

CONFIGURACIÓN DE UN TERRITORIO URBANO MODERNO EN LA FRONTERA NORTE. CIUDAD JUÁREZ 1880-1920

CONFIGURATION OF A MODERN URBAN TERRITORY ON THE NORTHERN BORDER. CIUDAD JUAREZ 1880-1920

Montiel Méndez, Yolanda

Yolanda Montiel Méndez
yolanda.montiel@uacj.mx
Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México

Chihuahua Hoy
Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México
ISSN: 2448-8259
ISSN-e: 2448-7759
Periodicidad: Anual
vol. 20, núm. 20, 2022
chihuahua.hoy@uacj.mx

Recepción: 31 Marzo 2022
Aprobación: 17 Junio 2022

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/733/7333640003/>

DOI: <https://doi.org/10.20983/chihuahuahoy.2022.20.2>

UACJ



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-
NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

Resumen: Ciudad Juárez es hoy en día considerada una metrópoli, pero a finales del siglo XIX era apenas una villa y a principios del XX fue que comenzó su crecimiento y “modernización”. En esta investigación se pretende explicar la evolución de la configuración física de este territorio urbano fronterizo durante el periodo 1880-1920, por medio de la investigación documental e historiográfica, además de analizar mapas de la época, a través de diversas variables que ayudan a poder distinguir las áreas de crecimiento. Los resultados observados explican cómo estas influyeron en su peculiar configuración.

Palabras clave: territorio urbano, frontera norte, configuración, mapas, ciudad moderna, Ciudad Juárez.

Abstract: Ciudad Juarez is today considered a metropolis, but at the end of the 19th century, it was just a village, then, at the beginning of the 20th, its growth and “modernization” began. In this research, it is intended to explain the evolution of the physical configuration of this border urban territory, during the period 1880-1920, through documentary and historiographical research, in addition to analyzing maps of the period, through various variables, which help to be able to distinguish areas of growth. The observed results explain how these influenced their peculiar configuration.

Keywords: urban territory, northern border, setting, maps, modern city, Ciudad Juarez.

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo es un extracto de la tesis de maestría titulada “Configuración de un territorio urbano moderno en la frontera. Ciudad Juárez-El Paso, Texas. 1880-1920”, en donde se hace una comparativa de los mapas del periodo de ambas ciudades. El objetivo de la investigación es determinar el proceso de configuración física del territorio urbano fronterizo de Ciudad Juárez en su tránsito a la modernidad, en ese marco temporal.

Ciudad Juárez es hoy en día considerada una metrópoli, pero a finales del siglo XIX era apenas una villa. Fue a finales de ese siglo y a principios del XX que comenzó su crecimiento y “modernización”. Es a partir de la introducción del ferrocarril para unir a Villa Paso del Norte con El Paso, Texas, que podríamos

decir que comenzó su expansión territorial. Así, aparecen en un inicio cambios morfológicos y urbanos con la instalación de nuevos comercios y servicios, estableciéndose así las primeras categorías espaciales. La construcción del primer puente de madera, que sustituyó el cruce del río en canoas, facilitó el intercambio de diversos productos entre ambos poblados.

Con la creación de la zona libre en 1885 para todos los estados de la frontera norte, se abrió un nuevo panorama de desarrollo para Villa Paso del Norte, y el poblado prosperó, dándosele la categoría de ciudad en 1888.

La estrategia de Porfirio Díaz de “poblar” el norte de México e invitar a invertir al capital extranjero en esta región, llegaría hasta principios del siglo XX, con la orden de la creación de una “ciudad moderna”, a la cual se le introducirían todos los adelantos que una “ciudad” debería tener, dejando atrás lo rural, lo de pueblo, lo viejo, de acuerdo con las políticas de este gobierno. En México, esta modernización implicaría la introducción de políticas higienistas² en un inicio, y planes urbanos como medio para llegar a ella, lo que provocaría una abierta competencia entre ambas ciudades, y esta búsqueda de la anhelada modernidad.

Mundialmente, la Ciudad Bella en Chicago, la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard, la Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata en España, el Suburbio Jardín de Hampsted, así como el nacimiento de la planificación regional a partir de 1900, eran movimientos urbanos que influían de forma importante a la configuración de las ciudades, sobre todo en Estados Unidos.

Esta investigación es importante, pues describe de manera gráfica y escrita, por medio de la interpretación de mapas, cómo era y cómo se fue transformando el territorio donde se emplaza Ciudad Juárez; además de diversos factores que influyeron en la configuración de este entorno urbano fronterizo, ya sea por medio del trazo, propuestas u organización de calles, puentes, acequias, plazas, partidos o arquitectónicamente en edificios, escuelas, monumentos o viviendas.

1.1 ALGUNOS CONCEPTOS

Modernidad. De acuerdo con la Real Academia Española, modernidad significa “cualidad de moderno”,³ y en otra fuente diferente es sinónimo de “novedad, actualidad, renovación, innovación”.⁴ Moderno, viene del latín *modernus*, de hace poco, reciente, y como adjetivo puede definirse “perteneciente o relativo al tiempo de quien habla o a una época reciente”.⁵ Mientras que modernizar es “hacer que alguien o algo pase a ser moderno”,⁶ siendo sinónimos de estos, actualización y rejuvenecimiento.⁷ La modernización sería un proceso histórico, mientras que la modernidad es una aspiración de valores que regulen tanto la vida social, cultural e intelectual de una sociedad (Marín y Morales, 2010, p. 12). El advenimiento de nuevos descubrimientos tecnológicos además del ferrocarril, como el telégrafo y electricidad, se tradujeron en una nueva idea de “modernidad” o progreso.

Para Alejandra Contreras en su artículo “La construcción del imaginario de ciudad moderna durante el porfiriato”, hubo tres factores que determinaron esta fabricación de la idea de una modernidad durante este periodo:

1. Normas y principios higienistas desarrollados en Europa y Estados Unidos
2. Medios masivos de transporte y comunicación
3. Nuevas tecnologías, que aunado a la introducción de nuevos materiales dará lugar al surgimiento de un nuevo tipo de arquitectura y por lo tanto “una nueva forma de hacer ciudad” (Contreras, 2011, p. 2).

En México la idea de una ciudad moderna se volcó en copiar y mostrar los últimos adelantos técnicos que se veían en Europa y en Estados Unidos, con la introducción de infraestructura, equipamiento y reutilización de edificios. Sin embargo, para algunos gobernantes de estados y municipios, la modernidad, “el progreso”

como ellos le llamaban, era embellecer los jardines públicos, los edificios de gobierno y edificar teatros; no consideran dentro de este concepto el agua potable, alumbrado o drenaje.

El territorio como concepto, “es el escenario de las relaciones sociales y no solamente el marco espacial que delimita el dominio soberano de un Estado” (Montañez y Delgado, 1998, p. 122), y es “parte de la superficie terrestre delimitada geográfica, administrativa o políticamente”,⁸ como definición. La palabra frontera es para Spener y Staudt (1998, p. 139) “como un contenedor especial que rodea al estado-nación”, lleva a afirmar que sin la frontera un país no puede existir. En cambio, para Oscar J. Martínez, la definición es completamente diferente, pues “se refiere a la línea divisoria que separa México y los Estados Unidos” (Martínez, 1982, p.15).

Se entiende por configuración al “conjunto de rasgos que configuran o dan a una cosa el aspecto o la estructura que la caracterizan y la hacen como es”,⁹ y de acuerdo con Pastor y Ortolá (2002) en Historia de la ciudad II: Territorio, sociedad y patrimonio, los factores que repetidamente dividen a la ciudad en su forma son las acequias y primeros caminos trazados.

Es importante estudiar la configuración de la ciudad, pues por medio de ella es que se pueden conocer las consecuencias de cualquier decisión tomada a través de la historia, buena o mala y que de alguna manera repercutió en el tejido urbano, en su crecimiento y forma muchas veces reflejado por medio de las etapas de bonanza económica, la cual dejará nuevas estructuras edilicias a la ciudad, como muestra de potencia y desarrollo hacia el exterior, y una división hacia el campo. Conocer cómo estaba organizada la ciudad en su génesis y cómo esta fue evolucionando a través del tiempo debido a los adelantos tecnológicos, la economía y los cambios sociales, pues estos provocarán modificaciones en los usos del suelo al expandirse la ciudad.

Capel (2002) menciona que en Estados Unidos la morfología urbana se considera la forma externa de las ciudades,¹⁰ y esta se da por evolución histórica, por medio de las etapas de crecimiento de la ciudad, y en la cual se identifican diversos tipos de planos, como los irregulares o planificados, y que estos pueden ser a su vez ortogonales, lineales o concéntricos, de acuerdo con este autor, por lo que se pueden encontrar en muchas ocasiones varias formas de ordenar la ciudad sobre el plano y pueden suceder a la misma vez, además de que existe una clasificación de las tipologías. “La morfología de la ciudad está conformada por el plano, por los edificios, y por los usos del suelo” (Capel, 2002, p. 70).

Los mapas han estado presentes desde que el hombre empezó a tomar conciencia de su presencia en un lugar y, posiblemente desde que era nómada, ya empezaba a hacer los primeros trazos de su ruta de un lugar a otro, por medio del dibujo de los lugares que recorría. Se dice que fueron los babilonios los primeros en desarrollar un mapa, aunque este fue del tipo que ahora llamamos catastral, y también hay vestigios de los mayas e incas en el continente americano. De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española (RAE), una de las definiciones de mapa es “representación geográfica de la Tierra o parte de ella en una superficie plana, y viene del latín, mappa, que significa toalla, plano de una finca rústica”.¹¹

G. R. Crone (1956), narra que “un mapa, puede considerarse desde varios puntos de vista: como información científica, como documento histórico, como instrumento de investigación y como objeto de arte” (Crone, 1956, p. 9).

1.2 METODOLOGÍA

Para realizar el diseño metodológico, se tomaron varios conceptos, los cuales nos ayudarán a interpretar y explicar los mapas y fotografías a analizar, así como la comprobación de información obtenida por otros medios o la ausencia de esta:

1. Espacios Simbólicos-Imagen urbana. En esta categoría se recorrerán los lugares que en su momento fueron parte de la sociedad, implicando esto una apropiación de espacios, como es la plaza, al ser esta un centro de reunión comunitaria, de gobierno y diversión; sus calles representarán una parte importante en la descripción de estas áreas e imágenes mentales de algún elemento urbano, como podrían ser: edificios, calles, iglesias, hitos, barrios.

2. Traza Urbana (desarrollo y expansión). El conocerla nos ayudará en el estudio de cómo se desarrollaron, ensancharon, nacieron o desaparecieron las calles, manzanas, campos agrícolas, y en su lugar se construyeron edificios y viviendas, y cómo todo esto influyó en la conformación del tejido urbano y su expansión.
3. Delimitaciones espaciales (usos de suelo). A partir de la traza urbana aparecen los usos de suelo, los cuales son determinados por la economía e influirán en la delimitación de las áreas urbanas para el comercio, industria, vivienda y gobierno, así como las áreas rurales y de amortiguamiento y transición.
4. Infraestructura y equipamiento (avances modernos). En este apartado se contemplan los avances tecnológicos y de sistemas constructivos, incluyendo los materiales para la construcción. Los nuevos equipamientos ayudarán a definir la imagen de ciudad moderna.
5. Sistema de acequias (como determinantes del crecimiento, espacios y simbólico). Parte importante para la determinación del crecimiento y conformación del territorio al crear espacios, al servir como guía en el patrón de desarrollo o por su eliminación, para el crecimiento de la ciudad.

