

Los kilómetros: la periferia negada. Apropiación del espacio público como alternativa para la creación de equidad socio territorial y disminución de violencias en la periferia de Ciudad Juárez, Chihuahua

Marín Guevara, Marissa Iveth

2019-09

<https://hdl.handle.net/20.500.11777/4369>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por Decreto
Presidencial del 3 de abril de 1981



“LOS KILÓMETROS”: LA PERIFERIA NEGADA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO COMO ALTERNATIVA PARA LA CREACIÓN DE EQUIDAD SOCIO TERRITORIAL Y DISMINUCIÓN DE VIOLENCIAS EN LA PERIFERIA DE CIUDAD JUÁREZ, CHIHUAHUA

DIRECTOR DEL TRABAJO
DR. OSCAR DESIDERIO SOTO BADILLO

ELABORACIÓN DE TESIS DE GRADO
que para obtener el Grado de
MAESTRÍA EN HÁBITAT Y EQUIDAD SOCIO TERRITORIAL

Presenta

MARISSA IVETH MARÍN GUEVARA

Puebla, Pue.

2019

CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| ÍNDICE DE IMÁGENES..... | 4 |
| ÍNDICE DE MAPAS | 4 |
| ÍNDICE DE TABLAS..... | 5 |
| RESUMEN | 6 |
| 1. INTRODUCCIÓN | 7 |
| 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... | 10 |
| 1.2 OBJETIVOS | 12 |
| <i>i. Objetivo General</i> | 12 |
| <i>ii. Objetivos Específicos</i> | 12 |
| 1.3 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN..... | 12 |
| 1.4 ORIENTACIONES METODOLÓGICAS | 13 |
| <i>i. Perspectiva epistémica del estudio: Estudio cualitativo sustentado en el enfoque fenomenológico de la producción social del espacio</i> | 13 |
| <i>ii. Etnografía y semiótica ambiental como recursos para la producción de información.</i> | 14 |
| <i>iii. Técnicas de investigación</i> | 14 |
| 2. JUÁREZ COMO CIUDAD-FRONTERA..... | 15 |
| 2.1 LA NOCIÓN DE CIUDAD-FRONTERA | 16 |
| 2.2 LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DE CIUDAD JUÁREZ | 21 |
| <i>i. Patrones de acumulación, estructura y forma urbana</i> | 23 |
| <i>ii. Juárez como polo de atracción-expulsión transfronteriza</i> | 26 |
| 2.3 LOS ESPACIOS DE LA MIGRACIÓN Y LA PRODUCCIÓN DE LA PERIFERIA | 27 |
| 3. JUÁREZ Y SUS FRONTERAS INTERIORES: SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y VIOLENCIAS URBANAS | 37 |
| 3.1 LA NOCIÓN DE SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL..... | 37 |
| 3.2 PATRÓN DE SEGREGACIÓN DEL ESPACIO URBANO DE CD. JUÁREZ | 38 |
| 3.3 VIOLENCIAS URBANAS..... | 40 |
| <i>i. Noción de violencias</i> | 41 |
| <i>ii. Violencias en Juárez: Interpretaciones</i> | 43 |
| 3.4 LA COMPLEJA PRODUCCIÓN DEL HÁBITAT NEGADO Y LA TEORÍA DEL RECONOCIMIENTO DE AXEL HONNETH..... | 49 |
| 4. LOS KILÓMETROS: LA PERIFERIA NEGADA..... | 51 |
| 4.1 CONFIGURACIÓN SOCIOESPACIAL DE LA ZONA DE ESTUDIO..... | 51 |
| 4.2 CONDICIONANTES SOCIO-ESPACIALES DE LA NEGACIÓN: COHESIÓN SOCIAL Y VIOLENCIAS EN UN CONTEXTO NEGADO. | 60 |
| <i>i. Trabajo de campo experiencial</i> | 60 |
| 4.3 LOS KILÓMETROS EN VOZ DE SUS ACTORES SOCIALES | 61 |
| <i>i. “Allá en Juárez” (Espacio vivido)</i> | 62 |
| <i>ii. Sobre la violencia (Espacios percibidos y vividos)</i> | 64 |
| <i>iii. La esperanza en “Los Kilómetros” es femenina (Espacio percibido y vivido)</i> | 66 |
| <i>iv. Vivienda</i> | 67 |
| <i>v. Trabajo</i> | 69 |
| <i>vi. Educación</i> | 72 |
| <i>vii. Comunicación y Movilidad</i> | 72 |
| <i>viii. Servicios Públicos</i> | 73 |
| <i>iv. Espacio Público</i> | 75 |
| 4.4 FORMAS DE VIOLENCIAS EN “LOS KILÓMETROS” | 79 |

