

BARRIOS ANTIGUOS DE CIUDAD JUÁREZ, UNA CRÓNICA

RICARDO LEÓN GARCÍA¹
SAMUEL JOSUÉ PALACIOS HERNÁNDEZ²

RESUMEN

La conformación física y social del Centro de Ciudad Juárez ha obedecido a una dinámica de ocupación de los espacios que desde el último cuarto del siglo XIX marca la expansión global del sistema capitalista. En este sentido, podemos hablar de cómo el capitalismo fue dejando su impronta en una localidad ubicada en la frontera entre dos estados nacionales cuyas asimetrías se hacen evidentes a cada paso. Aquí se reseñan los elementos más significativos dentro de los barrios céntricos de la ciudad, siempre acorde con las formas y ritmos requeridos por la modernidad y su eje ideológico: el progreso.

Palabras clave: crecimiento urbano, ocupación del suelo, migración, frontera, Ciudad Juárez

1 Docente investigador de tiempo completo en el Departamento de Humanidades de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

2 Egresado de la Licenciatura en Historia de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

ABSTRACT

The physical and social shape of downtown Ciudad Juárez comes from the dynamics of space occupation since the last quarter of the 19th century, marking the global expansion of the Capitalist System. In this sense, we can talk about the ways in which capitalism marked the development of this town located on the border between two countries whose asymmetries become evident at every step. Form and rhythm of growth of the city, in this case, the most significant elements of the city central neighborhoods are reviewed. Form and rhythm always dealing with the requirements of the Modernity and its ideological path: Progress.

Key words: Urban growth, land occupation, immigration, borderlands, Ciudad Juárez

INTRODUCCIÓN

El pasado se construye primeramente a partir de los recuerdos individuales y colectivos. Conforme pasa el tiempo, se diseña una selección de las evocaciones que más han marcado la existencia y es a partir de ahí que la sociedad en su conjunto forma su idea de la historia. Reconstruir una historia de la que poco o nada se ha escrito es una tarea que debe quedar en manos de quienes la han vivido y de sus descendientes a quienes se la han ido desmenuzando en medio de charlas familiares, en dolorosos anecdotarios comunales o en animadas tertulias en las que se alternan los recuerdos, se corrigen las desmemorias, se busca borrar las vergüenzas y se trata de ubicar a gente que dejó de existir o que tuvo un paso efímero por las vidas o recuerdos de los participantes.

Buscar en la memoria, esforzarse por aclarar el recuerdo y acudir a las personas en quienes confiamos por la honestidad de sus juicios y la precisión de sus evocaciones, son los pasos justos para poder construir poco a poco la crónica de una comunidad. Algunos se acordarán de algo, otros más de los eventos previos o

posteriores y, en la medida de la participación, se conforma una memoria colectiva que abona a la definición de identidades y cohesiona lazos comunales de solidaridad. El recuerdo por sí mismo parece carecer de valor, pero su significado entre los miembros del grupo trasciende el anecdotismo banal.

La conciencia de un pasado común puede convertirse en un rasgo vital para la construcción de la idea de comunidad. Las semejanzas y diferencias en las trayectorias del pasado abonan a la necesidad de los principios de solidaridad, siempre fundamentales para emprender proyectos en común. Sin solidaridad no hay comunidad y sin comunidad se complica el diario proceso de construcción de un futuro deseable.

La fijación de una crónica inicial de diversos barrios de Ciudad Juárez es el punto de partida definido por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP) para establecer posibles proyectos de rescate y consolidación de diversos espacios urbanos en el casco primigenio de la ciudad, siempre acordes con el sentir de la gente que ahora los habita.³ A lo largo de las crónicas se exponen acontecimientos cotidianos que pudieron marcar la historia del barrio y hasta de la ciudad; quizás hayan dejado huella en quienes los vivieron e, incluso, en quienes se enteraron de ello con posterioridad. Algunas personas encontrarán respuestas a preguntas que se habían hecho antes, en otros sembrarán dudas y para alguien más abrirá la oportunidad para curiosear en el pasado del lugar que ahora habita. Sin duda, para quienes buscan transformar el presente y redefinir el futuro, un paseo por el pasado reciente podrá proporcionar ciertas claves para definir las estrategias de cambio a seguir.

Dentro de estas crónicas hay muchos huecos por donde es posible insertar las historias que no han sido recopiladas hasta hoy. Todas cuentan algo verdaderamente importante para cada barrio de la ciudad. En la medida en la que pueda ampliarse el recuerdo,

3 Los autores de este trabajo redactaron una "Crónica de los Siete Barrios Históricos de Ciudad Juárez", documento que forma parte del proyecto del IMIP. De esa labor se desprende esta propuesta que se expuso como ponencia en el Congreso Internacional de Ciencias Sociales Paso del Norte, efectuado en Ciudad Juárez en septiembre de 2019.

mayor número de elementos habrá para asirse a una causa de todos, a un proyecto solidario que pueda caminar a paso seguro por los caminos del bien común. Quede en sus manos, pues, esta crónica.

Como es lógico suponer, de lo publicado y de lo conservado en los archivos públicos y privados, una gran proporción de documentos es referencia casi exclusiva de lo que ahora pensamos como el Centro de Ciudad Juárez, origen de la misma, núcleo del que se desprende el resto de las áreas en un tiempo relativamente corto, una vez finalizada la contienda armada de 1910-1920. La localidad no rebasó los límites de lo que aquí se considera el barrio central sino hasta hace más o menos cien años (1920) y la manera exponencial de su crecimiento no es anterior al final de la segunda guerra mundial (1945). Una vez más se ratifica la idea de que al tratarse de historias de un sector de la población que siempre ha vivido en desventaja, por una parte, y de gente que no ha dedicado la vida a las actividades a las que tradicionalmente la historia dedica su esfuerzo, la tarea se complica para ser resuelta en un lapso relativamente corto. Conforme pasa el tiempo, las fuentes de información se han ido reduciendo debido al saqueo de los fondos documentales, motivado por el descuido de las autoridades encargadas de resguardarlos y la irresponsabilidad de quienes han tenido acceso a ellos.

El eje primordial del asentamiento humano en lo que hoy conocemos como Ciudad Juárez fue el agua y la manera como se aprovechaba. El núcleo original de la población, conocido como “el Centro”, fue posible gracias a la ocupación de un espacio “alto” respecto al cauce principal del río y sus constantes avenidas, así como por el control de una parte de esa agua desviada del río que dio origen al sistema de acequias a partir de la construcción de la principal de ellas, la que se sigue conociendo como Acequia Madre. Para entenderlo mejor, nos estamos refiriendo precisamente al tiempo en que fue fundada la Misión de Guadalupe, en el año de 1659, su iglesia y las habitaciones de quienes comenzarían a habitar el asentamiento a partir de ese ya lejano siglo XVII.

Al menos hasta el final de la década de 1950, la ciudad sostuvo un ritmo de expansión basado en la distribución del agua para el riego, así como la construcción de cruces peatonales y de vehículos sobre el sistema de acequias. No en balde la división del área del Paso del Norte en “partidos”, cuyos ejes de organización se basaban en el aprovechamiento del agua en cada una de las secciones del sistema de acequias. Desde cada partido, los sectores de la población se organizaron para hacer un correcto uso del agua (o al menos regulado y consensuado), lo que llevó a una conformación de la vida política a partir de la relación con la distribución del agua.⁴

El agua de las acequias fue el elemento aglutinador del paisaje fronterizo durante mucho tiempo, hasta que comenzó la aceleración por alcanzar las fantasías del capitalismo. Las acequias permitieron a nuestros ancestros gozar de tardes agradables a la orilla del agua y bajo la sombra de altos árboles que flanqueaban los canales. Las imágenes plasmadas en fotografías, grabados, en las descripciones de la ciudad y en la primera novela escrita en la región (Mason, 2019), son los referentes para impulsar esta idea.

Es evidente que a partir de la estancia del presidente Benito Juárez en la localidad se instauró el esquema liberal de propiedad de la tierra, con el que se consolidó a un pequeño sector de propietarios urbanos que desde 1864-1865 ha controlado el mercado del suelo y se intensificó la diferenciación social con el acceso a la tierra y al agua. Los partidos Juárez, Lerdo y Mejía de la década de 1860 se convirtieron en el punto de arranque para la conformación de la Ciudad Juárez que hoy habitamos. El ancho de la acequia y la distancia entre los puentes que hacían posible su cruce, fueron siempre un factor de división, de limitación para la movilidad.

Pero los antiguos esquemas coloniales no se rompieron del todo con el triunfo liberal, ya que los corredores económicos es-

4 Para tener una visión completa de la organización de la Villa de Paso del Norte a partir de la distribución del agua del río Bravo, es necesario complementar información de diversas fuentes y trabajos de investigación ya realizados. Se recomiendan: Juárez, 2017, vol. 10 y 11; Martínez, 1982; Esparza, 1986; Esparza, 1991; González de la Vara, 2009; Flores, 1998 y Orozco, 2012.

tablecidos desde el siglo XVII que tuvieron como eje el hoy tan alabado Camino Real de Tierra Adentro que, en la escala más amplia, conectaba a la ciudad de México con las tierras de la Nueva México, fueron aprovechados por los diseñadores de los ferrocarriles dentro del territorio mexicano, donde el ingenio que permitió la expansión capitalista no tuvo el suficiente para crear nuevas rutas, sino solamente para explotar las ya existentes (González y León, 1996).