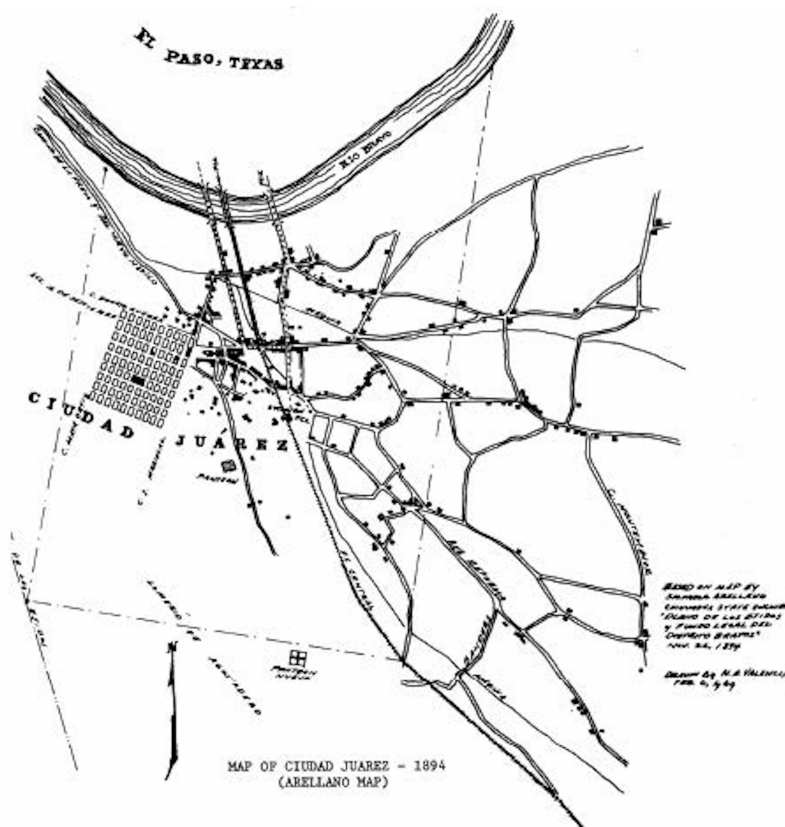
Todo esto, para ayudarnos a entender cuál era la configuración de la ciudad que se pretendía idealizar o llegar a ser o la que se quería borrar, en su transición hacia la modernidad tan anhelada.

2. RESULTADOS

A continuación, se analizan e interpretan alguno de los mapas encontrados dentro del periodo de estudio, y que además desde el punto de vista del autor de esta investigación son los más representativos de esta configuración urbana que estaba sucediendo en su tránsito hacia la modernidad, y se tratará además de responder a las siguientes preguntas:

¿Cómo se llevaron a cabo estos cambios y crecimientos? ¿Qué pasaba en cuanto a su configuración? ¿Cómo era su crecimiento, su morfología, los hitos o lugares sociales de moda? ¿Qué ideas sobre ciudad eran las que regían el crecimiento de esta? ¿Cómo se visualizaba esta idea de ciudad?

2.1 PLANO DE LOS EJIDOS Y FUNDO LEGAL DEL DISTRITO BRAVOS (ING. SALVADOR ARELLANO, 1894)



SOURCE: Plano de los Ejidos y Fundo Legal del Distrito Bravos, November 26, 1894. Dirección de Obras Públicas, Ciudad Juárez, Chih., 1968.

FIGURA 1.
Plano de los Ejidos y Fundo Legal del Distrito Bravos, noviembre 26, 1894
Fuente: Valencia (1969).

Dentro de la configuración del territorio urbano fronterizo, este mapa es considerado importante por contener el primer trazo conocido del fundo legal de la ciudad, y sus alrededores, incluyendo la Misión de Senecú y caminos vecinales. Para 1894, Ciudad Juárez todavía seguía siendo un asentamiento netamente agrícola, en donde la cultura del agua era parte importante, debido a su ubicación en un área desértica, podemos decir que el río Bravo era el principal suministro del vital líquido hacia las zonas de cultivo. El crecimiento calmado de la ciudad seguía en este año, sin embargo, no era del todo compacto, pues sus pobladores se asentaban a las márgenes de las acequias y el río, hacia el sur, siguiendo su curso, lo cual se puede ver claramente en el mapa de la Línea Divisoria entre México y Estados Unidos, Tratado de 1853 (Fig. 2).

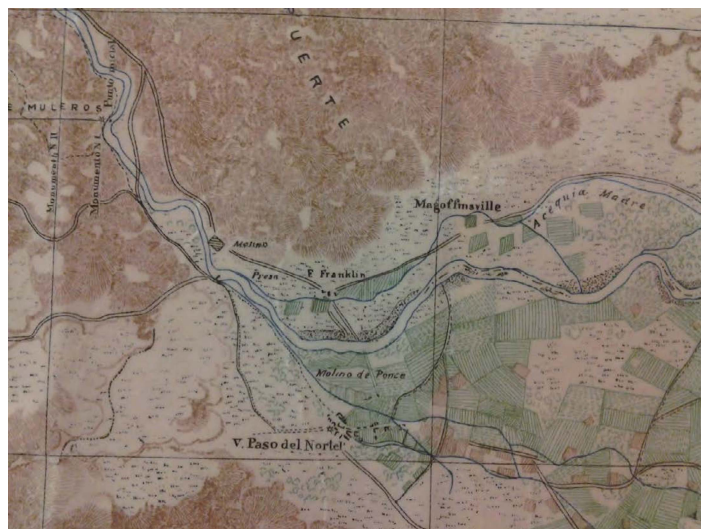


FIGURA 2.

Línea Divisoria entre México y Estados Unidos, Tratado de 1853

Fuente: Acercamiento de una porción de Emory's Sheet No. 29. (1853).

En la siguiente fotografía de 1860 (Fig. 3) se puede observar parte de esta descripción anterior: el poblado era agrícola, los sembradíos en la parte posterior de las viviendas de adobe que corren a lo largo de la calle principal, hasta llegar a las márgenes del río, treinta años antes.



FIGURA 3.

Vista de Villa Paso del Norte

Fotografía tomada desde la torre de la Misión de Guadalupe viendo hacia El Paso, 1860. Probablemente la foto más vieja de Paso del Norte.

Fuente: Fred Morales, Cd. Juárez (Paso del Norte). Marzo, 2005.

Interpretación. Pero ¿Cómo era la ciudad? La ciudad creció en torno a un centro, conformado inicialmente por la Misión y la plaza, pero se expandió difusamente, pues sus habitantes siguieron el curso del río Bravo y acequias provenientes de él, hacia el sureste.

En el siguiente mapa de Arellano dibujado por Valencia (Fig. 4), se señalan los siguientes puntos importantes, que nos muestran esta transición hacia una ciudad “moderna”:

- La Acequia Madre y camino a la presa y Nuevo México. Marcaba el inicio del sistema de irrigación que corría hacia el sureste y que abastecía de agua a toda la región.
- Puentes de cruce del ferrocarril. Son parte de esta modernidad al conectar con su competencia hacia la parte norte y salvaba en época de venida del río Bravo, sustituyendo así a las barcazas para transportar animales y personas.
- Centro, plaza, Misión. Origen de la ciudad y puntos importantes de reunión social, económico y religioso.
- Estación del ferrocarril. Punto de reunión social, económico, político, de la época.
- Panteón. Con la ampliación del fondo legal, el panteón original queda dentro del nuevo polígono.
- Nuevo Panteón. Queda en el límite exterior del nuevo polígono para crecimiento de la ciudad y alejado de las viviendas.
- Acequia. Parte importante para el crecimiento de la ciudad por su función de llevar agua del río Bravo no solo a los habitantes, sino a animales y agricultura.
- Primer trazo urbano. Es el primero que se conoce como tal y que de alguna manera marca una ordenación inicial del territorio de una parte de la ciudad, para un crecimiento regulado.

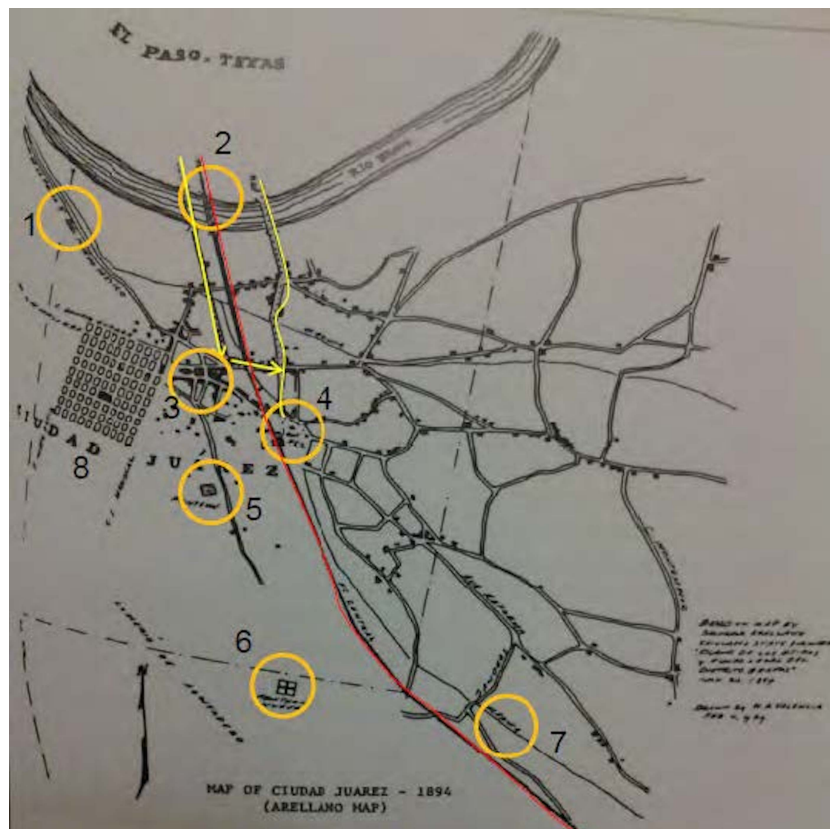


FIGURA 4.
Mapa de Arellano, 1894, mostrando puntos importantes
Fuente: Elaboración propia.

El ingeniero Arellano encontró que Ciudad Juárez había seguido el camino de las acequias y le resultó imposible juntar en solo un polígono de forma ordenada todos los terrenos ocupados hasta ese momento, formado por diversos partidos, y en los cuales no se había hecho aún la repartición de tierras, y que, sin

embargo, formaban parte de la misma ciudad. Con el trazo del fundo legal, Arellano dejó fuera a parte de la población que se encontraba hacia el oriente.

La copia del mapa original solo muestra una tercera parte de este, que incluye el área de Senecú. Caminos rurales y ranchos con sembradíos son parte de este crecimiento disperso de ciudad: en ese momento, a pesar del desarrollo que produjo la zona libre en un inicio en Ciudad Juárez, todavía permanece con la traza que aparece en el mapa de 1853 y todavía más lejos en el tiempo con el de Joseph Urrutia, en el año de 1766.