| | |
|--|------------|
| <i>i. Esfuerzos por reducir la violencia</i> | 82 |
| 4.5 SUEÑOS Y ESPERANZAS | 83 |
| 5. ESPACIO PÚBLICO COMO ALTERNATIVA PARA DISMINUIR LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y LA VIOLENCIA ANÓMICA | 84 |
| 5.1 NOCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO..... | 85 |
| 5.2. LA DINÁMICA DE APROPIACIÓN SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO COMO BASE DE LA INCLUSIÓN Y EL RECONOCIMIENTO EN “LOS KILÓMETROS” | 87 |
| 5.3 PROPUESTA: CREAR EL ESPACIO PÚBLICO DESDE LAS ACTIVIDADES COTIDIANAS | 89 |
| 5.4 EJES DE ACTUACIÓN | 91 |
| <i>a) Fortalecer las relaciones de proximidad</i> | 91 |
| <i>b) Generar condiciones de inclusión</i> | 94 |
| <i>c) Crear espacios de encuentro</i> | 98 |
| <i>d) Mejorar condiciones de movilidad y comunicación</i> | 101 |
| <i>e) Incorporar espacios educativos, culturales y lúdicos</i> | 107 |
| <i>i. Identificación del área de intervención</i> | 110 |
| 6. CONCLUSIONES..... | 112 |
| 7. BIBLIOGRAFÍA..... | 114 |

Índice de imágenes

| | |
|---|-----|
| Imagen 1. Estrella de El Paso Tx..... | 20 |
| Imagen 2. Plaza de la mexicanidad. | 20 |
| Imagen 3. Muro fronterizo desde Ciudad Juárez. | 21 |
| Imagen 4. Hábitat en Riberas del Bravo. | 29 |
| Imagen 5. Triángulo de violencias de Galtung. | 41 |
| Imagen 6. Remolque con alimento para ganado..... | 54 |
| Imagen 7. Yonke en carretera a Casas Grandes..... | 54 |
| Imagen 8. Planta de PEMEX..... | 54 |
| Imagen 9. Almacén aspas eólicas..... | 54 |
| Imagen 10. Población de “Los Kilómetros” por grupos de edades. | 57 |
| Imagen 11. Grupos focales y mapeo colectivo en secundaria de “Los Kilómetros”..... | 62 |
| Imagen 12. Protesta en “Los Kilómetros” | 67 |
| Imagen 13. Tipo de vivienda..... | 69 |
| Imagen 14. Tiradero..... | 70 |
| Imagen 15. Comercio informal en “Los Kilómetros” | 72 |
| Imagen 16. Parque de “Los Kilómetros” | 78 |
| Imagen 17. Actividad con vecinos de “Los Kilómetros” | 78 |
| Imagen 18. Actividad con niños de “Los Kilómetros” | 79 |
| Imagen 19. Actividad con vecinos. Explicación de sistema de riego..... | 79 |
| Imagen 20. Kiosko de Mapeo Callejero de Museo de la Solidaridad Salvador Allende..... | 91 |
| Imagen 21. Plática de prevención del delito para Red de Vecinos..... | 92 |
| Imagen 22. Intervención en cancha del kilómetro 29..... | 93 |
| Imagen 23. Mobiliario urbano de bajo costo..... | 94 |
| Imagen 24. Corredor Seguro para Mujeres..... | 95 |
| Imagen 25. Manual de Diálogo..... | 96 |
| Imagen 26. Mapeo colectivo..... | 97 |
| Imagen 27. Mobiliario Urbano Didáctico. | 98 |
| Imagen 28. Kit de Mapeo..... | 99 |
| Imagen 29. Sistema de captación de agua “Isla Urbana” | 100 |
| Imagen 30. Producción o recualificación de espacios en “Los Kilómetros”..... | 101 |
| Imagen 31. Pasos peatonales, ciclovías y paradas de autobús en “Los Kilómetros”..... | 102 |
| Imagen 32. Paradero Pizarro..... | 103 |
| Imagen 33. Recomendaciones para vías secundarias con nivel de habitabilidad I..... | 104 |
| Imagen 34. Distribución sugerida por manual de Calles aplicada en “Los Kilómetros”..... | 104 |
| Imagen 35. Idea de diseño de señalética inspirada en “Los Kilómetros” | 105 |
| Imagen 36. Plazoleta de la Integración..... | 106 |
| Imagen 37. Red comunitaria de El Cuy en Argentina..... | 107 |
| Imagen 38. Alternativa de cine público: Cine Móvil Toto. | 108 |
| Imagen 39. Alternativa de Tianguis alternativo: Tianguis Alternativo Puebla..... | 109 |