Dentro del Paso del Norte, las vías del ferrocarril marcaron, al menos hasta la mitad del siglo XX, la línea divisoria entre el sector abastecedor de la mano de obra más barata y el resto de la población. A partir del eje norte-sur marcado por el tren, en el poniente se consolidaron los asentamientos de trabajadores y de reserva laboral; al oriente los demás. Al poniente quedaban los terrenos pedregosos, infértiles, conformados por “el lomerío”. La vía del tren y sus franjas de servidumbre se convirtieron también en un límite real y simbólico entre dos sectores de la población.

Para la región paseña, la construcción del ferrocarril representa la entrada de lleno a la producción y la circulación de mercancías y personas alrededor del mundo. La evidencia más palpable de esa inserción de Ciudad Juárez a la economía global es la presencia de tantos extranjeros alrededor de las vías: accionistas de las compañías, gerentes, capataces, obreros, aboneros, prostitutas, entre otros. Comenzó a haber una mezcla de lenguas y visiones del mundo como nunca se había tenido. Además, los salarios ofrecidos por las compañías rebasaban por mucho lo que hasta entonces ofrecían los agricultores y comerciantes locales. La propia tradición constructiva se vio influida por materiales y técnicas importadas de los Estados Unidos y Europa, centros de la innovación tecnológica de la época.

La sola sensación de cercanía de los caminos de hierro provocaba que a ambos lados de la frontera se comenzaran a establecer comercios dedicados a la venta de licor, al expendio de comida preparada y al hospedaje de *outlanders*. Sin embargo, las actividades tradicionales corrieron el riesgo permanente de quedarse sin mano de obra, pues las empresas ferrocarrileras siempre

ofrecieron salarios mayores, aunque por lo general fueran tan solo puestos temporales de trabajo. Una vez pasado el ímpetu de la construcción de las vías férreas, fueron miles las personas que se quedaron en la desocupación o tuvieron que emigrar hacia tierras con mejores oportunidades de ingresos.⁵

El ferrocarril también fue factor de inestabilidad debido a las transformaciones que provocó, pues los triunfos muchas veces acarrearán daños colaterales. Por una parte, el precio de la tierra alrededor de las vías se incrementó, la lógica especuladora adquirió motivos renovados para concentrar terrenos y presionar por su control.⁶ Junto con una política fiscal que incluía la promoción de importación de bienes industrializados y el castigo a la producción local para el consumo,⁷ se debe tener en cuenta una prolongada temporada de crisis por falta de agua al tiempo que las obras hidráulicas del lado estadounidense cortaron el suministro del líquido a los agricultores del lado juarense (Salas Plata, 2010). Los periódicos publicados en El Paso fueron muy insistentes afirmando que quienes habían llenado una vez las calles y casas de la villa de Paso del Norte —Ciudad Juárez desde 1888— se vieron obligados a cruzar hacia los Estados Unidos para contratarse como mano de obra en la agricultura y la minería, mientras los grupos privilegiados de siempre se beneficiaban por el decreto de Zona Libre:

Los diferentes barrios de Juárez y los pueblos vecinos se encuentran en ruinas. Hay poco dinero en circulación y es difícil ganarlo. Las industrias no pueden subsistir debido a las fuertes restricciones de

5 Una revisión cuidadosa del *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua* entre 1880 y 1890 da cuenta pormenorizada de los problemas tan graves que provocó la intermitencia de la demanda laboral en la construcción del ferrocarril.

6 El archivo del Registro Público de la Propiedad, así como el Archivo General de Notarías del Estado de Chihuahua son los repositorios documentales indicados para demostrar puntualmente esta afirmación.

7 González de la Vara (2017) ha trabajado este asunto, corrigiendo algunas imprecisiones de Martínez (1982). Si el lector busca adentrarse en las medidas fiscales que influyeron negativamente a la vida fronteriza de ese tiempo, es conveniente consultar las *Memorias de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, impresas bajo la gestión de José Yves Limantour al frente de la dependencia federal, así como las determinaciones aprobadas por el Congreso del Estado de Chihuahua, cuyas decisiones se convierten en obligatorias al publicarse en el *Periódico Oficial de Chihuahua*.

la aduana. [...] Por ello no hay duda que zona libre sería una buena solución en esta época de avance de los ferrocarriles. No hay razón alguna para que los impuestos continúen existiendo (cit. Flores Simental et al., 1998: 28).

Cierto, los impulsos de modernización no siempre son de beneficio para todos, por mucha democracia que se mantenga en el discurso. La miseria se repartía en zonas que hoy conocemos como Bellavista, Barrio Alto, La Chaveña y El Barreal. Las calles identificables solamente eran la Juárez y la del Comercio (hoy llamada 16 de Septiembre), olvidémonos del pavimento para tenerlas en cuenta, eso ya fue un lujo que apareció en la ciudad durante los primeros años del siglo siguiente. Semanas antes, el mismo periódico explicaba con toda claridad los orígenes de la pesadumbre en la frontera del lado juarense:

Los pueblos cercanos a Juárez, y la ciudad misma han disminuido su población: de 20 ó 22,000 habitantes que tuvieron en años pasados, ahora tienen solo 8,814, lo que significa una pérdida de un 50% en algunos pocos años. Esto es aterrador, pero vista la situación de las cosas en este, una vez famoso y prominente lugar, no es sorprendente que haya ocurrido (cit. Flores Simental et al., 1998: 29).

Más adelante, el *Daily Herald* se refería a los siguientes factores como obstáculos para un mejor desarrollo de Ciudad Juárez:

[...] la ley que impedía a los extranjeros ser propietarios de la tierra en una franja de 20 leguas a partir de la frontera; la negativa norteamericana de eliminar impuestos para las mercancías de exportación; los altos aranceles para las mercancías de importación en México y, para redondear la situación, la grave escasez de agua del río Bravo para riego de tierras juarenses debido a la sequía, por un lado y, por el otro, al desvío del cauce para aprovechamiento agrícola del lado estadounidense (cit. Flores Simental et al., 1998: 29).

Para reforzar la idea sobre el destino de los beneficios del crecimiento económico, Martín González delinea la manera como el Ayuntamiento de Juárez logró incrementar sus ingresos a partir de los grandes negocios que se hacían con el tráfico internacional de mercancías. Gracias a una programación de recursos que permitía a los municipios fronterizos gozar de una proporción de los ingresos de las aduanas, en la localidad se pudieron promover la introducción del alumbrado público, del agua entubada, el servicio de transporte público y el drenaje, se reforzó la instalación de escuelas —que todavía en esa época las escuelas públicas eran sostenidas íntegramente por los ayuntamientos— y se pagó el diseño de planes de crecimiento urbano (González de la Vara, 2017: 232).

No podemos dudar que este conjunto de “mejoras materiales”, como se les denominó hasta la década de 1970, bien pudo ser factor de encarecimiento de los terrenos puestos a la venta por los particulares, situación que ya de alguna manera había sido impulsada también por la legislatura local. Resulta fundamental comprender la propuesta de “ciudad moderna” que se impulsó en Juárez desde el inicio del siglo XX, promovida sobre todo por el ingeniero Rómulo Escobar Zerman, pero puesta en operación por otro ingeniero, Manuel M. Mendiola y que inicialmente definió fraccionar al poniente de la ciudad en un pequeño perímetro “con calles rectas y manzanas tipo divididas en tres partes para construir casas conforme a algún modelo” (González Milea, 2015: 168).⁸

Oscar J. Martínez habla de una gran oleada migratoria hacia los Estados Unidos, aunque no únicamente procedente de los barrios juarenses, sino de todo el país. Las cifras de personas en movimiento para la primera década del siglo XX podrían interpretarse como patéticas o, al menos, preocupantes, al decir de Martínez: un promedio de dos mil inmigrantes mensuales en verano de 1901 hasta casi seis mil en 1907. Si bien muchos habitantes de Ciudad Juárez formaban parte de esa masa de desplazados, también es

8 Es necesario aclarar también que la idea de “ciudad moderna” fue un concepto de moda de largo aliento desatado a partir de los textos de Charles Baudelaire; posteriormente, el filósofo Walter Benjamin ahondó en los conceptos baudelairianos para concluir que la ciudad moderna ha de caracterizarse como el final de la identidad y que es sustituida por lo fragmentario e inacabado (Benjamin, 1972: 85-120).

cierto que las restricciones de las autoridades de los Estados Unidos provocaron el “amontonamiento” de mexicanos en la ciudad fronteriza mexicana (Martínez, 1982: 57).

Hasta el cambio de siglo, en 1900, el núcleo de la ciudad siguió conservándose como “la ciudad misma”, a partir de este flujo nacional de inmigrantes que buscan alcanzar las oportunidades de trabajo en los Estados Unidos y que por necesidad deben estacionarse en Juárez para esperar por el mejor momento de cruzar la frontera. Por lo mismo, durante esa primera década del siglo XX se consolidó la zona que podríamos llamar del viejo sector. El área del Centro, Bellavista y La Chaveña fue creada y consolidada con la venta y titulación de terrenos municipales a personas de bajos ingresos que simplemente debían pagar los gastos de medición y titulación de la propiedad (Valencia, 1969: 63).