1.- Espacios simbólicos. Así lo describe Oscar Martínez: “Antes de la introducción de la Zona Libre, su principal avenida estaba atravesada por nueve pequeñas calles en las que había casas de adobe, viñedos, huertos y lotes vacíos” (Martínez, 1982, pág. 41). Había tres tiendas comerciales, un hotel y tiendas de artesanías; se edificó un teatro por Don Espiridión Provencio, hecho de madera en 1882, y ubicado sobre la Avenida Lerdo frente a la guarnición de la Plaza. Esto contrasta con lo que vio Frederik Ober en 1885 en cuanto a cómo estaba conformada la ciudad, tal como lo escribe Martín González de la Vara: “Los únicos edificios que no son de adobe -escribía- son las oficinas del Ferrocarril Central Mexicano, mientras que otras construcciones notables son la vieja iglesia y el fuerte” (González de la Vara, 2002, p. 123) (Fig. 5).

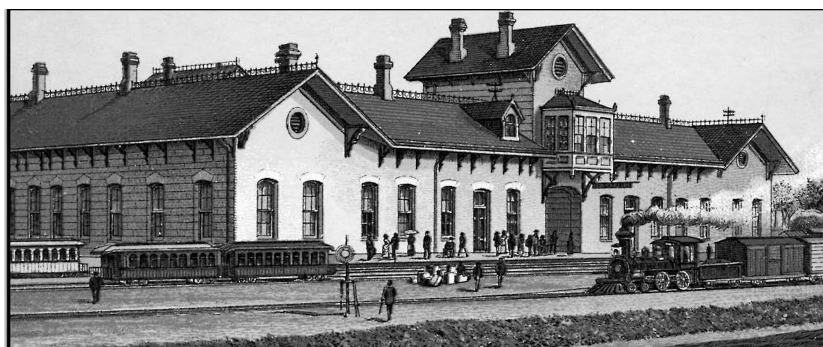


FIGURA 5.

Estación del Ferrocarril Central Mexicano, 1882

Fuente: Cortesía de University of Texas at El Paso Library, Special Collections Department, Kohlberg Family Papers, MS 369. El Paso, Texas, and Ciudad Juárez, Chihuahua, 1880-1930: A Material Culture Study of Bordelands Interdependency, tomado de la tesis de Gladys Hodges (2010), pág. 56.

Había viñedos que rodeaban a la villa, traídos en un inicio por los misioneros españoles y famosos por producir vino o brandy.

La Figura 6 muestra la fotografía tomada entre los años 1881 y 1897, y en las cuales se puede apreciar la transformación que empieza a mostrar la ciudad con la construcción del primer edificio de dos plantas que se aprecia hacia el fondo en la imagen (letra b), y en contraesquina la torre de la Aduana, atrás de la cual se puede ver la estación del ferrocarril; así como los primeros trazos en la plaza que van acompañados de cambio de imagen a la ciudad, frente a la Misión de Guadalupe, con la introducción de mobiliario como lo son bancas, árboles, dos fuentes, así como un pequeño monumento en el centro de la misma, y banquetas que demarcan el perímetro y cruzan toda el área, y que son parte de esta idea de ciudad moderna impulsada durante el porfiriato. Se podría decir que comienza la concepción de imagen urbana, tratando de imitar a El Paso, con su Plaza San Jacinto. Años más tarde se llevarían a cabo ahí las serenatas tal como lo platicó A. Jáquez (Historia oral Ciudad Juárez y El Paso, 16 de febrero, 1974). En 1887, se construye el edificio que albergaría a la Aduana, y se le coloca un reloj (Chávez, 1993) (Fig. 7). Entre 1885 y 1896, se fundaron diversos periódicos.

a)



b)



FIGURA 6.

Foto de Ciudad Juárez en 1881 y 1897

Fuente: a) Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, Prints and Photographs Division, Detroit Publishing Company Collection. Plaza 1880 a 1897, 4a27025. b) *La cara del tiempo. La fotografía en Ciudad Juárez y El Paso (1870-1930)*, Miguel Ángel Berumen, 2002. Pág. 39.



FIGURA 7.
Aduana Fronteriza

Edificio de la Aduana Fronteriza antes de la construcción de la nueva, c. 1886.

Fuente: La cara del tiempo. La fotografía en Ciudad Juárez y El Paso (1870-1930), Miguel Ángel Berumen, 2002. Pág. 40.

2.- Traza urbana. Debido al auge comercial surgieron los primeros trazos, “la ciudad empezó a adquirir por primera vez un perfil urbano; se modificó su estructura espacial y con ello el patrón de ocupación del centro y del resto de la ciudad” (Santiago, 2011, pág. 71), La Villa comenzaba su transformación de una rural y sin forma, a una más ordenada, aunque posteriormente se vio afectada por la pérdida de población que ocurrió en la siguiente década.

En el año de 1890, de acuerdo con las Actas de Cabildo, se hacen los primeros levantamientos por parte del Ingeniero de la Ciudad en ese entonces, pero en estas no se menciona la existencia de un plano o qué se quería hacer, solo se da orden de: “trazarlo por manzanas que es el más propio que se forme el proyecto de nomenclatura”.¹² Se abre una calle que parte de la Plaza Principal y termina en el Campo Mortuorio, debido a que la población se estaba extendiendo hacia el sur, probablemente siguiendo la vía del tren, y otra apertura de calle que comunicaría al partido¹³ Díaz con el partido Romero. Los caminos vecinales que salen hacia afuera del núcleo central no llevan un patrón. La calle Donato Guerra aparece como límite hacia el norte de la primera cuadrícula que surge hacia el oeste y Valencia, N. (1969) señala que, como parte importante este nuevo trazo urbano hacia el poniente, apuntándolos como una primera subdivisión, cerca de la montaña y sin poblar, aunque después daría lugar a posteriores asentamientos irregulares y negocio de bienes raíces. Estaba formada por 89 manzanas y se pueden apreciar dos manzanas ocupadas (y fusionadas) totalmente y dos parcialmente.

Debido a todos esos adelantos, el 30 de julio de 1888 se emitió el decreto que cambiaba el nombre de la Villa por el de Ciudad Juárez y a partir del 16 de septiembre de ese año el cambio se hizo efectivo (González de la Vara, 2002, p. 116).

3.- Usos de suelo. Para finales de la década de 1880, Martínez (1982) narra en el periódico El Paso Herald, publicado el 4 de mayo de 1896, la desolación que existía, pues en los “diferentes barrios y pueblos cercanos hay muchas casas en ruinas y campos abandonados que antes formaban los recursos de ese rico distrito”. De acuerdo con Kearney (1995), la población que en 1890 llegaba 29,000 habitantes, se redujo a un poco más de 8,000 en la siguiente década. Esto en parte sucedió debido a que durante esta década ocurre una

devaluación mundial en cuanto al precio de la plata, lo que afecta los precios en toda la franja fronteriza. Gómez y Costilla (2017) explican que a finales del siglo XIX y principios del XX, la plata se devaluó por diversas causas: el ferrocarril que ayuda a su rápida distribución, descubrimiento de nuevas minas, por lo que hay un aumento en la producción y una baja en la demanda, debido a que varios países de Europa y Asia cambian su economía basada en plata a oro, provocando que se deprecie y baje o anule su producción. Además, cayeron las inversiones de extranjeros en México, ya que el tipo de cambio no les favorecía.

Las principales calles que muestran una “concentración” de viviendas son la calle Chamizal (Ignacio Mejía), el camino de Sta. Fe (Mariscal), así como la calle Iglesia (Del Porvenir, más tarde llamada Vicente Guerrero) y Main (Del Comercio).

Este mapa describe en su parte inferior “superficie del fundo legal 101 Ha, 12 áreas y 31 centiáreas”. A los ejidos los marca con una superficie de 2181 Ha, 87 áreas y 15 centiáreas en total, y a los terrenos de agostadero con 61 Ha, 00 áreas y 40 centiáreas.

4.- Infraestructura y equipamiento. En 1882 se da el primer servicio de tranvías jalados por una mula llamada Mandy, entre Ciudad Juárez y El Paso. Llega el ferrocarril y con ello surgen dos nuevos puentes que conectan a ambas ciudades, aumentando el número a tres, siendo el de en medio el principal de la vía férrea, y los dos laterales para el tren urbano. Ciudad Juárez solo tenía comunicación ferroviaria hacia el norte y sur. Aparecen los primeros postes del telégrafo.

5.- Acequia. Aunque no se dibujan las bifurcaciones de la acequia, puede suponerse que los caminos tan irregulares de alguna manera seguían ramales de esta, al mismo tiempo que delimitaban las diferentes propiedades dentro de los nueve partidos que existían hacia el este (Lerdo, Mejía, Juárez, Doblado, Romero, Iglesias, Escobedo, La Fuente y Díaz), en su mayoría ranchos agrícolas, y los terrenos destinados al ganado señalados hacia la parte suroriente como “lomerío de agostadero”, cercanos al nuevo panteón planeado hacia el sur.

2.1.1 Mapa Sanborn-Perris, 1893. Un año antes que el mapa de Arellano, surge el de la compañía Sanborn (Fig. 8), el cual muestra solo el primer cuadro de Ciudad Juárez y cómo estaba conformado. Las manzanas que aparecen ayudan a entender más de cerca lo que no se puede apreciar en el de Arellano: la mayoría de las edificaciones siguen siendo de adobe, y los nuevos materiales de construcción utilizados se identifican con colores diferentes: rosa (ladrillo), café (adobe), amarillo (madera), verde (acero), azul (agua). Aparece también la calle Main o Principal, adoptando de este modo el principio americano de la Main street, la cual del lado mexicano se adecuó al medio, ya que esta “era más que una forma de edificios o calle principal donde se ubicaba el comercio” (Brown, 2009, p. 131), como se muestra en el mapa.

El despliegue del comercio en este plano se da principalmente sobre la calle Main, manteniendo en la parte posterior de las manzanas que corren al largo de esta, el uso para vivienda. Además, se muestran las líneas de ferrocarril que dividen a Ciudad Juárez y las acequias Madre y del Pueblo, así como los puentes ferroviarios que unen a ambas ciudades. Para 1895 se contabiliza una población de cerca de 7,000 habitantes, de acuerdo con Martínez (1982).

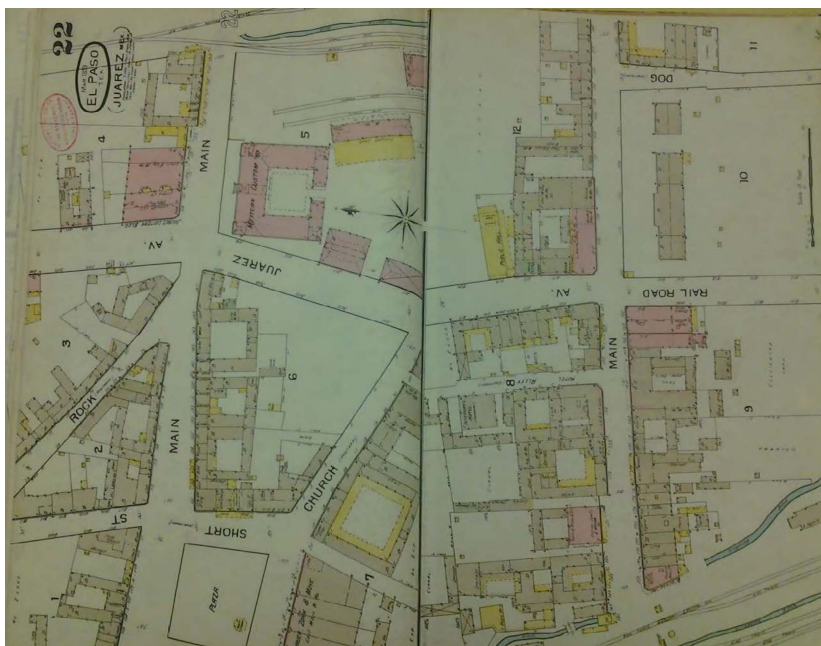


FIGURA 8.
El Paso, Tex. Juarez, Mex., Sanborn-Perris Map Co., marzo de 1893
Fuente: Sanborn's map, El Paso (1893).