Índice de mapas

| | |
|--|----|
| Mapa 1. Frontera Ciudad Juárez –El Paso. | 19 |
| Mapa 2. Crecimiento histórico de Ciudad Juárez. | 22 |
| Mapa 3. Ciudad Juárez en 1970. | 24 |
| Mapa 4. Periferias y niveles de bienestar en Juárez. | 30 |
| Mapa 5. Educación superior. | 31 |
| Mapa 6. Parques..... | 31 |
| Mapa 7. Transporte público..... | 32 |
| Mapa 8. Unidades médicas. | 32 |
| Mapa 9. Zonas industriales y manufactureras..... | 32 |
| Mapa 10. Unidades económicas (servicios) | 32 |
| Mapa 11. Baldíos. | 33 |
| Mapa 12. Zonificación de Ciudad Juárez. | 38 |
| Mapa 13. Marginación urbana y probabilidad de feminicidios. | 44 |

| | |
|---|-----|
| Mapa 14. Marginación urbana y probabilidad de menor infractor..... | 45 |
| Mapa 15. Delincuencia juvenil y cobertura de espacios públicos..... | 46 |
| Mapa 16. Distritos policiales con más reportes de homicidios durante 2009 y 2010..... | 47 |
| Mapa 17. Ubicación de zona de estudio en Ciudad Juárez..... | 52 |
| Mapa 18. Delimitación de la zona de estudio..... | 53 |
| Mapa 19. Colonias en zonas de atención prioritaria (ZAP)..... | 68 |
| Mapa 20. Tiendas de abarrotes en “Los Kilómetros” | 69 |
| Mapa 21. Promedio de escolaridad en Ciudad Juárez..... | 72 |
| Mapa 22. Disponibilidad de recubrimiento de calle..... | 73 |
| Mapa 23. Colonias abastecidas con agua de cisterna..... | 74 |
| Mapa 24. Centros comunitarios..... | 76 |
| Mapa 25. Parques..... | 76 |
| Mapa 26. Parques vecinales..... | 76 |
| Mapa 27. Bibliotecas..... | 76 |
| Mapa 28. Gimnasios municipales..... | 77 |
| Mapa 29. Centros culturales..... | 77 |
| Mapa 30. Propuesta áreas de intervención en “Los Kilómetros” | 110 |
| Mapa 31. Acercamiento a áreas de intervención en “Los Kilómetros”..... | 111 |

