en las que sería motivo de otro comentario acerca de personajes ilustres aquí en reposo, algunas tumbas están sin nombres, pero muy bien hechas, elegantes, que siguen en pie en recuerdo de los que ahí reposan.

Este lugar es amplio pero se ha llenado de tumbas y en casi todas se han enterrado cinco o más difuntos, ya que como lo marca la ley, si al término de siete años, la familia no desea tener ahí a sus familiares o se quiere llevar a algún otro cuerpo lo puede hacer, aún así hay espacios para nuevos entierros ya que en el lugar hay muchas ya nadie visita porque no puede o no quiere hacerlo, y se puede enterrar a otra persona; el precio es de 153 mil pesos en primera clase y 124 en segunda. Nos comenta el señor Hilario Sánchez eficiente y entusiasta trabajador del lugar y que en forma ordenada cuenta con las estadísticas del lugar. Encontramos al señor Alfonso Díaz personaje interesante ya que a pesar de ser tan joven ha trabajado aquí desde pequeño y tiene muchas anécdotas que relatar; el gusta de pasear por las noches por el panteón ya que se acostumbró cuando era velador, ahora lo hace por gusto, para recordar y sentir la paz que da el descanso a tra-

vés del silencio.

Las personas que laboran dentro del panteón nos dejaron muy grata impresión: aman su trabajo, lo hacen con entusiasmo y desean que toda persona que llegue a solicitar servicios de esa institución sea bien atendida y con todo respeto sentirse ayudada.

Es interesante conocer el panteón cuando no vamos a dejar a ningún ser querido, más bien a encontrar una paz que a veces creamos perdida, a admirar tumbas como la casa de los espejos o de alguna persona conocida a la que no pudimos acompañar o saber simplemente que en este lugar es un espacio apacible en el que en vida podamos en contrar lo que hay dentro de nuestro ser y a los que algunos llaman el alma.

Ven, ven a conocer el panteón de la Leona es un lugar más de los que la ciudad de Cuernavaca tiene de interés.

## Huatulco

# Astillero de Hernán Cortés en Oaxaca

### Siglo XVI

(Cuarta y última parte)

Hortensia de Vega Nova  
Artillería

Para descubrir y explorar el Mar del Sur, Hernán Cortés utilizaba la artillería que tenía guardada en la Casa de la Munición y Atarazanas de la Ciudad de México. El principal fundidor de Hernán Cortés fue Rodrigo Martínez, Francisco de Mesa era su mayordomo y artillero mayor. Estas dos personas le fundieron varios "tiros" de los metales traídos por los indios desde la ciudad de Taxco y la de Cuesco. Mucha artillería era importada de España (Castilla, Córdoba), se recibía en las costas de Veracruz y de aquí se trasladaban por tierra hasta la Ciudad de México. (1, Vol. III, pp5-18).

Climas para la navegación

A mediados del siglo XVI (1547), los barcos zarpan de Huatulco con relativa facilidad. Los barcos zarpan sólo en estaciones definidas: fines de otoño o principios de invierno. Si llegaba pasaje en febrero que quería hacer una travesía tenía que esperar toda la primavera y verano. Por lo tanto la temporada de navegación era regida por los vientos que soplan a lo largo de la Costa del Pacífico entre la Nueva España y Chile.

Entre abril y septiembre la zona central de la Costa Sudamericana sufre vientos que vienen del Sur (Sures), a lo largo de su litoral, lo que significa que hay vientos dominantes del Sur-este. En estos meses las costas de América Central, Sur de México y Norte de Sudamérica en el Pacífico, tienen vientos inciertos, de poca fuerza, con periodos de calma frecuentes y a veces largos. Por lo tanto la travesía hacia el sur en barco de vela era difícil y lenta. Un viaje que se iniciara en Huatulco a principios de esta temporada tardaría, para llegar al Perú, por lo menos siete u ocho meses. A la ruta entre Nueva España y Perú durante los meses NO favorables se le llamó "NAVEGACION POR EL PARALELO", es decir por latitud. Según

una mención colonial esta ruta por paralelo se descubrió entre 1540 y 1550 por Diego de Ocampo, Capitán de Cortés. Pero en esta misma época para viajar de Perú a Huatulco eran los meses más favorables. El viaje del Callao (Perú), a Huatulco en las condiciones más favorables duraba de cuatro a seis semanas.