Así, al dirigir la vista hacia las primeras décadas del siglo XX, lo que se obtiene es la imagen de una localidad pequeña, cuya mancha urbana principal se encontraba alrededor del templo de la misión, en los barrios de La Chaveña, Bellavista, Barreal y en la zona circundante al monumento a Benito Juárez. La ciudad, aunque enorme en los planos, en realidad se encontraba escasamente poblada. Al oeste, más allá de Bellavista, se extendían algunos caseríos, lo mismo sucedía al sur, donde el barrio de La Chaveña constituía uno de los pocos “rastros de civilización”; lo demás eran terrenos cerriles llenos de quebradas, lomas, arroyos y el panteón municipal. En cuanto a la porción oriental, Juárez se extendía hasta los límites del partido Doblado y la jurisdicción del municipio finalizaba en el poblado de Zaragoza; la calle 16 de Septiembre o del Comercio, vialidad principal en la época, no se prolongaba más allá de la calle 5 de Mayo. A partir de ese punto se transformaba en el camino que conducía a la lejana población de San Lorenzo.

No obstante, quien piense que esta falta de construcciones y conexión entre los sectores de la ciudad daba al poblado la imagen de un caserío con llanos infinitos y calles arenosas adornadas solamente por el paso de innumerables ventarrones acompañados de sus respectivas rodadoras, se encontrará en un error. En las primeras décadas del siglo veinte, Juárez era un lugar lleno de

vida, no solo por la presencia humana, sino por la vegetación, en apariencia abundante, presente en algunos barrios de la ciudad. El río y las múltiples acequias formadas con su agua, la proliferación de riachuelos descendientes de la sierra y la presencia de ricos mantos acuíferos hacían de Juárez un lugar apto para el cultivo, pero también para la abundancia de árboles. No obstante, para el progreso, las estrategias comerciales y las dependencias gubernamentales, las arboledas representaban un obstáculo para el crecimiento de la ciudad. De esta manera, a principios de la década de los años veinte, la construcción del “Camino de los Partidos”, vialidad que conectaría a los diversos sectores de la localidad y antecedente de la hoy avenida Insurgentes y sus sucesivas prolongaciones, hizo necesaria la tala de los árboles que obstruían las obras. Así, aprovechando su existencia y su carácter de obstáculos, la tala se practicó hasta la extinción. Acciones como estas eran recurrentes en la ciudad, pues ante la construcción de rebalses, limpieza de terrenos, mejoras alrededor de las acequias y demás cambios en el trazo urbano, se tumbaron álamos, olmos, fresnos, nogales y demás especies.

Además, para la población en general, para el ciudadano de a pie carente de propiedades, la presencia de árboles también representaba un inconveniente. Así lo demuestra la solicitud del señor Guadalupe García en 1930, para quien el terreno boscoso aledaño a la calle Ignacio Zaragoza era un peligro debido a su exuberancia, pues los ladrones lograban ocultarse entre lo denso del follaje (AHCJ-AC, 11 de agosto de 1930). La petición terminó en la desaparición de la mayoría de los árboles. Cabe agregar que no todas las áreas verdes sufrieron tal suerte, otras más perecieron por el descuido y la indiferencia de los habitantes, como los múltiples álamos ubicados entre la calle Begonias y la avenida Mariscal, cuyos troncos secos y muertos fueron retirados en la década de los treinta, luego del evidente abandono por parte de los ciudadanos y las autoridades.

La desaparición de las áreas verdes de la ciudad dejó su impronta en las generaciones posteriores. No obstante, tal vez como un intento de remediar el cambio de paisaje o una respuesta ante

la tendencia mundial de reforestación y amor por los parques nacionales, el gobierno municipal, a partir de 1930, inició la compra masiva de árboles. Los documentos de la época arrojan una cifra aproximada de 8500 ejemplares, entre los que se encontraban especies como eucaliptos, álamos y “siempre verdes” (AHCJ-AC, 16 de diciembre de 1930).

El cambio de paisaje también implicaba una transformación del plano municipal, en el trazado de las calles y en el acomodo establecido por una población que edificó su vivienda en zonas contrarias a las del diseño oficial de la ciudad. Llegado el momento de la expansión y el desarrollo urbano, cuando las nuevas exigencias comerciales, el arribo del ferrocarril y el nuevo impulso económico hicieron necesaria la existencia de una ciudad con calles rectas, avenidas amplias y terrenos bien definidos; el trazado espontáneo cambió súbitamente. El orden se vinculaba a la rectitud de líneas y ángulos; la curvatura o los quiebres tienden a asociarse con lo caprichoso o anárquico. Desde entonces, el habitante fronterizo fue motivo de la imposición de una forma totalmente diferente a sus hábitos constructivos. Terrenos amplios desaparecían para darle lugar a numerosas calles y lotes de menor medida, los propietarios de tierras con extensión considerable eran despojados de grandes porciones de sus inmuebles, que eran empleados para la conformación de distintas vialidades. Calles, callejones, bardas y casas enteras desaparecieron para dar lugar al nuevo trazado de la ciudad. Por su parte, los habitantes desalojados por la ‘modernización’ del poblado, hubieron de trasladarse a espacios colindantes con la zona centro, otras veces, mucho más allá de los barrios con los que se había iniciado la urbanización.

A lo anterior se sumó la llegada de trabajadores de otras regiones del país, así como grandes cantidades de población extranjera, principalmente asiática, que arribaba a la ciudad en busca de empleo, a fundar negocios o simplemente de paso hacia otros rumbos. Este incremento demográfico orilló a los ciudadanos a trasladarse hacia zonas cada vez más alejadas del Centro, o bien, a asentarse en los barrios en auge como Bellevista, Chaveña, el Monumento y El Barreal. El crecimiento de tales zonas y la ins-

talación definitiva de sus habitantes se manifestó a través de la saturación de los pocos servicios públicos con los que contaba la ciudad, como las escuelas de educación básica, con su consiguiente escasez para atender todos los rubros necesarios para un servicio completo. Así, una docente del barrio de La Chaveña relataba que

los techos de esta escuela á mi cargo (No. 288) están en tan deplorables condiciones que solo con una insignificante lluvia, las goteras continúan hasta por dos días. Dos vigas del ventilado están caídas, amagando un gran peligro, porque repentinamente se pueden caer y ocasionar desgracias (AHCJ-AC, 22 de enero de 1924).

Una situación afín a muchos de los planteles de la ciudad, los cuales, al carecer de vidrios en las ventanas o puertas, eran vandalizados o despojados del material didáctico, todo ello con la aparente indiferencia de los funcionarios locales y estatales.

Tan endeble situación también se hacía manifiesta en otros barrios, como en el Monumento, Barreal y zonas aledañas, como el barrio Cuauhtémoc. Sitios donde, posiblemente, por el alto número de habitantes y la falta de empleo, habían desembocado en la proliferación de “muchachos vagabundos”, jóvenes ociosos que realizaban actos vandálicos en los espacios públicos e, incluso, en los domicilios particulares. La situación llevó a enfrentamientos, algunos de ellos armados, entre la población joven y los habitantes con mayor edad de los barrios (AHCJ-AC, 17 de marzo de 1924). Mas los problemas empeoraban con la llegada de la noche, pues la falta de iluminación pública favorecía los actos delictivos en las zonas aludidas, de ahí que fueran una constante las solicitudes para la instalación de lámparas en puntos estratégicos de las colonias. Por su parte, el cuerpo policiaco de la ciudad se mostraba insuficiente para contener tantos brotes repentinos de violencia, posiblemente por la falta de personal, la preparación insuficiente o la ausencia de motivación. Razón por la cual, los barrios de Bellavista y Chaveña comenzaron a nombrar a sus propios agentes del orden, un “cuerpo de seguridad ciudadano” integrado por hombres

adultos, la mayoría de ellos trabajadores que realizaban las labores de vigilancia y prevención del delito en su tiempo libre.

El Centro de la ciudad era dominado por las cantinas, los salones de baile, prostíbulos y los diversos sitios de entretenimiento y apuestas cuyo número se exacerbó a partir de la entrada en vigor de la Ley Volstead o “Ley Seca”, la cual prohibía la producción, circulación, venta y consumo de bebidas alcohólicas en los Estados Unidos, vigente entre 1919 y 1933. Por lo tanto, era común la proliferación de personas en estado de ebriedad, la circulación de prostitutas fuera de la zona de tolerancia y la presencia de enajenados mentales, quienes, una vez trasladados al Hospital Civil para su tratamiento, no tardaban en volver a las calles debido a la falta de condiciones de seguridad y manutención en el recinto.

En el Centro de la ciudad, justo en la acera de la iglesia de la misión de Guadalupe y la Plaza de Armas, sobre la que hoy lleva por nombre avenida Vicente Guerrero, también abundaban los puestos ambulantes, los vendedores informales que obstruían el tráfico y ayudaban a calificar como de fea la imagen de la ciudad. Sin embargo, esta visión deplorable del poblado continuaba al otro lado de la calle, a las afueras del Mercado Cuauhtémoc, donde los comerciantes, carentes de un local o área de venta dentro del recinto, se aglomeraban en las calles aledañas, dificultando el paso de vehículos y transeúntes.