Índice de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Triángulo de violencias de Galtung con datos de Ciudad Juárez..... | 43 |
| Tabla 2. Formas de reconocimiento de Honnet y triángulo de violencias de Galtung..... | 49 |
| Tabla 3. Población en zona de “Los Kilómetros” por colonias..... | 55 |
| Tabla 4. Población de Corredor Controlado Regional..... | 55 |
| Tabla 5. Población de Granjas del Desierto..... | 55 |
| Tabla 6. Población de Granjas de San Rafael..... | 56 |
| Tabla 7. Población de Kilómetro 27..... | 56 |
| Tabla 8. Población de Kilómetro 28..... | 56 |
| Tabla 9. Población de Kilómetro 29..... | 56 |
| Tabla 10. Población de Tarahumaras..... | 56 |
| Tabla 11. Población de Villa Esperanza..... | 56 |
| Tabla 12. Problemáticas de “Los Kilómetros” | 59 |
| Tabla 13. Información de viviendas en “Los Kilómetros”..... | 67 |
| Tabla 14. Triángulo de violencias de Galtung con datos de “Los Kilómetros”..... | 80 |
| Tabla 15. Incidencia delictiva en colonias de “Los Kilómetros”..... | 81 |
| Tabla 16. Preferencias de habitantes de “Los Kilómetros”..... | 83 |

Resumen

El crecimiento histórico de la mancha urbana de Ciudad Juárez ha sido disperso y desarticulado a tal punto que ha provocado desigualdades exorbitantes en el territorio. Las periferias son los espacios más afectados; la segregación en estos espacios ha provocado que sus habitantes adopten mecanismos de subsistencia que en ocasiones se expresan en manifestaciones de violencias anómicas que surgen ante la frustración y desesperanza que el hábitat segregado les suscita. La necesidad por reforzar la cohesión social de las periferias puede tener su respuesta en la intervención de los espacios públicos como se ha hecho exitosamente en otros países latinoamericanos. La propuesta de intervención de este trabajo, se sustenta en la voz de los habitantes de la periferia de "Los Kilómetros" como base para la producción y recualificación de espacios públicos con las características para disminuir las condiciones de desigualdad que favorecen la manifestación de violencias anómicas.

Palabras Clave: Espacio público, violencia anómica, periferia, segregación socioespacial.

1. INTRODUCCIÓN

Las violencias urbanas son de los principales retos en las ciudades latinoamericanas, particularmente aquellas en las que se observan desigualdades exorbitantes; por un lado, se encuentran zonas consolidadas en donde habitan las personas con la posibilidad de pagar el alquiler de una vivienda en esos espacios, por otra parte, se encuentran los “lugares pobres” generalmente alejados de la ciudad consolidada, en la periferia. Ciudad Juárez, Chihuahua es un referente a nivel mundial en cuanto a violencias urbanas (Aziz, 2012), no obstante, existen diferencias en cuanto a las percepciones de cuáles son los lugares de las violencias; con frecuencia, se estigmatiza a las periferias y a la pobreza como espacios violentos y personas violentas (Bayón, 2012). En esta misma línea, el presente proyecto, analiza una periferia de Ciudad Juárez denominada “Los Kilómetros” desde el espacio urbano y su relación con las manifestaciones de violencias en la zona.

“Los Kilómetros” es el nombre por el que se le conoce a una zona ubicada en la periferia del sur poniente de Ciudad Juárez, Chihuahua. Esta zona tuvo su mayor crecimiento durante la década de los noventa y 2010 por asentamientos de migrantes en un espacio alejado del resto de la mancha urbana, sobre la carretera que lleva a Nuevo Casas Grandes. Son ocho colonias principales las que comprenden la zona y en ellas habitan aproximadamente 9,600 personas. “Los Kilómetros” se encuentran desprovistos de servicios como el agua, alumbrado público, sistema de drenaje o servicio de transporte público. Así como de equipamiento urbano: escuelas suficientes, centros de salud o espacios públicos.

Las colonias que conforman “Los Kilómetros” son consideradas como Zonas de Atención Prioritaria (ZAP), esto significa que son áreas en las que existen carencias económicas, de infraestructura y equipamiento urbano, de rezago educativo, inaccesibilidad a servicios de salud, a la seguridad social y ausencia de servicios básicos en la vivienda, así como de alimentación y vestido. Sin embargo, el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible (PDUS) 2016 de Ciudad Juárez, menciona que invertir en cubrir las necesidades básicas de esta zona es complicado porque implica un costo muy alto de inversión, por lo que no se pretende atender las necesidades de toda esta gente.