Entre octubre y abril había cambios en el sistema de vientos y corrientes. Las costas de la Nueva España y Centroamérica quedan dentro de una franja de vientos costeros ligeros que según sea la forma del litoral ocasionan vientos dominantes del Nor-este no Nor-oeste. En estos meses puede haber tormentas causadas por movimientos de aire continental frío del norte.

Para viajar de Huatulco a Sur América se conseguía barco entre fines de septiembre y principios de febrero. Estos barcos navegaban costearo hasta Guatemala o Nicaragua, de allí seguían por el Golfo de Panamá siguiendo una ruta que a veces los llevaba a las Islas Galápagos para después llegar a Manta, al puerto marítimo de Puerto Viejo. Este viaje tenía aproximadamente 500 leguas marítimas y tardaba entre dos o tres meses. A la ruta de la Nueva España al Perú, durante las estaciones favorables se le conoció como "DE NAVEGACION POR EL MERIDIANO".

En un documento de 1581 se menciona que el Dr. Francisco de Sande, exgobernador de Filipinas pide al rey que mande que los navíos que salen de Acapulco para las Filipinas zarpen en enero, y los de Filipinas para Acapulco en mayo, porque este es el mejor tiempo favorable para la seguridad de las mercancías (1, Vol. XII, pp80-84).

Intenciones de la navegación por el pacífico en siglo XVI. Comercio-exploración:

Entre los años de 1530 a 1536 se inicia el comercio entre México y Perú. En 1536 zarpan dos barcos con fines comerciales de Acapulco, siendo este el primer viaje de comunica-

ción marítima directa entre estos dos países y del que se tienen pruebas documentales fehacientes (2). Hernán Cortés viajó a Perú supuestamente con planes "comerciales", pero su verdadera intención era la "exploración" del Pacífico Sur, ya que la Concesión Real de exploración no estaba en esos momentos en sus gastos y ofrecían la posibilidad de vender en una región donde los precios fueran más altos (2).

La Nueva España desarrolló rápidamente su producción de metales, (cobre, hierro, plomo, azogue, oro y plata) textiles, comestibles, ganado y objetos varios, por la introducción de los sistemas industriales europeos, entre otras causas. La exportación de estos objetos se expandió principalmente rumbo a Centroamérica. Los documentos mencionan que también existió el comercio de esclavos. Estos esclavos eran negros nacidos en África y también indígenas (2).

Entre los años de 1530, el estímulo más efectivo para la construcción naval fue la importación de esclavos indios procedentes de Nicaragua. En 1539 la Corona intenta frenar el tráfico de esclavos y se ordena que sean registrados todos los pasajeros que se encuentran en los navíos, así como los objetos que se trasladaban en ellas (1, Vol. III, p260-261). Sin embargo, se sabe que este tráfico continuó, como lo demuestra el documento que menciona que en 1540 al zarpar de Acapulco una expedición con auxilios para el Perú, compuesta por dos navíos: "SAN PEDRO" y "SANTA CATALINA", se embarcaron víveres, animales, herramientas, monedas y esclavos. Desde México emigraban cada día más españoles al Perú porque en esa época había más conquistadores que encomiendas disponibles, el oro se agotaba y la producción estaba en manos de los empresarios más importantes (2).

Los viajes de exploración organizados por Cortés en las costas del Pacífico no tuvieron



los resultados esperados, ya que los descubrimientos ocasionaron generalmente muchas pérdidas tanto humanas como económicas.