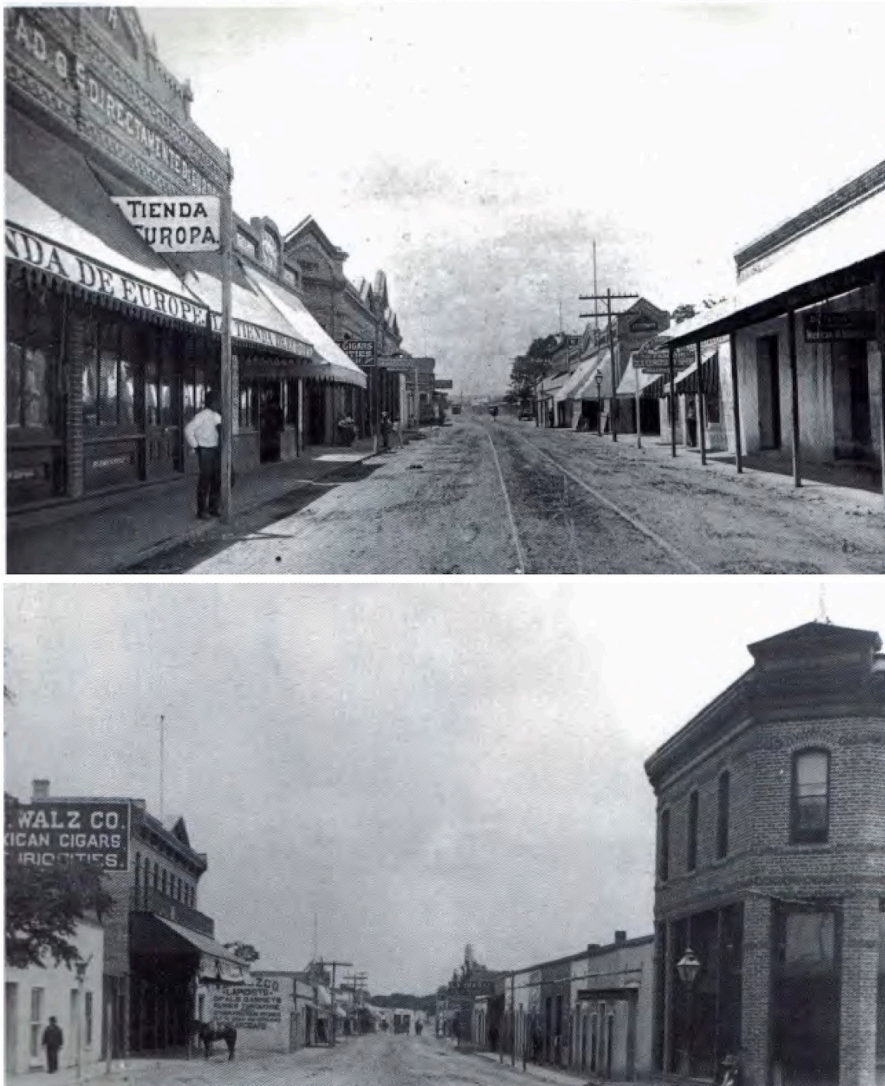


FIGURA 9.

Calle Del Comercio, 1894. Contratomas entre las calles Lerdo y Ferrocarril.

Fuente: *La cara del tiempo. La fotografía en Ciudad Juárez y El Paso (1870-1930)*, Miguel Ángel Berumen, 2002. Pág. 52.

2.2. CIUDAD JUÁREZ, 1898. SANBORN'S MAP

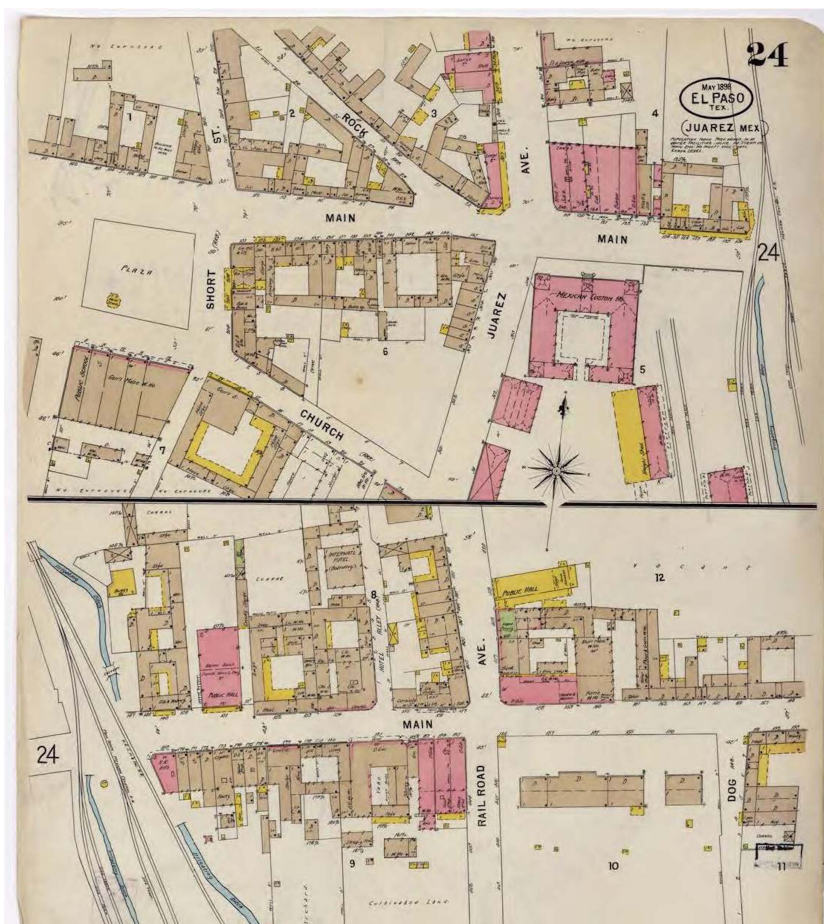


FIGURA 10.
Plano de Ciudad Juárez, 1898
Fuente: Sanborn's Map, Juárez, Mexico (1898).

Esta es la información escrita en este mapa de 1898 de la compañía de seguros Sanborn; en la esquina superior derecha se menciona lo siguiente: “Pág. 24 Mayo 1898, El Paso, Tex. Juárez, Mex. Población: 10,000. Vientos dominantes del Noroeste. Instalaciones de agua: ninguna. Sin vapor y batería de mano. No hay carros de mangueras. Nivel de tierra”. El ancho de las calles marcado va de 20 a 74 pies de ancho.

Interpretación

1.- Espacios simbólicos, imagen urbana. La imagen urbana se empieza a definir por medio del surgimiento de nuevos edificios, sobre la calle Main o Principal, en los lotes 108 y 109 a un lado del hotel, y aparecen diversos comercios como barberos, panaderías, carnicería, restaurants, sastres, fábricas de puros, joyería, oficinas, así como cuartos para dormir. El ferrocarril sitúa sus oficinas a un lado de las vías, así como sus almacenes. El Hotel Internacional está en el Callejón del Hotel, sobre la Ave. Juárez, construido de adobe y hay un banco (manzana 12, ave. Ferrocarril). La plaza aparece señalada y señala claramente el lugar donde se toca música, y el material: madera. Alrededor de ella se encuentra una escuela pública ubicada en la manzana 7, adyacente a la calle Iglesia (sobre lo que hoy es la calle Vicente Guerrero). Aunque no aparecen en este mapa, hay que mencionar que se abrió una escuela mixta en el Partido Romero el día 5 de febrero de 1896, y otra el 5 de mayo en el partido La Fuente que contaba con 60 a 70 alumnos.¹⁴

2.- Trazo urbana. A pesar de los adelantos hechos en la ciudad, las calles siguen sin obtener un esquema ortogonal. En el desarrollo y expansión de la ciudad, el efecto que causan las vías del ferrocarril al partir en dos al poblado hace que se demarquen zonas; hay más edificaciones hechas con ladrillo cercanas a las vías, señalando el poder adquisitivo y las clases sociales que podían construir con este nuevo material. Las

conexiones viarias siguen siendo las avenidas Juárez y la Ferrocarril, así como las vías del tren, para transporte e intercambio de mercancías y personas.

Se construyen nuevas calles como la 2 de Abril y la 5 de Febrero con más de mil metros y se plantan árboles en ambos lados. Se prolonga 400 metros la Constitución, y se ensancha la calle La Paz. Se amplió y se dio aspecto de calle al callejón Del Diezmo.

“A fin de poner en comunicación a las calles que se encuentran al Sur de la plaza de Supremos Poderes, que ha venido a ser el mercado de la Ciudad, se abrió un tramo de la calle que, partiendo de dicha plaza, se une con la de Mina”. También se empezaron los cimientos de las Oficinas Municipales y Juzgados de Letras y Menores, así como la prisión del Distrito y se construyeron varias banquetas en la Avenida Juárez, por medio de asfalto.¹⁵

3.- Usos de suelo. En esta demarcación, muy primaria de zonas de comercio y vivienda, hay un uso mixto de terrenos, aunque los negocios predominan sobre la calle Main, y sus bodegas se sitúan en la manzana 12. Hay salón público de ladrillo, un depósito de madera sobre la calle Rock (Ugarte), número 20, y sobre la Ave. Ferrocarril está el Public Hall, el cual contiene un escenario hecho de madera. En el mapa aparecen corrales y terrenos como “vacantes”. Hacia el sur no aparecen edificaciones, solo son terrenos dedicados al cultivo de hortalizas y sembradíos.

4.- Infraestructura y equipamiento. El adobe sigue siendo el sistema constructivo más usado, aunque este ha caído en desuso en El Paso, ya que empieza a ser sustituido por materiales más “modernos” como el ladrillo y la madera. En 1895, dentro del marco de las políticas higienistas, se desecaron pantanos en diversas partes de la ciudad y suburbios por orden del Sr. Jefe Político Fito Arriola, y además se menciona que “encontrándose en completa oscuridad la avenida de la Estación del Ferrocarril Central Mexicano, la de Juárez, y otros puntos de la ciudad, se aumentó el alumbrado contando hoy con 80 focos de luz”,¹⁶ avanzando de esta manera un poco hacia la modernidad. En la manzana 3 aparecen tres nuevas estructuras de ladrillo (una de ellas será en un futuro el Hotel Porfirio Díaz, hoy Edificio San Luis), dos de ellas son para hospedaje. Se edifican dos estructuras más de adobe en la cuadra 4 con salón de baile. Surgen algunas áreas de diversión hechas también con adobe en la manzana 6.