En esta zona de la ciudad, pese a los intentos de remodelación, la instalación de lámparas, reparación de calles, entre otros menesteres, los espacios mantenían un aspecto deplorable. Tal fue el caso de las banquetas de la Plaza de Armas, constantemente inundadas por el rompimiento de tuberías, el atasco de basura y la falta de mantenimiento en los jardines. Por otro lado, los espacios estigmatizados, como la zona de tolerancia, lugar de prostitución, tráfico de drogas, venta ilícita de alcohol y proliferación de actos denunciados como “degradantes”, se mantenía en constante cambio y movimiento, pues ante las denuncias de los ciudadanos, hartos de la presencia de eventos ‘inmorales’ en las calles, las autoridades municipales no dudaban en modificar los límites de dicho espacio, trasladándolo unas cuantas calles, para afectar a

otras zonas y sus habitantes. De esta manera, un área familiar súbitamente podía verse invadida por establecimientos de moral cuestionable. Una de las zonas más afectadas por tales modificaciones fue el barrio de Bellavista, cuya población constantemente denunciaba el ingreso de prostitutas provenientes de la zona de tolerancia.

Sin embargo, pese a tales vejaciones, la población solía encontrar respiro y consuelo en las distintas actividades realizadas en la ciudad. Era común la asistencia en masa a los puestos ubicados en el monumento a Benito Juárez, donde podía disfrutarse de diversos alimentos, líquidos y bebidas embriagantes expendidas secretamente en algunos establecimientos. También destacaban los eventos de la plaza de toros y el hipódromo de la ciudad, los realizados en los auditorios de instituciones de educación primaria como la escuela del barrio de Bellavista y el Monumento, así como los primeros cines 'populares' instalados en los patios de ciertos negocios de la zona centro.

Una gran sección del Partido Romero, junto con la Obrera, los asentamientos en el lomerío al norponiente del núcleo original, así como el resto de La Chaveña, la zona de consolidación del Barreal y la creación de la colonia Exhipódromo, obedecen a procesos de expansión posteriores a 1920. Los herederos de los grandes especuladores de la tierra que acumularon durante décadas a partir del paso de Benito Juárez por la región, que se beneficiaron de los programas de amortización de terrenos nacionales durante el porfiriato y los que surgieron como ricos gracias a sus actividades durante la Revolución, dedicados al negocio de la especulación de tierras, fueron los promotores de la expansión de Ciudad Juárez hacia el sur, así como por la orilla del río.

Una primera síntesis sobre los procesos de formación de barrios y colonias dentro de Ciudad Juárez la realizó Guadalupe Santiago. El cuadro que ella propone queda de la siguiente manera después de haber realizado algunas modificaciones:

Barrios de Ciudad Juárez, 1900-1930

| Nombre | Periodo de ocupación y nombramiento | Propietario o fraccionador | Actualmente |
|-----------------------|--|---|--|
| Barrio Alto | 1875-1900 | Municipio | Partes de Barrio Alto, El Carmen y Arroyo Colorado |
| Bellavista | 1890-1919 | Mariano Samaniego, Inocente Ochoa, José J. Flores, Ing. Montes de Oca | Bellavista, Altavista |
| Chaveña | Década de 1890 | Municipio, Mariana Ochoa, Juan de Dios Ochoa | Chaveña |
| Hidalgo | 1890-1920 | Jesús Molinar y Rey, Ricardo García, Carlos Aguilar, Gabriel Samaniego, Mariana Ochoa, Juan de Dios Ochoa | Hidalgo |
| Cuauhtémoc | 1921 | Hermanos Samaniego | Cuauhtémoc |
| Barrio De los Angeles | 1921 | Carlos Aguilar | Cuauhtémoc |
| El Barreal | 1890-1920 | Municipio, Francisco J. Padilla | El Barreal |
| Adición Padilla | 1924 | Francisco Padilla | Durango |
| Hipódromo | 1930 | Municipio, Moisés García, Elías Hernández, Jesús Molinar y Rey | Exhipódromo |
| Adición Montemayor | 1924 | Leandro F. Huerta | Exhipódromo |
| Libertad y área anexa | 1930 | Carlos Aguilar, Jesús Molinar y Rey | Parte de la Libertad |
| Barrio El Retiro | 1924 | Rómulo Escobar, Alfredo Urías, Compañía Constructora de Bienes Raíces Paso del Norte S. A. | México |

Como puede verse, el ritmo de crecimiento de la ciudad a fines del siglo XIX y principio del XX son totalmente distintos a los experimentados a partir de la década iniciada en 1960. Algunos elementos que pueden ser útiles para iniciar la reconstrucción histórica de estos asentamientos urbanos los mencionaremos someramente a continuación.

LA COLONIA OBRERA

El origen de la demarcación permanece incierto, sin embargo, existe un hecho que marca su posible inicio. En abril de 1924 el señor Cipriano Martínez giró una solicitud al Cabildo. Se presentó como “miembro de la clase obrera de la ciudad” y en su exposición alegó que los propietarios de viviendas en la localidad acosaban de manera molesta a los ocupantes de las casas, quienes tenían derecho a formar un hogar, para lo cual, con el afán de eliminar esa relación conflictiva y atentatoria de los derechos elementales de los trabajadores, pedía la adjudicación de un terreno municipal que él fraccionaría de manera conveniente y “tan solo con la mente puesta en el beneficio de los trabajadores” (AHCJ-AC, 29 de abril de 1924).

El terreno solicitado se ubicaba al sur de la ciudad, cerca del panteón Tepeyac. Lo describía el peticionario como una tierra abandonada, sin utilidad alguna. Especificó que la precariedad de las construcciones que se realizarían no afectaría la estética de la ciudad, pues se trataba de una zona alejada del Centro. Aunque en algunos documentos se habla de la Colonia Obrera con naturalidad en las décadas de 1920 y 1930, lo cierto es que el segmento de la ciudad no tuvo ese nombre sino hasta 1959, cuando se nombraron sectores a partir de la dotación de terrenos a las personas de acuerdo con su filiación laboral: Del Maestro, Periodista, Postal, Maestros Estatales y Federales, Telegrafistas, Obrera, Burócrata y Fundidora (Santiago, 2011: 342-343). Por un tiempo, que no se ha podido precisar, antes de llamarla “colonia Obrera”, se había llamado colonia Primero de Mayo (Santiago, 2011: 352).

Durante el mismo año de 1979, el 3 de agosto, sucedió en la colonia Obrera uno de los hechos más lamentables en la historia de la procuración de justicia en el país. Elementos de la Policía Judicial del Estado de Chihuahua se llevaron preso de la casa que habitaba en la calle Pablo L. Sidar al señor César Roberto Fierro Reyna. La misma noche de su detención fue puesto en custodia por las autoridades estadounidenses y el 15 de febrero de 1980 se le sentenció a muerte acusado del asesinato del taxista Nicolás Castañón (Rodríguez, 2004). A casi cuarenta años de la sentencia, Fierro es el prisionero en Estados Unidos que más tiempo ha estado encarcelado sin que se ejecute la sentencia. El caso de Fierro Reyna fue llevado con muchas irregularidades y si bien no se ha culminado el asunto al no obedecerse la sentencia, tampoco lo han dejado en libertad. Ya ninguno de sus familiares vive en la colonia.

Los medios de comunicación impresos adolecen de una pobreza extrema en cuanto a sus formas de trabajo, ya que si no están presentes en los eventos de violencia por haberse colgado de las frecuencias de comunicación de las corporaciones policíacas, están a la caza de boletines de prensa de las instituciones; rara vez hay un trabajo de investigación propia, mucho menos de información no ligada a lo que en México conocemos como “nota roja”. Por esa razón, la inmensa mayoría de las notas periodísticas de cada uno de los barrios está relacionada con hechos de violencia, con actos delincuenciales. El caso de la colonia Obrera no es la excepción.

LA COLONIA BELLAVISTA

La zona que abarca la colonia Bellavista tuvo sus primeros asentamientos habitacionales una vez que se tendieron las vías del Ferrocarril Central Mexicano, entre 1881 y 1890. No se trataba propiamente de un suburbio de la ciudad, sino que era la gente que de alguna manera se hacía cargo de los terrenos propiedad del Dr. Mariano Samaniego y de su cuñado Inocente Ochoa. Lo que actualmente comprende la Bellavista siempre ha sido cruzado

por el canal de la Acequia Madre. Se trata de un trazo, el actual, el mismo del siglo XIX y heredado del diseño que del riego rivero se había hecho desde los primeros tiempos de la ocupación española. Cuando se construyó la presa a la orilla del río, motivo de un nuevo convenio de aguas entre Estados Unidos y México, los juarenses convirtieron el lugar en un destino de paseo. Ahí se trasladaron las fiestas de San Isidro —que hasta entonces se organizaron en un espacio entre la acequia y el río, en la zona donde se cruzan las calles Dalias y Fierro— y se diseñó un espacio arbolado que permitiera disfrutar del lugar en tiempos de calor. Las fiestas de la siembra, como también se les llamaba, eran un negocio fructífero para quien se adjudicaba la concesión que anualmente se remataba en subasta pública. A cambio de cierta cantidad fija que percibía el Ayuntamiento, entre 100 y 200 pesos a principios del siglo XX, el concesionario rentaba puestos de comida, de bebidas, loterías, juegos de feria e, incluso, palenque para peleas de gallos (AHCJ-AC, 22 de mayo de 2005).