En 1533 Cortés hizo construir en Acapulco dos navios el "SAN MIGUEL" y el "SAN MARCOS", para descubrir las Islas del Mar del Sur y reconocer la costa occidental de la Nueva España. Esta flota zarpó el 20 de junio de 1533, descubrió las Islas Magdalenas, (hoy las Marias) recorriendo las costas del actual Estado de Guerrero, Colima, Jalisco y parte de Sinaloa, pero sólo algunos hombres regresaron, pues todos los buques se perdieron muriendo hasta el jefe de la flotilla (3).

El 18 de abril de 1535, embarcó Hernán Cortés en Chametla al mado de su expedición con tres navios, el "SAN LAZARO", el "SANTIAGO", y el "SANTA AGUEDA". Descubrió el 3 de mayo "Santa Cruz" hoy La Paz, donde fundó una colina. Cortés logra regresar a Nueva España en uno de sus buques, pues los otros dos zozobraron. En este viaje Cortés atraviesa el Golfo que lleva su nombre y llega a Acapulco con deseos de organizar una nueva armada para proseguir sus descubrimientos (3).

En 1538, por encargo de Cortés, sale de Acapulco la expedición con los navios "SAN LAZARO" y "SAN VICENTE" al mado de Don Francisco de Ulloa. Este viaje tenía como objetivo llevar auxilio de víveres a Pizarro en el Perú. Los víveres llegan en mal estado, el navío "SAN VICENTE" se perdió,

regresando a Acapulco sólo el "SAN LAZARO" (3).

Es por todo esto que en 1539 Juan de Segura, Mayordomo de Cortés, le escribía a éste desde Panamá diciéndole: "No ha nacido su Señoría para mercader" (4).

Sin embargo se menciona que Cortés tuvo la necesidad de cortar el comercio entre Perú y México por la presión de los monopolios de Sevilla alarmados por su creciente volumen (5). Si bien es cierta esta situación, podemos pensar también que mucho influyeron las constantes pérdidas que ocasionaron sus fracasos de exploración.

Entre los años de 1550 a 1585 las mercaderías y el pasaje que venía del Perú a México era muy escaso por lo que las naves paraban en Acajutla para solucionar el problema, ya que en este lugar había buen comercio para Nueva España, y se conseguía pasaje para Huatulco y Acapulco (2).

En 1554 el comercio con Perú lo ejercían también varios particulares, ya que existen los documentos de los Pregoneros que lo mencionan, como el que se refiere al flete del galeón "SAN PEDRO", sin embargo el Marquesado continuaba controlando este comercio, como lo demuestran las órdenes que dictaba Juan Bautista de Marín, Mayordomo de la Casa de los Cortés (6). Para 1566 el Marquesado tenía un procurador en la ciudad de Lima, Perú. El número de documentos donde se mencionan las actividades comerciales entre estas dos naciones son la prueba de la importancia que habían alcan-

zado estas transacciones (6).

En 1573 llega a Acapulco el primer cargamento de productos chinos: damascos, sedas, sedas de diferentes colores, porcelana. A partir de este año Acapulco fue el puerto más importante en Comercio de la Costa del Pacífico.

Entre los años de 1567 a 1767 se desarrolló el comercio con Filipinas, el comercio con Perlas y la etapa de los piratas. De 1591 a 1774 el comercio intercolonial era restringido y todo el comercio con Oriente, el Perú, Guatemala se trasladaban a Acapulco para mandarse de allí a España. El Galeón de Manila o la Nao de China, cuyo viaje se realizaba anualmente, invitaron a los piratas al saqueo, sobre todo a los ingleses, alemanes y franceses. La actividad de los piratas abarcó los años 1579-1747.