“Para proveer de agua abundante al Jardín de la Plaza principal, se colocó una bomba más, de mano, en el interior de la Cárcel y se tendieron tubos de fierro de la cárcel a la Plaza utilizando así los brazos de los reos que no salen a las obras públicas”.¹⁷ Hay existencia de un pozo de agua y bomba, sobre la Avenida Juárez, casi en contraesquina de la Aduana.

5.- Acequia. La acequia aparece señalada, así como los diversos puentes de madera que sobre ella cruzan las vías del ferrocarril y la calle principal, así como una alcantarilla, cerca de la manzana 24. El tren al parecer sigue el camino que marcan los diversos ramales de la acequia.



FIGURA 11.

Calle Del Porvenir (Vicente Guerrero), 1900

Fuente: La cara del tiempo. La fotografía en Ciudad Juárez y El Paso (1870-1930), Miguel Ángel Berumen, 2002. Pág. 57.

2.3 MAPA CIUDAD MODERNA, CIUDAD JUÁREZ (C. 1907), MANUEL M. MENDIOLA



FIGURA 12.

Plano de Ciudad Juárez, mostrando la Ciudad Moderna, escala 1:5000

Fuente: Santiago (2011).

Es el primer mapa que regulariza la división de la tierra con su traza urbana y trata de imponer un orden en cuanto a lotificación y ubicación futura de nuevos asentamientos en la ciudad, además de señalar los nuevos equipamientos. De acuerdo con Francisco Ochoa, en su artículo “El ferrocarril: un factor en la transformación de la arquitectura de Paso del Norte al final del siglo XIX”,¹⁸ la traza urbana fue transformada por la organización del uso del suelo, con algunas reminiscencias del usado en El Paso. “La existencia en los

trazos de una calle principal y callejón de servicio fue el común del proyecto modernizador de las autoridades municipales conocido como Plano de la Ciudad Moderna, en 1903” (Brown, 2009), plano que según señala el autor fue realizado por el ingeniero Manuel. M. Mendiola.

“El 21 de agosto de 1905, el ayuntamiento y el ingeniero Mendiola firman un contrato para la elaboración del plano de la ciudad moderna. Se incluyen el perímetro que comprenden las propiedades y terrenos ubicados en los partidos Mejía, Juárez y Lerdo”,¹⁹ pero Néstor Valencia dice que este fue hecho hasta 1907. El mapa se encuentra actualmente en original en la biblioteca de la Universidad de Texas en El Paso, en la sección de Colecciones Especiales, sin fecha, pues fue recortada.

Ruth Schaffner Etnier citada por Martínez, describe en su libro *Mexican Life on the Rio Grande* cómo era la ciudad, con “sus casas bajas de adobe, tiendas húmedas malolientes, sucias, pequeñas y estrechas” (Martínez, 1982, p. 52). Añade que con la introducción del servicio de tranvías que intercomunicaba ambas ciudades, la “energía” americana fue restituida de nuevo a esta ciudad, al reiniciarse el cruce de personas y mercancías de una manera más accesible.



FIGURA 15.
Ciudad Juárez, c. 1900.

Fuente: Autor anónimo. C.L. Sonnichsen Special Collections Department, UTEP.

Interpretación

1.- Espacios simbólicos-imagen urbana. De acuerdo con Esparza (1986), en 1901 se inaugura una nueva Guarnición de la Plaza situada en la Avenida Lerdo y la Cárcel Pública. En 1903 se comienza la reconstrucción del Teatro Juárez en la Avenida Lerdo y Cerrada del Teatro y se inaugura la Plaza de Toros hecha de adobe²⁰ en la calle Ferrocarril. En 1905 se construye el hipódromo con apoyo de inversionistas americanos, así como restaurantes, y cantinas. Bajo el mandato de Enrique Creel, electo como gobernador de Chihuahua en 1904, el estado tuvo su máximo auge. En 1906 se construyeron escuelas como la de Artes y Oficios y la Escuela de Agricultura de Ciudad Juárez de los Hermanos Escobar y aparece la clase media urbana, que goza de un ingreso estable. A la Misión de Guadalupe se le cambia la fachada hacia una más “moderna”, hecha de ladrillo y cemento; se edifica una escuela entre la calle de la Constitución y Galeana. Todas estas edificaciones se aprecian en el plano.

¿Qué ciudad planeaba Enrique Creel? De acuerdo con las Actas de Cabildo del 13 de diciembre de 1904, Creel pidió que se delimitara un perímetro, y sus límites eran los partidos Lerdo, Mejía y Juárez (se escogieron

estos ya que habría menos indemnizaciones, por lo tanto, menos costo para el gobierno) para agrupar a la población y que se le incluyeran todos los “adelantos modernos”, dejándose fuera el lado poniente, donde existían asentamientos que el ayuntamiento había fraccionado y vendido en la última década del siglo XIX. Además, se abrirían calles rectas y continuas, surgiendo así una ordenación de trazo ortogonal en la nueva estructura urbana de la ciudad.

En el mapa, como parte de esta modernidad aparece la propuesta de un monumento, ubicado entre las manzanas 1229 y 1230 y una “Alameda”, entre las calles Honduras y Perú (que nunca se llega a realizar), sobre la ahora llamada 16 de Septiembre esquina con la Ignacio de la Peña, la cual abarcaba dos manzanas con sus respectivos callejones de servicio, y que al parecer quiere darle un remate visual y de primacía a esta avenida. El cementerio que aparecía fuera del fundo legal en el mapa de Arellano en 1894 ahora está dentro de la mancha urbana planificada, siendo esta ahora más grande que el fundo legal antes trazado hacia el sur.

2.- Traza urbana. No se urbanizaron las zonas norte y sur por la irregularidad, variación y desviaciones de sus calles (Santiago, 2002, p. 79). Dentro de los beneficios que tuvo para la ciudad se puede decir que, a partir de esta primera planificación, se siguió trazando y modificando la misma por medio de manzanas, colonias, y calles.



FIGURA 14.

Imagen Urbana de Ciudad Juárez, c.1900

Fuente: Centro de Imagen: Camino Real, Museo de la Revolución. Inicios del s. XX. Fondo Bauché. Autor anónimo.

Se ensanchó y prolongó la calle del Comercio (16 de septiembre) hasta el límite del perímetro designado en 1910, pavimentándose desde la calle Mariscal a la Constitución hasta llegar al Monumento a Juárez. Las calles Noche Triste, La Paz, Ugarte, Ignacio Altamirano y 21 de marzo, también se alinearon y ampliaron.

En la Figura 15 se puede apreciar la calle Lerdo, sin pavimentar y con algunas banquetas hechas de madera. Las fachadas de las viviendas son austeras, sin ningún tipo de decoración, típicas de la gente de clase media o de escasos recursos. “De acuerdo con el censo General de la República Mexicana de 1895, las viviendas unifamiliares de un piso predominaban sobre las de dos o más pisos” (Chanfón y Vargas, 1998, p. 188). De acuerdo con el censo de 1900,²¹ cerca del 50% de las habitaciones se consideraban chozas (las cuales servían al mismo tiempo de recámara, comedor, cocina y lugar para los caballos o animales), y las vecindades registraban de 600 a 800 personas, lo que marca un alto índice de hacinamiento.

Figura 15. Av. Lerdo, principios del s. XX con bifurcación con la calle Del Arco



FIGURA 15.

Av. Lerdo, principios del S. XX con bifurcación con la calle Del Arco

Fuente: Colecciones Especiales, Biblioteca Central Carlos Montemayor, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

En el mapa de Mendiola, los caminos que conducen a los diferentes partidos y propiedades hacia afuera del casco alrededor de la plaza, se yuxtaponen con la traza propuesta hecha por él, apareciendo con líneas punteadas los caminos y al parecer amplios terrenos y las edificaciones están marcadas con color rosa (aunque pudieron ser de color rojo hace ya más de un siglo). Las diferencias topográficas del terreno son dibujadas en este plano en la parte poniente después de las líneas del ferrocarril principalmente, a un lado de los arroyos que bajan de la montaña. Estas afluentes están indicadas junto a las líneas que muestran dónde se localizan las elevaciones hacia el lado norponiente, marcando las avenidas de agua de la montaña durante la época de lluvias en su bajada hacia el río Bravo, y que sirven como delimitantes o bordes de la traza urbana moderna. También aparece el Camino Real, que todavía se puede distinguir en la calle 5 de febrero, y en la Ugarte. En la parte norponiente hay 46 manzanas marcadas en color amarillo, probablemente designadas para la gente de escasos recursos.

La ciudad empieza a densificarse hacia el lado surponiente, y sobre la calle Del Comercio hacia el este. Fueron desapareciendo paulatinamente los espacios destinados a uso agrícola, aunque se respetaron las acequias, y surgieron en su lugar nuevas colonias, espacios industriales y comerciales, así como recreativos. Debido también a la falta de reglamentos, la ciudad creció sin tomar en cuenta calles, y los servicios públicos no crecían al mismo tiempo.

3.- Usos de suelo. La localidad fue creciendo en las primeras décadas del nuevo siglo XX, sus habitantes se fueron haciendo de tierras, de manera restringida para evitar la acaparación de propiedades por medio de la Ley de medidas y enajenación de terrenos municipales, emitida en 1905, en la cual cada ciudadano solo podía adquirir una propiedad de las siguientes: un solar del fundo legal, otro para la agricultura y otro para pastizal. Así, fueron surgiendo los primeros agrupamientos de tipo socioeconómico: hacia el sur se encontraba clase media, en las vías del ferrocarril se construyeron bodegas y pequeñas industrias, en el oeste fue para la clase obrera pobre, en el este para la clase pudiente.

Con la nueva Ley de Enajenación de 1905, se permitió que el Municipio comprara terrenos a precios bajos y no los dejaban expropiar, lo que después produjo un encarecimiento de estos al subir de precio por toda la infraestructura que se construyó.

4.- Infraestructura y equipamiento. Aunque este mapa no lo muestra, hay que mencionar que el periódico El Paso Herald Post publica en 1901 un proyecto para llevar agua a la ciudad por medio de pozos que

usarían electricidad. En 1904 se cotizó inicialmente la introducción de la línea de agua potable, a un precio de aproximadamente 36,000 pesos y se concursó teniendo un costo de 75,000 pesos al final.²² La comisión para la modernización de la ciudad consideró como perímetro susceptible de “recibir los beneficios de entubación de agua”:

- La plaza de la Constitución y calle principal hasta la casa del señor José Ma. Flores, terminando en la acequia madre;
- Desde la jefatura de policía por las calles de la primera cárcel, La Paz, El Médano, El Porvenir y La Constitución hasta conectar con la calle Del Comercio;
- De la jefatura, por la calle de la cárcel, Chamizal y Constitución hasta caminar por la acequia madre;
- De la calle del Chamizal a la Del Comercio pasando por la Av. Juárez;
- De la calle del Chamizal a la Del Comercio atravesando por la Av. Lerdo;
- De la jefatura política a la esquina de la calle El Médano por la calle de El Porvenir.

En este cerco no se incluyeron las calles Aldama, Alatorre, Del Cuartel y de la Cárcel hasta la jefatura política (Santiago, 2011, p. 88). Este solo ayudó a la ciudad, más no así a las granjas que seguían dependiendo del agua proveniente del río Bravo. Parecería que se da inicio a partir de esta época, a la división de la ciudad en dos, la urbana y la rural.