En otras palabras, la privación de los servicios y equipamientos a esta zona, se puede entender como un caso de inequidad social y territorial es una manera de negar la ciudad a los habitantes de “Los Kilómetros”: se les niega el derecho a los medios para subsistir, a la educación, a la salud, a la vivienda, a la seguridad social, a la cultura, al ocio y en general, a un hábitat digno para vivir. Dando como resultado una sociedad marginada con derechos negados que se traducen espacialmente en la incapacidad de acceder y beneficiarse de la ciudad. La ciudad entendida como un lugar para la vida es, por lo tanto, un hábitat en donde las necesidades básicas de las personas deben ser reconocidas como derechos humanos.

Negar el derecho a la ciudad a los habitantes de "Los Kilómetros", también significa no reconocerlos como ciudadanos juarenses y como seres humanos con dignidad. En otras palabras, no se reconoce a las personas que viven en esa zona y cómo es que la tienen que habitar adaptándose, o más bien, subsistiendo con lo poco que se les ha dado y lo que han tenido que construir. Baste como muestra, las viviendas construidas con pallets, palos de madera y pedazos de lámina que pueden observarse a lo largo del trayecto que lleva a estas colonias de la periferia. Pero, lo más importante hasta este punto es que, esta negación y falta de reconocimiento es sentida por sus habitantes.

Las personas que viven en "Los Kilómetros" reconocen la negación en la que viven, pero la interpretan diferente y por lo tanto responden de distintas maneras ante la misma condición. En algunos casos, han surgido "energías sociales" que buscan organizarse para atender sobre todo a los niños. Por ejemplo, en la zona hay algunos comedores comunitarios atendidos especialmente por mujeres que buscan la manera de obtener recursos para mantener estos espacios. O bien, ante la precariedad del servicio de transporte público en la zona, comenzó a surgir un movimiento de personas, que ofrecen un servicio similar a "Uber pirata" que recorren la carretera a baja velocidad en autos particulares con las intermitentes encendidas en espera de que alguna persona pida un viaje. No obstante, también han surgido otro tipo de respuestas que tienen que ver con actividades que involucran violencias como son los robos, asaltos o participación con el crimen organizado como un mecanismo para subsistir ante las carencias antes mencionadas.

Como señala Jusidman (2016), existen ciertos factores territoriales que inciden en las violencias en las ciudades. Dichos factores, tienen relación con procesos económicos, políticos, sociales y/o culturales que se proyectan en el territorio y van formando condiciones propicias para la manifestación de violencias. Algunas de las condiciones son la ausencia de suficientes espacios públicos y áreas verdes, la segregación social en el espacio urbano y la insuficiencia de recursos de los gobiernos municipales para la provisión de servicios urbanos. Lo que no se menciona es, que la negación del derecho a la ciudad es también un modo de violencia.

En el caso de "Los Kilómetros", la presente investigación busca confrontar las características de inequidad del espacio urbano con la manifestación de violencias en la zona que, como explica Honneth (1997), surgen como un fenómeno expresivo ante la falta de reconocimiento por parte del gobierno, de la comunidad y un reconocimiento propio que, en este trabajo se traduce como una negación violenta de los derechos de habitar dignamente la ciudad.

Como se mencionó anteriormente, el PDUS de Ciudad Juárez señala que es complicado atender las necesidades básicas de esta zona. Sin embargo, lo planteado hasta este momento indica que cerca de 9,600 personas están siendo violentadas al negarles el derecho que tienen a la ciudad.

Tomando en cuenta el Programa de Zona Libre en la Frontera Norte del Gobierno Federal¹ del presidente Andrés Manuel López Obrador, en el que se incluyen medidas como el aumento del salario mínimo en la frontera, la disminución de los precios del combustible o la disminución del impuesto del IVA, se esperaría que las fronteras fueran un polo de atracción importante. Por otro lado, las caravanas de migrantes de países centro y sudamericanos que no han obtenido éxito cruzando a Estados Unidos, también son un factor de presión hacia el crecimiento de las periferias. Todo ello conlleva problemas de inequidad social y territorial.