- 1.—FRANCISCO DEL PASO Y TRONCOSO. "Epistolario de la Nueva España". Ed. Antigua Librería Robredo 1939, México.
- 2.—WOODROW, BORAH. 1975. "Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI". Instituto Mexicano del Comercio Exterior. México.
- 3.—DIOS BONILLA, Juan. 1962. "Historia Marítima de México". Ed. Litorales. México.
- 4.—Archivo General de la Nación, México. Hospital de Jesús.
- 5.—HARING, Clarence Henry. "Comercio y Navegación entre España y las Indias".
- 6.—SANDOVAL, Fernando B. 1950. "El Artillero del Carbón en Tehuantepec". México.

## Nueva réplica por Emiliano Zapata

(Tercera parte)


### Jesús Sotelo Inclán

Pero si no hubiese obtenido yo este relato de don Francisco Franco Salazar, primo hermano de Emiliano, que resultó electo su secretario, y yo no lo incorporo a la historia de Anenecuilco, ni Sotelo ni nadie lo llegaría a conocer. Vea el señor AAA qué importante es salir de la dirección de su revista para acudir a los sitios en que sucedieron los hechos, donde aún existía memoria de ellos. Womack tuvo la fineza de acreditar el servicio de mi información. Quienes lo ignoran son nuestros nacionales que citan a quien repitió los datos y no a quien los descubrió. Menos mal que AAA me da algún crédito: "Para enaltecerlo —a Emiliano— el historiador Jesús Sotelo Inclán asignó a Zapata el título de calpuleque, o sea una especie de caciquillo de los pueblos indios. Apparently Sotelo Inclán creyó que los calpuleques eran defensores de sus congéneres, siendo que desde la época colonial tenían fama de ser los máximos explotadores". Y agrega AAA un pésimo ejemplo, el de un enganchador de braceros a quienes esquilma en sus sueldos. ¿Qué tiene que ver esto con el problema y la administración de las tierras comunales? No ignoro que haya podido haber jefes abusivos; pero condenar, como hace AAA, a toda una institución por evidente comparación como de calpuleque —obligó a Emiliano a buscar medios de actuar. Y primeramente la política electoral fue su campo de acción. El implacable AAA

ticulistas sean torpes porque AAA lo sea.

Advierta el señor impugnador que si él mismo ha empleado y repetido como cierta la designación de Emiliano para representar a su pueblo y defender sus tierras, la significación del personaje ha cambiado del modo como se le conocía, de simple alzado, igual a tantos otros, por causas políticas o personales. Si mi investigación sólo aportara esta novedad, bastaría para dar una nueva visión de Emiliano y del zapatismo. ¿Con qué sínderesis atropella toda postura honesta al decir que el libro Raíz y Razón de Zapata es "poco útil para comprender el zapatismo y su caudillo"? Sólo por afán de fastidiar y ensuciarlo todo, después de utilizar —aunque perversiéndolo— el señor AAA sale con una gansada totalmente opuesta a la versión que recogimos en el propio Anenecuilco, al afirmar que Zapata recibió para su lucha el impulso de políticos muy ajenos a la vida de su pueblo campesino y con intereses absolutamente distintos. Por fin, señor AAA, ¿Zapata fue todo un calpuleque o un simple ejecutor de ideas concebidas por políticos? Empuerque usted los hechos, como es su sistema, pero hágalo con un solo sentido, sin contradecirse.

Aquel nombramiento de Jefe de la Defensa de Anenecuilco —que yo homologo por evidente comparación como de calpuleque— obligó a Emiliano a buscar medios de actuar. Y primeramente la política electoral fue su campo de acción. El implacable AAA

 **tamoanchan**

Suplemento dominical editado  
por **El Nacional del Sur**

Epoca II - Año II - Tomo II - Núm. 74  
Domingo 12 de Noviembre de 1989

**Director General:**  
**JOSE CARREÑO CARLON**

**Director Regional:**  
**EFRAIN E. PACHECO CEDILLO**

**Subdirector:**  
**J. Trinidad Padilla Barragán**

**Coordinador:**  
**Alberto Millán Toledo**

**Portada: Rafael Gutiérrez:**