La introducción del drenaje fue pensada, pero por falta de ingresos por parte del gobierno municipal, se hizo realidad después de 1909. Se contrataron servicios de alumbrado público con la compañía International Light Power, Co. (Santiago, 2002). En cuanto a servicios, con la electricidad se introdujeron los tranvías eléctricos y el alumbrado público. Para mediados del año, la línea de tranvías eléctricos de la ciudad ya mide 3,269 metros.²³

El Informe sobre la administración municipal en 1909 de Félix Bárcenas, Imprenta de Gobierno, Chihuahua, 1909, dice:

Como un avance de las tendencias modernizadoras de la época, el 9 de enero de 1909, se puso en funcionamiento el tranvía eléctrico de la compañía El Paso Electric Railway, mismo que hizo su primer recorrido internacional del centro de El Paso a Ciudad Juárez. La compañía estaba formada por la sociedad de Joseph McGoffin, Zacarías White, Anson Mills, Inocente Ochoa y Mariano Samaniego.²⁴

5.- Acequia. Las principales acequias son dibujadas y señaladas con su nombre, pero no así los ramales que salen hacia la zona agrícola y que se pueden apreciar en el mapa. Tres de estos terminan al parecer antes de llegar hasta el nuevo hipódromo. Las bifurcaciones de estas interfieren con el nuevo trazo que se propone para crear esta nueva ciudad.

En esta fotografía de una sección del mapa (Fig. 16), se puede apreciar cómo el ingeniero Mendiola superpone o marca los antiguos caminos vecinales, así como acequias y ramales, con la nueva traza urbana propuesta por él.



FIGURA 16.

Sección del mapa de Ciudad Moderna, mostrando las superposiciones hechas por Mendiola, lo planeado contra lo construido

Fuente: Elaboración propia

2.4 CROQUIS DE CIUDAD JUÁREZ (GENERAL JUAN NAVARRO, 1911)

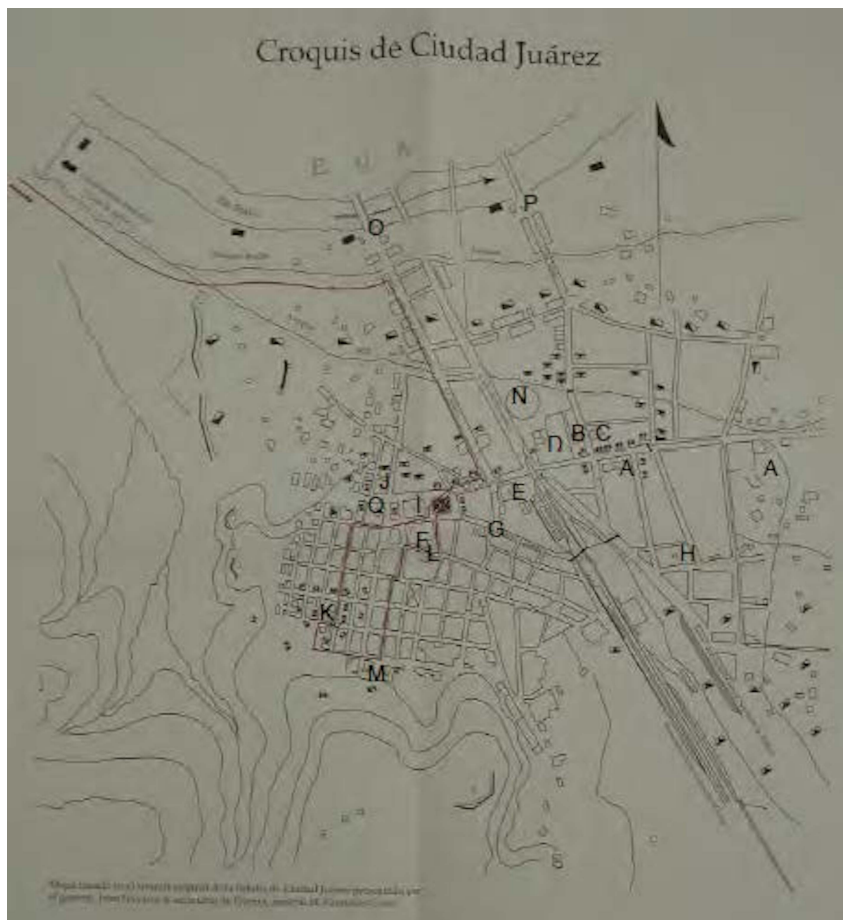


FIGURA 17.
Croquis de Ciudad Juárez, 1911
Fuente: Berumen (2003).

Durante la década turbulenta de 1910-1920, la ciudad se vio involucrada en diferentes acciones, entre ellas cabe mencionar la importante reunión entre el presidente Porfirio Díaz y su homónimo William Howard Taft en 1909, así como la presencia de Francisco I. Madero en la Casa de Adobe en 1911, y Pancho Villa con la fallida toma de Ciudad Juárez en el mismo año. Las ciudades fronterizas del lado americano fueron en su mayoría refugio de las personas que huían de la Revolución Mexicana.

1911 es el año que marca la historia como la toma de Ciudad Juárez por las tropas maderistas, según el periódico *El Paso Herald Post*, así como la firma de Tratados de Ciudad Juárez, y en los cuales Porfirio Díaz renunciaba a la presidencia del país.²⁵

Este mapa nos habla de cómo fue el avance de los “enemigos” día a día, desde el norte y cercando a la ciudad en tres días, derrotando al final a los federales, por medio de rectángulos rellenos de diferentes maneras según se evanzaba, sin embargo, también nos enseña la conformación de la ciudad durante este conflicto armado.

1.- Espacios simbólicos. El crecimiento de la ciudad, los barrios, como eran llamados los nuevos asentamientos, surgieron “alrededor del centro de comercio, en las zonas aledañas cercanas al puente internacional y a las vías del ferrocarril” (Santiago, 2002, p. 93). Existían grandes extensiones de tierra sin ocupar. Estos dueños de grandes terrenos empezaron a diseñar sus propios “barrios en la periferia del plano de la ciudad moderna, pero dentro del área urbana previamente delimitada” (Santiago, 2002, p. 94). Con esto surgió en 1913 el Barrio Bellavista; el Barrio Alto, y se fraccionó cerca del Arroyo Colorado por parte

de los hermanos Escobar (1917). No se construyó vivienda durante los años de 1910 a 1915 debido a los conflictos armados (Santiago, 2002, p. 99).

En el croquis de Ciudad Juárez, la línea roja representa (Fig. 17) la ruta que tomaron los fotógrafos y prensa desde el norte, por la ribera del río Bravo para relatar la batalla (Scott Photo Co. y James Hare). Con un círculo verde se señalan los edificios que sufrieron daño por este conflicto bélico: a) Cuartel General, b) Jefatura de armas, c) Teatro Juárez, d) Cuartel 14° Regimiento, e) Aduana Fronteriza, f) Casa Sr Mestas, g) Cuartel 3er. Regimiento, h) Escuela 29, i) Iglesia, j) Cárcel Pública, k) Cuartel Federal, l) Hospital de la Paz, m) Hospital Militar, n) Plaza de Toros, o) Caseta aduanal, p) Caseta aduanal, q) Jefatura Política. Algunas de estas edificaciones las podemos ver en la Figura 18 en donde se aprecia el antes y después de la batalla acaecida en esta ciudad y los estragos que sufrieron.



FIGURA 18.
Oficina de Correos, antes y después de los combates
Fuente: The Aultman Collection. El Paso Public Library.



FIGURA 19.

Ciudad Juárez, agosto 1910. Frances Raterman

Fuente: C.L. Sonnichsen Special Collections Department, UTEP.

Ernest Peixotto, en su libro *Our Hispanic Southwest*, publicado en 1916, habla de cómo fue esta destrucción de todo lo edificado hasta ese entonces, de ser una ciudad parcialmente floreciente, y en donde se hacía todo lo prohibido en El Paso, como el juego, peleas de gallos, corridas de toros y un hipódromo, a encontrar ahora en cada cuadra el impacto de los enfrentamientos: las viviendas con agujeros y en ruinas, de la biblioteca pública solo quedaban piedras; la oficina de correos presentaba también huellas de los combates, y junto al Monumento a Juárez se encontraba un edificio de ladrillo casi destruido, sin puertas ni ventanas, que posiblemente se refería a la Escuela 29, en donde se escondieron los huertistas hasta que los detuvieron y fusilaron. Los muros de adobe se perforaban uno a uno para que pudieran servir de protección. La Plaza de la Paz (que probablemente Peixotto se refería a la de Armas), tenía jardines maltrechos, con árboles llenos de polvo, contrastaban con el verde y la prosperidad que se veía en San Jacinto Square. Los hoteles sirvieron como cuartel a los revolucionarios. La Escuela de Agricultura, fue tomada también, se usó como hospital hasta 1917. A pesar de haberse firmado el tratado de paz en 1911, las batallas continuaron en la ciudad hasta 1919.

2.- Traza urbana. La expansión de la ciudad respecto a la Plaza de Armas como punto de partida ha crecido un poco respecto al mapa anterior de la Ciudad Moderna. Las calles que aparecen como referencia en este croquis son: Av. Juárez, Calle del Ferrocarril, Av. Del Comercio, Av. Vicente Guerrero, Av. Lerdo, al parecer las principales en ese entonces. Las vías del ferrocarril se dividen en dos a partir de la Avenida del Comercio, en Ferrocarril Central Noroeste de México y Ferrocarril Central Norte de México.

3.- Usos de suelo. Durante este periodo, los molinos de harina que existían seguían trabajando; los hermanos Escobar abrieron una fábrica de escobas, de las pocas industrias que pudieron hacerlo. Se construyó el Cine Anáhuac, también conocido como Alcázar posteriormente (González de la Vara, 2002).

4.- Infraestructura y equipamiento. Para 1910, algunos avances en cuanto a infraestructura fueron la ampliación y pavimentación de la calle Del Comercio desde la Mariscal a la Constitución, llegando al Monumento a Benito Juárez. Se modificaron nomenclaturas: la calle De la Cárcel se le llamó Mariscal y la llamada El Chamizal cambió a Ignacio Mejía.²⁶ Todo esto previo a la inauguración del Monumento a Juárez el 16 de septiembre de ese año. A mediados de este año se extiende la infraestructura del drenaje y agua desde la calle Mejía hacia el norte, tanto por la Avenida Juárez como calle Lerdo, llegando a ambos puentes.²⁷

A pesar de los esfuerzos por lograr esta transformación a una ciudad moderna, todavía en 1910 la mayoría de las calles no estaban recubiertas de asfalto, y es hasta 1918 que esto sucede, en un principio sobre las tres calles principales: Avenida Lerdo, Avenida Juárez y Comercio, pero el trabajo no se termina hasta octubre de 1921 (Metz, 1993). La industria se empieza a establecer a lo largo de las vías del tren.

Después de la toma, el gobierno municipal no tenía presupuesto, y se pensó en tener ingresos. Según Santiago (2002), se empezó a cobrar impuestos por rubros que en un principio no se pensó, como el agua entubada, extracción de materiales de construcción, renta de tierras y vendedores ambulantes.