Ante esta problemática, el presente proyecto de investigación concluye con una propuesta de intervención en “Los Kilómetros” en la que, a través del diseño y apropiación de espacios públicos en la zona, permita crear un hábitat con mayor equidad social y territorial.

Las orientaciones metodológicas que guiaron este estudio son de carácter cualitativo con el que se busca entender la producción social del espacio; utilicé el método etnográfico y la semiótica ambiental como métodos de interpretación a la información obtenida, con el fin de obtener una narrativa del espacio desde las voces de los habitantes. Finalmente, para lograr el acercamiento con la comunidad, se usaron las siguientes técnicas: observación participante, entrevistas semiestructuradas y grupos de reflexión.

Las orientaciones teóricas de la investigación son guiadas especialmente por Axel Honneth y su teoría del reconocimiento, por Henri Lefebvre con el derecho a la ciudad, Johan Galtung con el tema de violencias complementándose con la perspectiva de las violencias en México relacionadas con el crecimiento urbano y Jordi Borja, Fernando Carrión y Jan Gehl, por mencionar algunos autores, con sus aportaciones al tema del espacio público como el principal elemento que provoca respuestas sociales organizadas y ciudadanía en las ciudades.

Mi propuesta busca fortalecer los lazos sociales de la comunidad por medio del diseño y de acciones que desarrollen la apropiación del espacio público y que, a su vez, mejoren la calidad de vida de las personas en “Los Kilómetros”. Las acciones planteadas como propuesta, estarán orientadas principalmente a los niños y adolescentes que comprenden casi el 50% de la población de la zona y a las mujeres que trabajan en el hogar y/o son madres, pues, son las que viven en mayor parte las carencias de la zona, las respuestas de violencia ejercidas, usan con frecuencia las calles, centros comunitarios y otros espacios públicos deficientes y, además, de ellas surge la mayor parte de las “energías sociales” que buscan un bien para su comunidad.

¹ La Zona Libre de la Frontera Norte se implementa como parte del Plan Nacional de Desarrollo de México de 2019. Consiste en brindar beneficios fiscales a la zona fronteriza norte del país a partir del aumento al doble del salario mínimo, la homologación de los precios de los energéticos con los estados del sur Estados Unidos de América, reducción del IVA al 8%, reducción del ISR al 20% y se establecen los municipios que conforman la franja de 25 km al sur de la frontera con Estados Unidos (Secretaría de Economía, 2019).

En resumen, el presente proyecto de investigación estudia el hábitat de "Los Kilómetros" para incidir en el mismo por medio de acciones comunitarias que tengan lugar en el espacio público y las condiciones de inequidad social y territorial en la zona se atenúen. La apropiación del espacio público por parte de los colonos, puede ser un mecanismo que coadyuve la reducción de respuestas sociales que involucren violencia y promover aquellas que buscan un bien para la comunidad. Así como puede ser un engrane para dar solución a algunos de los problemas de servicios básicos y equipamiento en "Los Kilómetros" desde la organización comunitaria.

1.1 Planteamiento del problema

Ciudad Juárez es una ciudad fronteriza al norte de México que colinda con la ciudad de El Paso, Texas al sur de Estados Unidos de América. Se estima que, en 2019 Ciudad Juárez tiene una población de 1,441,173 habitantes². Juárez, se caracteriza por ser una zona destinada al desarrollo de la industria maquiladora, principalmente por su ubicación estratégica con Estados Unidos, por lo que ha sido un polo de atracción de fuentes de empleo y población en múltiples ocasiones. Tan solo al sector maquilador se le destina más del 90 por ciento de las inversiones extranjeras para la ciudad (Secretaría de Economía, 2015, en Castellanos, 2018). Como señala el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible (PDUS) de Ciudad Juárez (2016), de los 489 establecimientos manufactureros que en 2013 se encontraban activos en el estado de Chihuahua, 320 estaban ubicados en el municipio de Juárez.