Posiblemente bajo el esquema de arrendamiento, algunos inmigrantes japoneses, de los pocos que quedaron en la región después de la gran racha de construcción de los ferrocarriles, estaban asentados en esos terrenos y se sabe que cultivaban la amapola para comercializar el opio entre sus connacionales que se habían establecido en Estados Unidos. Después emigraron, pero dejaron en manos de locales la práctica que se había convertido en muy buen negocio (Hernández, 2005).

Con la entrada en vigor de la nueva ley estatal en materia de terrenos municipales en 1905, los miembros del Ayuntamiento y quienes ordenaban la vida cotidiana en la ciudad buscaron controlar el crecimiento de acuerdo con un plan específico, pero sin dárlo a conocer. En enero de ese año, por ejemplo, pretendieron que la señora Juliana Rubio vendiera su lote en la calle Donato Guerra, pero ella se negó debido a que los 100 pesos que le ofrecieron por él los consideró insuficientes; si no le daban 200, declaró, se esperaba a que un juez determinara un precio por expropiación (AHCJ-AC, 2 de enero de 1905).

Sin embargo, un problema constante del área que conocemos como Bellavista era el arroyo Colorado, que en tiempo de lluvias arrasaba con lo que a su paso encontraba y se desbordaba. Se habían realizado unas obras que buscaban controlar el curso del agua, pero las lluvias de septiembre de 1905 destruyeron esos canales de control. Los vecinos de la zona estaban obligados a aportar trabajo comunitario para las reparaciones. En 1925 se volvió a destruir el bordo protector.

Con su nombre actual, la Bellavista comenzó a formarse hacia 1913 (Santiago, 2011: 99), cuando algunos de los dueños de los predios, como José J. Flores y Apolonio Sánchez pusieron a la venta lotes en abonos y bajo precio. Se trataba de terrenos donde tradicionalmente se sembraba trigo, alfalfa, hortalizas y algunos frutales. En 1919, otra parte de la Bellavista se ocupó con casas en predios que fueron parte de los terrenos de don Mariano Samaniego, entonces en manos de sus herederos. Al parque de Bellavista llegó desde 1920 el kiosco que por algunos años ocupaba un espacio en la plaza principal de la ciudad, frente al atrio de la iglesia de la misión; lo paradójico del caso es que el kiosco llegó cinco años antes de que el ayuntamiento autorizara la construcción del parque Bellavista, sobre un terreno expropiado en julio de 1925, a los señores Hurtado, Azcárate, Flores y García. Fue en marzo de 1920 que de manera oficial se estableció el lote para la construcción de la escuela pública en el barrio. En 1924, la escuela funcionaba ya con 220 estudiantes bajo la dirección de la profesora Ignacia Gutiérrez, al frente de tres docentes ayudantes y un conserje. Se trata de la Primaria Estatal Bellavista.

Por su parte, el 21 de marzo de 1924 arrancó el funcionamiento de la hoy Primaria Federal Benito Juárez, primero instalada en una casa en la esquina de Cobre y Mariano Samaniego y a partir de 1928 en su localización actual de Mejía y Oro. En esta última se ubica el busto de Benito Juárez que por muchos años estuvo en la Plaza de Armas desde septiembre de 1888 cuando la villa de Paso del Norte cambió su nombre por el de Ciudad Juárez. En 1925, el regidor de Educación se quejaba de la poca asistencia de los niños a la escuela, pues preferían trabajar como lustradores de

zapatos o de lo que fuera en las calles, ante la gran posibilidad de ingresos que les abría la llegada de tantos visitantes al centro de la ciudad. A eso debemos añadir la decisión del cabildo de Juárez que mandó la zona de tolerancia dentro de los límites de la Bellavista, en el polígono que forman las calles Aldama, Morelos, Cobre y Las Lomas.

LA CHAVEÑA

La construcción y puesta en marcha del ferrocarril por fuerza modificó la vida de la villa de Paso del Norte, como sucedió con todas las poblaciones a donde llegó este medio de transporte. Específicamente Ciudad Juárez se pensó, funcionó y respondió diferente a cada lado de las vías, al oriente o al poniente de ellas.

La Chaveña es un fenómeno propio de los pueblos con tren. Alrededor de la estación empezaron a asentarse quienes llegaban a la ciudad para trabajar en la compañía ferrocarrilera. Habiendo terreno, lo más sencillo fue apropiarse del espacio contiguo a la estación, al lugar donde debían presentarse para iniciar la jornada diaria. Primero lo hicieron quienes participaron en la construcción y afinación de detalles de la estación y después llegaron los encargados del mantenimiento a la ruta, así como los encargados del patio de maniobras, de los talleres, la tripulación de los trenes, sus familias, quienes les prestaban algún servicio... Al gobierno municipal no le quedó otra alternativa más que ordenar el nuevo asentamiento, permitiendo el diseño de calles, regulando las transferencias de propiedad y elaborando un plan de ocupación. Con el paso del tiempo y consolidándose la zona alrededor de las vías del ferrocarril y de la estación como un área industrial, los polos de atracción de migrantes fueron más potentes; la necesidad de habitación cercana creció muy rápido.

La ciudad tenía más habitantes y la expansión de las zonas habitadas más o menos seguía un orden concéntrico, es decir, las nuevas casas se fincaban junto a las que ya estaban construidas. Para 1905 las calles de la que ahora llamamos La Chaveña fueron nombradas por el cabildo: Arteaga, Mata Ortiz, Hospital,

Joaquín Terrazas, Mauricio Corredor, Román Aranda, Jesús Escobar, Rodolfo Ogarrío, Platón Sánchez y Rafael Velarde. De la misma manera, se determinó incrementar la superficie del panteón. Dicen también los viejos habitantes del barrio que un grupo de españoles patrocinó en 1908 “la pila”, que es símbolo de identidad del barrio, una instalación para que la gente de los alrededores se surtiera de agua antes del tendido de las líneas de abastecimiento domiciliarias.⁹

El final de la Revolución marcó el despegue de La Chaveña. Llegaba más gente de cualquier parte del país y ocupó los espacios que dieron forma a la colonia, además aldeaños a la estación del tren. Se levantó la escuela, se construyó el jardín y comenzaron las gestiones para tender por la colonia la red de agua potable. El diseño de la educación obligaba a cada escuela a contar con un huerto, pero algunos vecinos se quejaban de que el agua utilizada para regar afectaba la cimentación de las casas. Dado el carácter obrero de los habitantes de la colonia, en el Cabildo se propuso ocupar la parte no utilizada de la escuela para instruir a los adultos mayores del barrio. Fue la manera de eliminar el huerto.

Además, la zona de tolerancia se trasladó a la intersección de las calles Libertad y Humboldt, a dos cuadras de la escuela, por lo que el barrio era muy frecuentado por los turistas proveedores de divisas en una época en la que era urgente incrementar los ingresos y la ley seca en Estados Unidos lo facilitaba. A media década de los años veinte, los regidores buscaban que los tranvías dieran servicio a La Chaveña y el Barrio Alto, así como la gente exigía que la banda municipal hiciera sus presentaciones en el kiosco que recién habían trasladado del parque del Monumento a Juárez. Pero ni tranvía ni música llegaron.

La importancia poblacional de La Chaveña no se podía negar al ser una de las zonas preferenciales para ubicar escuelas de educación básica entre 1920 y 1940: la Francisco I. Madero y la Miguel Hidalgo. La culminación de este esfuerzo está representado por la construcción del Centro Escolar Revolución, comenzado en 1937 y finalizado en 1939, además de que la inauguración fue encabezada

9 No ha podido ser corroborado el dato, pero es el que se menciona popularmente.

por el general Lázaro Cárdenas del Río, presidente de la república, en mayo de ese año.

EL CENTRO

La historia de la ciudad se aglutina en El Centro, pues además de ser el tradicional asiento de los poderes político y económico, el tamaño de la localidad tardó mucho en rebasar los límites de esta área. Dos terceras partes del tiempo de la existencia de nuestro Paso del Norte-Ciudad Juárez han transcurrido en este sector. Por eso mismo, podríamos asegurar que es el más tradicional o el más añejo, el que concentra la memoria de lo que ha sido este asentamiento en medio del desierto chihuahuense y desde donde partió la expansión urbana para convertirse en lo que ahora es. Esta breve crónica no se remitirá al pasado remoto, comenzaremos en el tiempo en el que la modernidad se hizo presente con toda su fuerza. Mucho se ha escrito sobre el esplendor y la riqueza de los edificios y las calles del Centro de la ciudad.