Todo esto permitió generar buenos ingresos, con lo que se pudo retomar la introducción de servicios. “Se estableció un drenaje colector con tubos de concreto más anchos y para 1915 ya se habían construido tres mil pies de drenaje, con un costo de 150 mil pesos; se pavimentaron algunas vías como las avenidas Juárez y Lerdo, así como la calle Del Comercio” (Santiago, citando la fuente como Actas de Cabildo, del 9 de mayo de 1917). A pesar de estos esfuerzos por recabar ingresos, estos no fueron suficientes y tuvieron otra crisis cinco años más tarde. En 1918, el gobierno municipal instaló baños públicos para el beneficio de los pobres e inmigrantes, como una ayuda a las personas sin este servicio necesario.

Los avances en esta ciudad moderna se pueden ver en la Figura 20, foto tomada del mismo libro de Miguel Ángel Berumen, y en la cual se aprecian postes de telégrafos, banquetas, al parecer hechas de madera y tierra. Los árboles plantados sobre la calle en vez de estar sobre ellas al igual que los postes; y las vías públicas, como la mayoría en ese entonces, estaban sin pavimentar, eran de tierra o arena.

5.- Acequias. El sistema de acequias aparece en este mapa, al igual que las conexiones con El Paso del ferrocarril por medio de los cuatro puentes, y calles como la Ave. Juárez, Ferrocarril y Lerdo, aunque no se aprecian los ramales de estas.

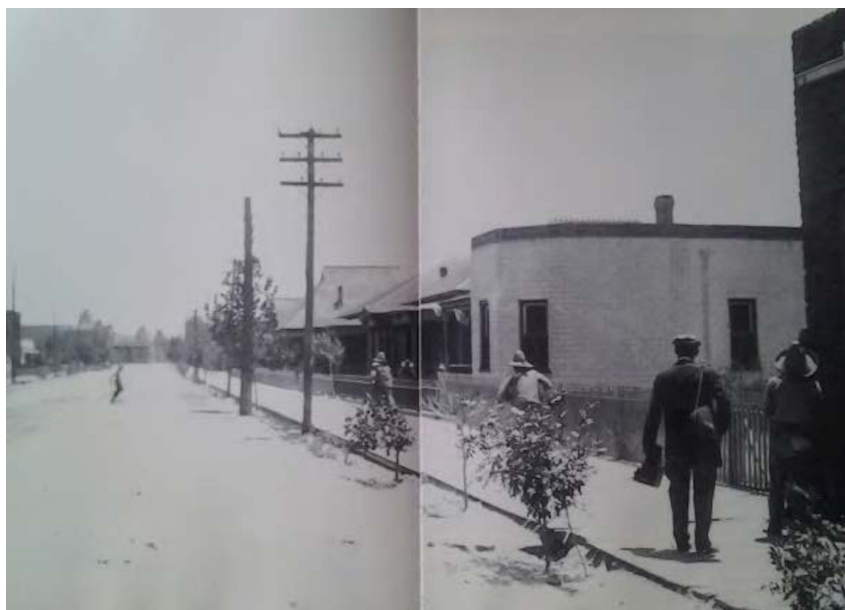


FIGURA 20.

Imagen urbana de Ciudad Juárez en 1911

Fuente: 1911: *La batalla de Ciudad Juárez*, Vol. II. Miguel Ángel Berumen (2003). C.L. Sonnichsen Special Collections Department, UTEP.

3. ANÁLISIS DE RESULTADOS

A continuación se narran las conclusiones obtenidas por cada mapa estudiado, tanto de Ciudad Juárez como de El Paso:

1.- Plano de los Ejidos y Fundo Legal del Distrito Bravos (Ing. Salvador Arellano, 1894)

Los crecimientos urbanos que se generaron en torno al centro, que era la plaza, provocaron de alguna manera una “zonificación” o usos de suelo definidos en las calles principales, una de ellas la Del Comercio. La Calle Lerdo y Avenida Juárez aumentaron su importancia al pasar a ser conectoras con la ciudad de El Paso al construirse los puentes que se erigieron para el uso de tranvías jalados por mulas y el paso del tren para el transporte de mercancías, lo que agilizó el intercambio entre ambas poblaciones. La calle Del Comercio, considerada la más importante, corre paralela al río Bravo, caso contrario a lo que sucedía en El Paso, en donde la calle de este mismo nombre es perpendicular al río, partiendo de la plaza Pioneer.

Los cambios que provoca la llegada del ferrocarril se reflejan también en la configuración de la ciudad, pues esta se empieza a expandir hacia el sur, a lo largo de las vías del tren. La Plaza de Armas pasa de ser un espacio público sin un carácter en 1881 —a unas cuadas de ella solo se ven huertos y viñedos— a uno totalmente diferente, con una función más definida nueve años después, en 1890; aparecen nuevas construcciones, algunas ya presentan dos pisos, al igual que otras más frente a la Aduana; la plaza ahora presenta una conformación más definida al hacerse un trazo más formal y delimitar espacios en la misma, las fachadas de las construcciones que la rodean cambian del color ocre a blancas. Los edificios del ferrocarril, como bodegas, talleres o estación, se definen perfectamente sobre el paisaje urbano, con sus techos a dos aguas, junto a la Aduana. La electricidad ha llegado, por lo menos en los alrededores de la plaza.

La ciudad empieza a consolidarse un poco antes, como se aprecia en el mapa de El Paso, Tex. Juarez, Mex., Sanborn-Perris Map Co., marzo de 1893, el cual sirve para valorar de una manera más cercana los cambios en cuanto a estructura urbana cerca de la plaza y principales calles, y en donde ya aparece definida en un plano la traza urbana que se va transformando hacia esta modernidad, al adoptar nuevos sistemas constructivos, como el ball frame, así como materiales que han sido traídos en el ferrocarril (ladrillo, madera y vidrio), desplazando

al sistema constructivo nativo vernáculo de uso común entre los habitantes que había estado presente desde los tiempos de la fundación, el adobe.

La ciudad ve restringido su crecimiento hacia el norte, debido a las avenidas del río Bravo, que además forma parte del límite internacional. Sin embargo, hacia abajo del río siguió el desarrollo, que junto con las acequias permitieron que el crecimiento urbano se dirigiera hacia el este de manera difusa.

Los viñedos y huertas ahora rodean este nuevo desarrollo urbano definido por las nuevas edificaciones que muestran el crecimiento hacia una ciudad, sin imaginar lo que vendría después: la derogación de la zona libre, sequías, inundaciones y devaluación de la plata, que finalmente harían que la población disminuyera su número y empezarán a buscar nuevas fuentes de ingreso, cambiando lo actividad agrícola por la turística.

La delimitación de un “fundo legal”, que se tuvo que inventar, por prevalecer hasta ese entonces los ejidos, los cuales no se habían repartido por convenir así a intereses personales, se verá afectado al entrar la Ley de Enajenación de 1905, provocando así especulación con los nuevos terrenos a fraccionar. Había que ganarle la carrera a El Paso a pasos agigantados, y para eso había que empezar por ordenar la ciudad.

Los servicios con los que se contaba en ese entonces eran el ferry, el cual era una barcaza que cruzaba el río y que transportaba personas, animales y mercancías entre ambos poblados.

En estos momentos podemos decir, que la configuración del territorio en Ciudad Juárez era más compacta en el centro y difusa en el campo, mientras que en El Paso era más compacta y regulada en cuanto a su crecimiento.

2.- Ciudad Juárez, 1898. Sanborn's Map

Cuatro años después del mapa hecho por Arellano, y a pesar de la crisis que se vivía por diferentes situaciones, las inundaciones que sufrió la ciudad en 1897 ayudaron al surgimiento de medidas de saneamiento.

Los usos de suelo han crecido un poco, las actividades son variadas. Han aparecido nuevos edificios hechos de ladrillo y algunos más de adobe. En la parte sur se observan lotes dedicados al cultivo, lo que sigue denotando su carácter rural.

Se distinguen a largo de las líneas del tren más edificaciones hechas con ladrillo que con adobe, lo que demuestra ya físicamente el poder adquisitivo.

3.- Mapa Ciudad Moderna, Ciudad Juárez (c.1907), Manuel M. Mendiola

En este plano se da inicio a la división de la ciudad en dos: la urbana y la rural, pues a pesar de haber comenzado una modernización por medio de la introducción de servicios como el agua entubada, drenaje, electricidad y nuevos medios de transporte como el tranvía eléctrico, esta solo alcanza al primer cuadro. Sin embargo, las acequias prevalecieron, siendo la fuente principal de agua hacia los campos agrícolas río abajo. Las bifurcaciones de la acequia son eliminadas poco a poco, algunas de ellas se borran, por ejemplo, para darle paso a la nueva zona del hipódromo.

No existían reglamentos que ordenaran el crecimiento en conjunto de infraestructura y asentamientos humanos. La ciudad empieza a crecer y densificarse hacia el lado surponiente, y sobre la calle Del Comercio hacia el este.

Mendiola, reproduce el uso del callejón de servicio, similar al usado en El Paso, además sugiere una Alameda sobre la calle Del Comercio (lo que sería la creación de un nuevo espacio público, que nunca llegaría a realizarse), que más tarde se llamaría 16 de Septiembre, continuando así su jerarquía de calle principal.

El plano de Mendiola sobrepone la traza urbana sobre la existente, proponiendo con esto un nuevo ordenamiento en cuanto a uso de suelo y la configuración de la ciudad, pues muchos terrenos y propiedades son divididas o expropiadas para darles un nuevo uso, como el de calles.

A inicios del siglo XX, la ciudad requería un nuevo ordenamiento urbano, nueva infraestructura y equipamiento, todo esto para apoyar a las empresas de tipo industrial y mercantil, así como a la ganadera. Para facilitar todo esto se promulga la Ley de Medidas y Enajenación de Terrenos Municipales, emitida en 1905, mediante la cual se estableció que un ciudadano solo podía adquirir tres terrenos.

4.- Croquis de Ciudad Juárez (General Juan Navarro, 1911)

La mayor parte de la infraestructura y equipamiento, así como nuevos comercios que se habían creado para darle esta nueva configuración de urbe moderna a Ciudad Juárez, se borraron con la llegada de las batallas de la Revolución a esta frontera, por lo que el crecimiento se detuvo por algunos años.

A mediados de la primera década del siglo XX, ya se empezaba a reconstruir parte de los servicios como el drenaje y pavimento en la Avenida Juárez, Lerdo y Del Comercio.

El escaso crecimiento urbano que sucedió en la ciudad se dio en parte en los grandes terrenos por acaparamiento que se había dado a inicios del siglo XX, al empezar a urbanizarse estos fuera del casco del centro, pero dentro del perímetro de la ciudad.

La expansión urbana, respecto a la Plaza de Armas como punto de partida, ha crecido un poco en comparación con el mapa anterior de la Ciudad Moderna.

4. CONCLUSIONES

La noción de una ciudad moderna representaba urbanizar a estos nuevos centros de población, lo que significaba infraestructura y equipamiento con adelantos tecnológicos como la electricidad, el teléfono, el telégrafo, el concreto, el ferrocarril; así como el uso de nuevos materiales de construcción como la madera, el ladrillo, el vidrio y el hierro, que cambiaron el sistema constructivo en ambas ciudades, primero El Paso y posteriormente Ciudad Juárez (décadas después), y con ello quedó atrás el adobe.

Se crearon asentamientos junto a la vía del ferrocarril, tanto de vivienda como comercio y servicios. Los nuevos habitantes, de diferentes nacionalidades y formas de ganarse la vida, transformaron de manera significativa esta frontera mexicana.

La acequia fue una parte importante en el desarrollo inicial (y luego posterior), pues determinó en un principio el trazo de las principales calles, al seguir algunas de estas de manera paralela su curso, aunque en la vecina ciudad del norte, esta desapareció por completo a finales de 1887.

La Revolución Mexicana, por ejemplo, cambió el sentimiento de seguridad en las zonas rurales del interior del país a uno nulo y que solo podían ofrecer las ciudades del norte de México, en especial las fronterizas, pero también provocó un estancamiento de esta ciudad moderna.

Sin embargo, vale la pena preguntarse, ¿Cuál sería la configuración hoy en día si Ciudad Juárez hubiera contado con los recursos económicos y la ayuda del gobierno para dar ese salto hacia una verdadera modernidad?

5. BIBLIOGRAFÍA

- Almada, F. R. (1968). *Diccionario de historia, geografía y biografía chihuahuenses*. Universidad de Chihuahua. Departamento de Investigaciones Sociales. Sección de Historia. (2ª. Edición ed.). Ciudad Juárez: Impresora de Juárez, S.A.
- Berumen, M. Á. (2002). *La cara del tiempo*. (B. y. Editores, Ed.) Ciudad Juárez: Cuadro por Cuadro. Imagen y palabra. Berumen y Muñoz Editores.
- Berumen, M. Á. (2003). *1911: la batalla de Ciudad Juárez*. (B. y. M., Editores, Ed.) Chihuahua, Chihuahua, México.
- Brown, R. (2009). *Introducción e impacto del ferrocarril en el norte de México*. Ciudad Juárez: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Capel, H. 2002. *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Horacio Capel. Colección La Estrella Polar. Ediciones del Serbal.
- Chanfón, O. C., y Vargas S. R. (1998). *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos*. Vol. III. El México Independiente, Tomo II. Afirmación del nacionalismo y la modernidad. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D. F., Fondo de Cultura Económica.

- Chávez, J. C. (1993). Catálogo de las Actas de las Sesiones del Ayuntamiento de Ciudad Juárez, Chihuahua, 1890-1891. *Cuaderno de trabajo 12*. Invierno. Unidad de Estudios Regionales. Ciudad Juárez. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Chávez, J. C. (1993). Catálogo de las Actas de las Sesiones del Ayuntamiento de Ciudad Juárez, Chihuahua, 1892-1893. *Cuaderno de trabajo 16*. Invierno. Unidad de Estudios Regionales. Ciudad Juárez. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Contreras, A. (2011). *La construcción del imaginario de ciudad moderna durante el porfiriato*. Instituto de Investigaciones Estéticas. Universidad Nacional Autónoma de México. Investigación y Diseño. Anuario de posgrado 07. México DF: UAM-X, CyAD.
- Crone, G. R. (1956). *Historia de los mapas*. (L. A. Campos, Trad.) México, D.F., México: Fondo de Cultura Económica.
- Esparza, I. (1986). *Cronista de la ciudad. Monografía histórica de Ciudad Juárez*. Ciudad Juárez: Imprenta Lux.
- González de la Vara, M. (2002). *Breve Historia de Ciudad Juárez y su región*. Colección Paso del Norte. El Colegio de la Frontera Norte, New Mexico State University, Ediciones y Gráficos Eón, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Gómez Prado, C. A. y Costilla Enríquez, J. J. (2017): "Devaluaciones históricas del peso Mexicano", *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, México, (agosto 2017). En línea: <http://www.eumed.net/cursec/on/ecolat/mx/2017/devaluaciones-peso-mexico.html> (Consultado 9 junio, 2022).
- Hodges, G. (2010). *El Paso, Texas, and Ciudad Juárez, Chihuahua, 1880-1930: A Material Culture Study of Borderlands Interdependency*. Dissertation. El Paso: University Texas at El Paso. Pro Quest.
- Kearney, M., Knopp A. y Gawenda, P. (1995). *Border Cuates. A history of the U.S.-Mexican Twin Cities*. Austin: Eakin Press.
- Marín, Á. y Morales, J. (2010). Modernidad y modernización en América Latina: una aventura inacabada. *Nómadas, Revista de Ciencias Sociales y Jurídicas*. Vol. 26.
- Martínez, O. (1982). *Ciudad Juárez: El auge de una ciudad fronteriza a partir de 1848*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Metz, L. (1993). *El Paso Chronicles*. El Paso: Mangan Books.
- Montañez, G. y Delgado, O. (1998). Espacio, territorio y región: Conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía*, Vol. VII, No. 1-2, 1998. Universidad Nacional de Colombia.
- Pastor, F. T. y Ortolá S. D. (2002). *Historia de la ciudad II: Territorio, sociedad y patrimonio*. Valencia, España, Colegio de Arquitectos de Valencia, S. D. Ortolá, Ed.
- Peixotto, E. (1916). *Our Hispanic Southwest*. (c. S. Sons, Ed.) New York: Charles Scribner's Sons.
- Santiago, G. (2002). *Propiedad de la tierra en Ciudad Juárez, 1888-1935*. Colección Paso del Norte. Tijuana: Ediciones y Gráficos Eón.
- Santiago, G. (2011). Políticas federales e intervención empresarial en la configuración urbana de Ciudad Juárez, 1940-1992. Tesis doctoral. El Colegio de Michoacán, A.C., Centro de Estudios Históricos.
- Spener, D. y Staudt, K. (1998). *The U.S.-Mexico Border. Compilation. Transcending Divisions, Contesting Identities*. Boulder: Lynne Rienner Publishers. Inc.
- Valencia, N. (1969). Twentieth Century Urbanization in Latin America. Thesis for the Degree Master of Arts. The University of Texas at El Paso. ProQuest Information and Learning Company, Ann Arbor, MI.
- Actas de Cabildo de Ciudad Juárez:
- La colección de leyes sobre tierras baldías y demás disposiciones relacionadas con las mismas. Comprende del año de 1863 a 1943. Secretaría de Agricultura y Fomento, México, 1944.
- "Una legislación de graves consecuencias, El acaparamiento de tierras baldías en México, con el pretexto de colonización, 1821-1910", *Historia Mexicana*, núm. 1, vol. XXXIV (julio-septiembre, 1984), p.86. De Vos, Jan
- Costilla, Enríquez, C. A. (agosto 2017). Devaluaciones históricas del peso mexicano. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*.

NOTAS

- 2 Las políticas higienistas se centraban en mejorar las condiciones de vida de las personas, por medio de drenaje, agua potable, baños, alumbrado público, ensanches para una mejor ciudad.
- 3 Fuente: <http://lema.rae.es/drae/?val=modernidad>. Real Academia Española. Diccionario de la lengua española, vigésima segunda edición. (Consultado: Mayo 7, 2013)
- 4 Fuente: <http://www.wordreference.com/sinonimos/modernidad> (Consultado: Mayo 7, 2013)
- 5 Fuente: <http://lema.rae.es/drae/?val=moderno> (Consultado: Mayo 7, 2013)
- 6 Fuente: <http://www.wordreference.com/sinonimos/moderno> (Consultado: Mayo 15, 2013)
- 7 Fuente: <http://www.wordreference.com/sinonimos/modernizaci%C3%B3n> (Consultado: Mayo 15, 2013)
- 8 Fuente: <http://www.wordreference.com/definicion/territorio> (Consultada: octubre 10, 2012)
- 9 Fuente: <http://es.thefreedictionary.com/configuraci%C3%B3n> (Consultada 11 de julio, 2013)
- 10 Fuente: http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/ciudad/morfologia_urbana.html (Consultada 10 julio, 2013)
- 11 Fuente: <http://www.rae.es/rae/gestores/gespub000013.nsf/voTodosporId/4F7D3A2C5AB8F26FC125715D003A4485?OpenDocument>. Real Academia de la Lengua Española en línea. (Consultada Agosto 15, 2012)
- 12 Fuente: Archivo Municipal de Ciudad Juárez, *Actas de Cabildo*, pág. 9, párrafo 10.
- 13 Un partido se refiere a una extensión de terreno dividido por acequias. A partir de la primera Constitución de Chihuahua en 1825, surgen un año después leyes para su división en 11 Partidos, cada uno dirigidos por un Jefe Político, dos alcaldes, tres regidores y un síndico: Chihuahua, San Gerónimo, Cusihuirachi, Parral, Paso del Norte, Papigochi, Tapacolmes, San Buenaventura, Janos, San Pablo Tepehuanes, Batopilas. Estos permanecen hasta 1837, cuando se crean las Prefecturas: Chihuahua, Paso del Norte e Hidalgo del Parral, posteriormente en 1839 se establecen los Cantones y en 1853 cambian de nombre a Distritos, los cuales se subdividen en Partidos y Municipalidades hasta 1855. Francisco R. Almada. *Diccionario de Historia, Geografía y Biografía Chihuahuenses*. 2ª. Edición. 1968. Impresora de Juárez, S.A., Ciudad Juárez, Chihuahua, México. Págs. 396-397 y 429.
- 14 Fuente: AMCJ, ramo *Actas de Cabildo*, 26 de julio 1897, ff. 15.
- 15 Fuente: AMCJ, ramo *Actas de Cabildo*, 26 de julio 1897, ff. 17.
- 16 Fuente: AMCJ, ramo *Actas de Cabildo*, 26 de julio 1897, ff. 14.
- 17 Fuente: AMCJ, ramo *Actas de Cabildo*, 26 de julio 1897, ff. 16.
- 18 Publicado en el capítulo cuatro del libro *Introducción e impacto del ferrocarril en el norte de México*, por R.B. Brown(ed.), Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 2009.
- 19 Fuente: AMCJ, ramo *Actas de Cabildo*, 21 de agosto de 1905, fs.160-162
- 20 Fuente: <http://docentes2.uacj.mx/rquinter/cronicas/199-1910.htm>. (Consultada: marzo 11, 2013)
- 21 Fuente: Censos y Conteos de Población y Vivienda, 1900. <http://www.inegi.org.mx/>
- 22 *Actas de Cabildo*, 20 de diciembre de 1904, ff. 63-69.
- 23 Fuente: *Informe del C. Gobernador Constitucional del estado de Chihuahua, Enrique C. Creel, al Congreso del Estado*, 1 de junio de 1909. Ídem 24.
- 24 Fuente: *Informe sobre la administración municipal en 1909 de Félix Bárcenas*, Imprenta de Gobierno, Chihuahua, 1909. <http://docentes2.uacj.mx/rquinter/cronicas/199-1910.htm>
- 25 <http://www2.uacj.mx/cronologia/cronologia%5Cc1911.htm>. (Consultada: Febrero 9, 2013)
- 26 Fuente: *El Paso Herald Post*, 13 de mayo de 1910. <http://docentes2.uacj.mx/rquinter/cronicas/199-1910.htm> (Consultada: Febrero 10, 2013).
- 27 Fuente: *El Paso Herald Post*, 27 de junio de 1910. <http://docentes2.uacj.mx/rquinter/cronicas/199-1910.htm>. (Consultada: Febrero 10, 2013).