Durante sus dos periodos de estancia en la villa de Paso del Norte, Benito Juárez habitó una vez el edificio de Correos que se levantaba donde ahora está una plaza comercial dedicada a “la venta de tecnología”, según reza la publicidad sobre la parte peatonal de la avenida 16 de Septiembre, exactamente a un costado de la Catedral. En otra ocasión habitó una casa ubicada donde hoy permanecen las ruinas de lo que una vez fue el Cine Victoria, en la esquina de 16 de Septiembre y Francisco I. Madero; era la casa del comerciante Inocente Ochoa. Sus colaboradores más cercanos fueron alojados en diversas casas, entre ellas una muy grande que se encontraba donde ahora está el Mercado Reforma y que pertenecía al médico Mariano Samaniego.

Los cambios en la fisonomía de la localidad desde que se estableció la Misión de Guadalupe en 1659 se habían dado con mucha lentitud. Cuando en 1881 iniciaron los trabajos de construcción del ferrocarril todo proceso urbano se aceleró. Imaginémonos el significado de la llegada de miles de hombres contratados para el tendido de las vías sobre los terraplenes recién construidos. Además

de que eran muchos, hablaban japonés, chino, irlandés, húngaro, alemán, inglés, francés, italiano y muchas otras lenguas que los habitantes de ese entonces tampoco supieron definir (Periódico Oficial del Estado de Chihuahua, 13 de junio y 26 de noviembre de 1881; 4 de marzo de 1882). Traían hábitos diferentes, costumbres extrañas, creencias peculiares. Junto con ellos trabajaron nuestros abuelos, a ellos les dieron de comer, les ofrecieron un techo y una cobija. Con ellos bebieron y conversaron, fumaron y se divirtieron, además de dejar el cuerpo y el alma en las arduas jornadas de trabajo.

A la par llegaron máquinas y herramientas nunca vistas en la región. Formas de trabajo a las que era difícil de acostumbrarse, tratos laborales que jamás se habían tenido. Se abría la posibilidad de aprender, de contar con nuevos esquemas de vida, diferentes hábitos de consumo y un mayor contacto con gente de tierras lejanas. Los trenes trajeron mercancías, diversos tipos de personas, tecnologías inimaginables y la posibilidad también de llegar más rápido a tierras donde el futuro pudiera ser mejor, al menos diferente.

Y también llegaron los lujos. En 1882, con funciones diferentes a lo largo de varios días, Ángela Peralta, “El ruiseñor mexicano”, famosa cantante que había triunfado en tres giras europeas, cantó en un teatrillo de madera que para el efecto mandó construir el empresario y periodista fronterizo Espiridión Provencio, en la calle Lerdo, donde ahora está el cascarón de lo que fue el Cine El Dorado 70. El Centro comenzaba a poblarse de casas comerciales que vendían mercaderías provenientes de lejanas tierras y que eran compradas para transportarse como contrabando en los mercados de México y de Estados Unidos. Por supuesto, la gente del Paso del Norte también las adquiría. La ciudad fue cobrando cierta importancia económica, ¡hasta tranvía entre las dos ciudades había! y el Congreso del Estado decretó que a partir del 16 de septiembre de 1888 la villa de Paso del Norte dejaría de ser villa y cambiaba su categoría política por la de ciudad, además de desaparecer el poético nombre con referentes geográficos para dar paso a la co-

rectividad cívica y patriótica, dándole el nombre a la nueva ciudad en recuerdo y conmemoración del presidente Benito Juárez.

El Centro fue sufriendo transformaciones de infraestructura: se construyeron banquetas, se ampliaron algunas calles para que circulara el tranvía con menos obstáculos, se construyeron puentes para cruzar las acequias (también para que circulara mejor el tranvía) y se buscaba cómo controlar el río Bravo que cada año amenazaba con provocar gran destrucción en la ciudad en tiempo de lluvias. Si bien el tren trajo grandes beneficios, fue a partir del tendido de las vías dentro de la ciudad que se cancelaron algunos arroyos, se taponaron acequias y cada vez que llovía, las personas y sus bienes eran amenazados por inundaciones. Aunque los contratos entre el Ayuntamiento y las compañías del ferrocarril eran muy claros, el Cabildo debía estar insistiendo en que las empresas cumplieran con sus obligaciones una y otra vez.

Pero los problemas de agua no eran de exclusiva responsabilidad de autoridades y sociedades anónimas. Nunca faltaba el abusón que, por obtener mayor cantidad de agua para sus tierras de cultivo, modificara la estructura de las tomas para acaparar el líquido. O el problema eterno de las acequias: la basura, una basura que no llegaba sola al cauce de riego y que se acumulaba día tras día, mes tras mes, hasta que en tiempo de lluvias se presentaban los taponamientos, provocando que no a todos llegase el agua de acuerdo con lo estipulado en la normatividad colectiva. El encargado de las acequias, José Provencio, se quejaba de la gran cantidad de basura que los vecinos arrojaban a la acequia Madre... corría el año de 1891.

Durante los últimos años del siglo XIX el Ayuntamiento procuró brindar un toque moderno a la ciudad. La presencia de lo grandioso y lo moderno se puso de manifiesto con la apertura en septiembre de 1889 del edificio de la Aduana Fronteriza, construido a un costado de las vías de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, que unía Ciudad Juárez con la capital del país. Además, se contrató la instalación de focos eléctricos en la avenida Juárez y en la plaza principal, mientras que para el día indicado se colocaron sombras para aliviar el sol a las personas que quisieran

utilizar las bancas de la misma plaza, era el mes de julio de 1890. Al mes siguiente se hizo una nueva banqueta alrededor de la plaza y un puente sobre la acequia Madre.

En 1897 otra vez el agua fue el problema y El Centro se mantuvo inundado por más de tres meses; las vías del tren impedían la circulación del agua rumbo a sus cauces naturales. Al mismo tiempo, ya se comenzaba a pensar en el suministro de agua a cada domicilio, al menos entre los que lo pudieran pagar, para empezar. La propuesta era perforar pequeños pozos, por sector, para que con una bomba eléctrica se extrajera el líquido y se distribuyera por medio de una red de tubos de plomo.

En 1902 se inauguró la nueva cárcel. Estaba exactamente donde ahora se ubica el Centro Municipal de las Artes, en la llamada “presidencia vieja”. En la esquina donde está ahora el Mercado Cuauhtémoc estaba una vieja plaza de toros que se demolió y comenzó a construirse otra, pero en el lugar ocupado actualmente por la Plaza Alberto Calderas; a unos metros de ahí, a un lado de las vías del tren, todos los domingos había peleas de gallos. La nueva plaza de toros se llamaría “Pani”, aunque después todo mundo la conoció como “la Plaza Hermanos Samaniego” y un moderno mercado ocuparía el lugar de la vieja plaza, el Mercado “Luis Terrazas”, inaugurado el 5 de mayo de 1905.

Para desgracia de muchos, las circunstancias se combinaron de manera terrible para dar paso a una crisis económica en buena parte del mundo occidental, crisis que los locatarios del nuevo mercado sintieron y a los pocos meses de ocupar los puestos recién construidos, ya estaban solicitando exenciones fiscales y otros privilegios pues no podrían enfrentar los compromisos legales a los que estaban obligados. Tan aguda se tornó la situación que los dueños de las casas en renta se vieron obligados a exigir públicamente el pago de los alquileres. Ciudad Juárez ya sentía al instante los vaivenes económicos del mundo moderno.

El año de 1909 fue muy importante para la ciudad. En enero circularon por primera vez los tranvías eléctricos que cubrieron la ruta entre la Plaza de San Jacinto en El Paso, cruzaban a Juárez por la calle Lerdo y tomaban la 16 de Septiembre (cuando todavía

se llamaba del Comercio) con rumbo al poniente hasta la Juárez y regresar a El Paso. El 16 de octubre tuvo lugar el encuentro entre los presidentes de México, Porfirio Díaz, y de los Estados Unidos, William H. Taft. Platicaron primero en El Paso y al medio día y por la tarde en el edificio de la Aduana de Ciudad Juárez, reunión que culminó con un banquete. Independientemente de lo que hayan acordado, para Ciudad Juárez fue muy importante, pues los gobiernos federal, estatal y municipal gastaron lo que nunca en tener presentable la ciudad; el sector más beneficiado fue El Centro: se introdujeron las redes de agua potable y drenaje, se reforzó la de suministro de gas, se electrificó gran parte del área, se instalaron muchas luminarias, los edificios públicos fueron remozados, los abandonados fueron demolidos, se ampliaron las avenidas Juárez y del Comercio, se arreglaron los puentes de los ferrocarriles y de los tranvías, se dotó de material a las escuelas, se uniformó a los agentes de policía, se pavimentaron las calles principales y desapareció la basura. El presidente Díaz se encargó de poner la primera piedra al Monumento a Benito Juárez (Siller y Sepúlveda, 2019).

Para las fiestas del centenario del inicio de la guerra de independencia, los planes eran también muchos, aunque no de la envergadura del año anterior. Se plantaron 225 fresnos a lo largo de las avenidas Juárez, del Comercio y Lerdo, hasta la plaza del Monumento a Juárez, así como en la Plaza de la Constitución (de Armas). Se esperaban 100 árboles más. Se siguieron ampliando avenidas y se construyeron prolongaciones a las de Ramón Corona hasta la orilla del río Bravo. Las redes de agua y drenaje se ampliaron hasta los puentes internacionales, pues hasta entonces, en julio de 1910, solamente llegaban hasta la calle del Chamizal (a partir esa fecha llamada Ignacio Mejía). A pesar de los gastos del año anterior, el tendido de vías sobre las acequias y las calles seguía provocando problemas de circulación por los baches, el rompimiento de tuberías, las inundaciones y el azolve de canales; el Ayuntamiento y los individuos afectados seguían exigiendo las composturas correspondientes a las compañías ferrocarrileras. En

junio la Policía prefirió cerrar el paso del puente por donde las vías pasaban sobre la acequia del Pueblo.

En septiembre de 1910 comenzó a trabajar un molino de harina que abarcaba de la avenida Juárez a la Ferrocarril, exactamente enfrente de donde ahora está la garita del puente internacional Paso del Norte. El mismo mes se inauguró un kiosco italiano de hierro en la Plaza Principal de la ciudad, que ahora está en el parque de la Bellavista.

La ocupación de Ciudad Juárez por los ejércitos maderistas resultó en la destrucción de una buena cantidad de lugares del Centro de la ciudad. Pero quizá algo de lo más doloroso para sus habitantes fue que en diciembre de 1911 el gobernador Abraham González decretó como prohibidos los juegos de apuestas y la prostitución. El general Pascual Orozco fue el encargado de cerrar los negocios y apresar a los tahúres y proxenetas que desatendieron la nueva normativa.

Los años veinte fueron de gran dificultad para el control de las actividades en el Centro de la ciudad. Cierto es que la cantidad de visitantes provenientes de El Paso aumentó por mucho debido a la ley seca en Estados Unidos, pero los dueños de los negocios se negaban a seguir las normas que trataban de imponer desde el gobierno del estado y el Ayuntamiento. Había resistencia al establecimiento de horarios, a los controles sanitarios y al pago de las contribuciones. Incluso, dado que las escuelas públicas funcionaban en edificios rentados, los dueños de estos buscaron incrementar el pago de los alquileres para presionar a los gobiernos a abandonar la ocupación y dedicar las fincas a negocios de mayores ingresos.

Prácticamente todo el Centro fue ocupado por bares, cantinas, cabarets y loncherías; en todos esos lugares se expendían bebidas alcohólicas y se mantenía vigilancia constante para evitar la prostitución ilegal (era tolerada bajo ciertos límites y condiciones). En 1924 se determinó que todos estos negocios debían tener cortinas o sus ventanas pintadas para impedir la visión de afuera hacia adentro y evitar los malos ejemplos. En esta década la acera sur de la avenida Vicente Guerrero se convirtió en una colección muy

grande de puestos de comercio informal; el problema se agravó en marzo de 1925, pues los regidores argumentaban que el desorden incitaba a la comisión de delitos y era muy fácil eludir a la Policía, además del mal aspecto que daban a la ciudad. A pesar de las súplicas de los comerciantes, con argumentos basados en su precariedad y la urgencia de garantizar su subsistencia, el Cabildo les dio un plazo de 30 días para desalojar la calle. Cinco años después, en 1930, el problema persistía, los argumentos de los regidores eran los mismos, así como los de los comerciantes del mismo lugar; la nueva solución fue que se quitaran de la Guerrero y se metieran a la calle Nicolás Bravo, entre La Paz y Guerrero. En 1934, exactamente lo mismo: mandaron a los ambulantes detrás del mercado Luis Terrazas, que había estado cerrado por temor a un incendio debido a las actividades de cocina que allí se realizaban.

De paso, a la zona de tolerancia la sacaron en 1925 del Centro para mandarla a la parte poniente de Bellavista, sin olvidar otra zona, menos visible, en el área de la Libertad y Humboldt, en La Chaveña. En ambos casos, muchas de las mujeres dedicadas a la prostitución eran de origen norteamericano, al igual que sus alcahuetes (Esparza, 1986: 117). Ya en octubre de 1934, el presidente municipal, con la venia del Cabildo, determinó que todas las prostitutas se concentraran en la zona de tolerancia comprendida entre las calles Ugarte, Mariscal y Noche Triste, por considerarse “aislada” del tránsito de la población.

En 1929 se inauguró el primer puente internacional de concreto, el que unió la avenida Juárez con la calle Santa Fe de El Paso. En 1930 los regidores propusieron instalar un sanitario para mujeres en el Centro. El Cabildo exigió a las compañías ferrocarrileras la instalación de semáforos automáticos y un abanderado en los cruces de la 16 de Septiembre, así como en la Mejía. Por primera vez hubo la solicitud de instalar un puesto donde se vendieran libros, pero fue negada debido a su carácter ambulante.

En 1933 se abrió la primera ruta de autobús urbano entre la plaza principal y la Escuela de Agricultura; eran vehículos para 12 pasajeros y cobraban 10 centavos. Poco después comenzó el servi-

cio de la misma plaza a San Lorenzo. En octubre de 1946 se abrió el nuevo Mercado Cuauhtémoc, construido en el mismo lugar donde había estado el Mercado Luis Terrazas. También terminó de construirse el Mercado Juárez y ambos se inauguraron el primero de septiembre. Al año siguiente, 1947, Correos de México estrenó su edificio de Lerdo e Ignacio de la Peña; la presidencia municipal estrenó el edificio que ahora alberga al Centro Municipal de las Artes (CMA); la Secretaría de Salud abrió el Centro de salud en la esquina de Vicente Guerrero y Juárez, a espaldas de la Aduana.

En marzo de 1947 se abrió el Cine Plaza, con cupo para 3500 espectadores; en 1957 abrió sus puertas la Plaza Alberto Balderas, en el mismo terreno donde estuvo antes la Plaza Samaniego, incendiada en 1956. La Nueva Central, de los señores Yepo y Wong, comenzó a dar servicio en la avenida 16 de Septiembre en agosto de 1958. En 1967, la avenida Paso del Norte se pierde en los archivos al cambiar su nombre por el de Francisco Villa.

EL BARREAL

La zona se ocupó primeramente por los agricultores que tenían sus tierras en el Partido Iglesias y con la llegada del ferrocarril algunos trabajadores se fueron asentando en ellas. Sin embargo, las autorizaciones fueron pocas, ya que el Ayuntamiento determinó que los miembros de la clase obrera deberían vivir de preferencia al poniente de las vías. De cualquier manera, la zona industrial sí rodeó los caminos de fierro y se mantienen, aun en forma de vestigios, muchos de ellos abandonados, los restos de lo que pretendió ser el polo de producción moderna en la ciudad.

Uno de los establecimientos industriales de la zona era el rastro municipal concesionado a particulares, que el regidor Alfonso Angulo describió de la siguiente manera en 1905:

Están los depósitos de encornaduras en estado de descomposición acumuladas en las paredes y cerca del edificio, los que deben alejarse; el conducto de la sangre está destapado en su trayecto al resu-midero y es un foco de corrupción el cual deberá ser desinfectado; el

tanque para el agua se encuentra vacío por falta de agua en la noria o por descompostura del motor, siendo muy urgente que el tanque esté siempre lleno; no hay mangueras para lavar los pisos, las que tienen, están puestas en vigas, dejando pasar al subterráneo filtraciones que entran en descomposición; las cabezas y menudencia se limpian en los corrales sobre la tierra ... (AHCJ-AC, 22 de mayo de 1905).

La situación sanitaria del local no cambió mucho y era un factor que evitaba la posibilidad de un mayor desarrollo urbano en esa área de la ciudad.

Pero en 1909 llegó un grupo de inversionistas que vio la oportunidad de establecer un hipódromo en la ciudad y adquirió terrenos en la zona de El Barreal para su construcción. Lo primero que debían hacer eran caminos que comunicaran el área con el Centro. Las obras y la prepotencia de la compañía provocaron graves problemas en el abasto de agua de riego a las parcelas del sur, porque se tapaban las acequias o los concesionarios del hipódromo acaparaban el líquido. En enero de 1910, las autoridades municipales trataron de meter en cintura a la compañía. Cabe destacar que la zona también era afectada por la manera como las vías de ferrocarril obstruían las acequias o habían cortado el cauce natural de las aguas, por lo que en tiempo de lluvias, El Barreal se convertía en un lugar imposible de transitar.

Cuando se inauguró el hipódromo en 1910, se abrió también el servicio de tranvías hasta el centro de apuestas. El vehículo eléctrico circulaba desde la avenida 16 de Septiembre por la Ramón Corona, rodeaba la plaza del monumento a Juárez y seguía por la 20 de Noviembre hasta Constitución, luego la avenida del Hipódromo (hoy Insurgentes) hasta topar con Bucareli (ahora llamada Colombia), pasaba frente al hipódromo y llegaba a la cervecería para regresar en sentido contrario. De manera intermitente, el negocio funcionó muy poco tiempo. Comenzó la lucha revolucionaria y los inversionistas prefirieron retirarse a esperar mejores tiempos.

En la década de los años veinte, El Barreal cobró auge, pues del lado de las vías de los Ferrocarriles Nacionales —pegado a La

Chaveña— se había instalado la fábrica de whisky D. W. Distillery, pero también del lado oriente, la productora de cerveza a las que se sumaron la hielería, la aceitera y una harinera. Si bien ya no hubo tanto control por ver quienes adquirirían terrenos para vivienda en la zona, también es cierto que la división social de alguna manera ya se había establecido. Alrededor de la calle Reforma, en la que propiamente era El Barreal, se ubicaron familias de clase media que trataban de imitar la elegancia de las casas de los adinerados. Poco a poco, estas se organizaron para procurar la apertura de calles que comunicaran mejor a la zona.

La década siguiente, comenzando por 1930, fue determinante para esta parte de la ciudad. En definitiva, la empresa del hipódromo no pudo sostenerse, acumuló muchas deudas al no aportar sus contribuciones municipales y tuvo que resarcirlas entregando sus instalaciones. El Ayuntamiento de Juárez fraccionó una superficie de 333 hectáreas que recibió de la compañía Jockey Club S.A, como pago de los 50 mil pesos que adeudaba y con esos terrenos se consolidó El Barreal y comenzó a formarse la colonia Hipódromo (AHCJ-AC, 28 de noviembre de 1932 y 9 de agosto de 1935).

En 1943 se oficializó la idea de robustecer la zona industrial aledaña a las estaciones de trenes. Se brindaron la facilidades para que alrededor de las empresas que ya existían, se pudieran establecer otras más. Sin mayor planificación, se fijaron los límites entre las calles Libertad y Reforma, como flancos poniente y oriente, teniendo la estación del Ferrocarril del Noroeste como vértice norte y el área de Sanders al sur.

Como zona habitacional, debido a que lo plano de los terrenos facilitaba el trabajo, El Barreal gozó de la introducción de servicios subterráneos muy rápido. Cabe destacar que en la zona se expandió la vida nocturna que por mucho tiempo se había concentrado en la avenida Juárez. Desde el Monumento hacia el oriente, por la avenida Vicente Guerrero, se instalaron bares, cantinas y restaurantes.

EXHIPÓDROMO

Fue en 1907 cuando un grupo de inversionistas estadounidenses se acercó al Ayuntamiento de Juárez para promover el establecimiento de una pista para carreras de caballos que, a los estilos europeo y estadounidense, fuera un punto de atracción para apostadores y gente que soñaba con agrandar sus fortunas con un golpe de suerte y exhibirse como parte de un sector de la sociedad cuya aspiración es el ocio y el derroche.

Para lograrlo, la compañía invirtió primeramente en las formas de comunicar el cruce fronterizo con el establecimiento. En 1909 pagó 517 dólares para que se hicieran los trabajos pertinentes de apertura de una nueva avenida que se llamó del Hipódromo y que ahora se llama de los Insurgentes, precisamente desde su intersección con la Constitución y hasta donde terminaba con esa leve curva que hace hacia el sur para juntarse con la Colombia, que por algún tiempo se llamó Bucareli. Buena parte de los dólares invertidos sirvió para indemnizar a los propietarios de los terrenos expropiados para completar el proyecto vial.

En diciembre de 1909 comenzó a trabajar el Hipódromo Jockey Club de Ciudad Juárez. A él llegaron jinetes del país del norte, apostadores de todas partes, pero el gusto duró muy poco porque la vorágine revolucionaria se acercaba y a finales de 1910 cerró sus puertas. En 1937 el Ayuntamiento derrumbó el edificio para lotificar y construir parte de las colonias Hipódromo y Melchor Ocampo.

La presidencia municipal informaba en 1925 que la actividad del hipódromo había cesado inicialmente por la Revolución, después por la falta de caballos para llevar a cabo las carreras y, por último, debido a las trabas impuestas por la oficina de inmigración, la cual restringió el pase de extranjeros, que eran vitales para el funcionamiento del negocio. En enero de 1930 el Municipio tomó posesión de las propiedades del Jockey Club como garantía del adeudo por contribuciones. Ese mismo año, un señor de nombre José Hernández propuso construir un asilo en las inmediaciones, donde se tendría un espacio para llevar a cabo labores

de agricultura y lograr con ello la desaparición de los vagabundos. El proyecto se quedó en propuesta.

La controversia judicial entre el Ayuntamiento y la Compañía Juárez Jockey Club fue larga y con varios juicios de amparo, revisiones y tratamientos en diversas instancias. Mientras tanto, fueron apareciendo individuos que reclamaban parte de la superficie, con lo que la decisión final se fue retrasando, hasta que por fin en 1937 el fallo definitivo fue favorable a la corporación municipal.

PALABRAS FINALES

La reconstrucción de la memoria histórica no es sino producto de un esfuerzo colectivo. Lo presentado en este trabajo es una aportación mínima extraída de lo que está en diversos medios de comunicación y en algunos acervos documentales de la localidad, así como en textos producidos por gente que ha hecho este esfuerzo antes que nosotros. En la medida en que este tipo de recopilaciones se piensen como necesarias para entender a la ciudad, para desmenuzar los elementos que le han dado vida a este proyecto urbano, la comprenderemos mejor y será posible, si existe la voluntad, de plantear nuevos derroteros tanto en la definición de los paisajes como en las formas de convivencia, cuestiones que jamás pueden considerarse separadas. Este texto no es definitivo. Lo que aporten los lectores, lo que acerquen a la reflexión y la acumulación de conocimiento quienes tienen por ahí algo guardado, recuerdos, anécdotas o pruebas palpables de un pasado inmediato, será fundamental para engrosar la crónica. Logrado lo anterior, estaremos en condición de historiar.

REFERENCIAS

- AHCJ-AC, Archivo Histórico de Ciudad Juárez, ramo Actas de Cabildo.
- Benjamin, W. (1972). *Iluminaciones II. Baudelaire: un poeta en el esplendor del capitalismo*. Trad. Jesús Aguirre. Madrid: Taurus.

- Esparza M., I. (1986). *Monografía histórica de Ciudad Juárez*. Tomo 1. Ciudad Juárez: ed. del autor.
- (1991). *Monografía histórica de Ciudad Juárez*. Tomo 2. Ciudad Juárez: ed. del autor.
- Flores Simental, R. et al. (1998). *Crónica en el desierto. Ciudad Juárez de 1659 a 1970*. México: Ágora.
- González de la Vara, M. (2009). *Breve historia de Ciudad Juárez y su región*. Ciudad Juárez: El Colegio de Chihuahua.
- (2017). *Región, frontera y capitales. Inversiones, política fronteriza y cambio socioeconómico en la región binacional de El Paso-Ciudad Juárez, 1846-1911*. Zamora: El Colegio de Michoacán-El Colegio de la Frontera Norte-El Colegio de Chihuahua-Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- González Milea, A. (2015). "La ciudad, el campo y el ingeniero de frontera en México (1820-1900)". *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, 35, septiembre-diciembre.
- González, C. y R. León (1996). "La creación de los sistemas ferroviarios en el estado de Chihuahua, México, 1881-1912". *New Mexico Historical Review* 71:3, pp. 237-256.
- Hernández Batista, P. (2005). "La Bellavista, una colonia primogénita", *El Diario de Juárez*, 4 de diciembre, Sección El Puente.
- Juárez, B. (2017). *Documentos, discursos y correspondencia*. Sel. y notas por Jorge L. Tamayo. Ed. digital de Héctor Cuauhtémoc Hernández Silva. México: Senado de la República-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones en México-Universidad Autónoma Metropolitana (Azcapotzalco).
- Martínez, Ó. J. (1982). *Ciudad Juárez: el auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Mason Austin, M. (2019). 'Cension; un boceto de Paso del Norte. Trad. y notas, Josué Ortiz Luna. Ciudad Juárez, edición del traductor [primera edición en inglés, New York, Harper's, 1895].
- Orozco, V., coord. (2012). *Ciudad Juárez. La nombradía varia; desde sus orígenes hasta la actualidad*. 2 volúmenes. México: Milenio.
- Periódico Oficial del Estado de Chihuahua.

- Rodríguez Nieto, S. (2004). "César Fierro, sin esperanza", *El Diario de Juárez*, 18 de abril, p. 1A.
- Salas Plata Mendoza, J. A. (2010). *El tratado de 1906: un reparto desfavorable de agua para México*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Santiago Q., G. (1998). Cambios y permanencias en la estructura de la propiedad de la tierra y conformación urbana de Ciudad Juárez, 1888-1935. Tesis de maestría. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- (2011). Políticas federales e intervención empresarial en la configuración urbana de Ciudad Juárez, 1940-1992. Tesis doctoral. Zamora: El Colegio de Michoacán.
- Siller, P. y A. C. Sepúlveda (2019). 1909. El encuentro Díaz-Taft. The Díaz-Taft meeting. Ciudad Juárez, Chihuahua-El Paso, Texas. Ciudad Juárez: Patronato Amigos del Museo Hacia una Nueva Imagen AC.
- Valencia, N. A. (1969). *Twentieth century urbanization in Latin America and a case study of Ciudad Juarez*. BA Thesis. El Paso: University of Texas at El Paso.

“Carta de Equipamiento de los Siete Barrios Históricos de Ciudad Juárez”. Elaborado por el Instituto Municipal de Investigación y Planeación, Ciudad Juárez, 2017.