El crecimiento histórico de la mancha urbana de Ciudad Juárez guarda relación con su vocación industrial, ya que se convirtió en uno de los principales estructuradores urbanos en la ciudad (PDUS, 2016). Además, el Programa Nacional Fronterizo (PRONAF) de 1961 que fomentaba el crecimiento económico, urbano y social de las fronteras del norte del país, junto con la llegada de la industria maquiladora a partir de la implementación del Programa de Industrialización de la Frontera (PIF) de 1965, suscitaron movimientos migratorios hacia Ciudad Juárez y con ello, el interés del mercado inmobiliario por producir viviendas en torno a los parques y plantas industriales.

El modo de crecimiento urbano expansivo y disperso que se adoptó en la ciudad a partir de la década de los sesenta, posiblemente está ligado a la ausencia de un plan de ordenamiento urbano acertado enfocado en las personas y no solo en la industria maquiladora. La población migrante que no tuvo la posibilidad de tener acceso a una vivienda comenzó a asentarse en la periferia de la ciudad, junto a la Sierra de Juárez al poniente, habitando bajo condiciones de vida precarias.

² Proyección de población realizada por el informe Así Estamos Juárez 2019, a partir de Censos y Conteos de Población y Vivienda 2005, 2010, 2015 y proyecciones a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda 2010, y la Encuesta Intercensal 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (Plan Estratégico de Juárez, 2019).

Actualmente, las zonas que comprenden la periferia³ en Ciudad Juárez presentan los índices más bajos de bienestar en la ciudad, carecen de servicios y equipamiento urbano y en algunos casos, se han vuelto espacios de las violencias. Si bien, la ciudad ha recibido a miles de migrantes, también ha expulsado a las periferias a quienes no poseen los recursos necesarios para poder vivir en las zonas consolidadas.

Las desigualdades que se viven en las periferias de Cd. Juárez en comparación con las zonas más consolidadas de la ciudad, ha suscitado que en ellas se practiquen una serie de alternativas de subsistencia. Entre ellas, se pueden encontrar alternativas individuales y comunitarias que atienden diferentes necesidades, como las necesidades de transporte público o la ausencia de servicios básicos. Por otro lado, también se encuentran otro tipo de prácticas relacionadas con manifestaciones de violencia que en algunos casos son el resultado de la violencia estructural y cultural que se ha ejercido sobre las personas que son segregadas.

En los últimos años se ha presentado un incremento de violencia en México, destacan el crimen organizado, los homicidios, desapariciones y feminicidios. En el periodo de 2008 a 2011, los homicidios en Ciudad Juárez fueron el tipo de violencia predominante⁴, aunado a secuestros, extorsiones y desapariciones. En Juárez, se ha tratado de erradicar por medio de diferentes estrategias como el reforzamiento de las fuerzas policiacas o la presencia del ejército, el encerramiento o proyectos como la estrategia Todos Somos Juárez (2010) que tenía como uno de sus objetivos principales fortalecer la participación ciudadana. Sin embargo, los resultados no han sido tan favorables, ya que no se les da seguimiento a los planes y estrategias después del cambio de cada gobierno. Como resultado, la violencia ha aumentado en lo que va del 2019 (La Jornada, 2019; Animal Político, 2019, Proceso, 2019). Un ejemplo de lo anterior es que, tan solo en los primeros 3 meses de 2019, los homicidios en la ciudad aumentaron aproximadamente un 75% en comparación con el 2018 (Norte Digital, 2019). Según datos de los observatorios del Fideicomiso para la Competitividad y Seguridad Ciudadana (Ficosec) y la Mesa de Seguridad y Justicia de Juárez, los asaltos a tiendas aumentaron 42.7% y los robos un 19% del 2017 a 2018 (El Diario, 2018). Si bien, no se puede afirmar con certeza que existe una relación causal de la precariedad con la manifestación de violencias, sí son mediaciones que favorecen dichas expresiones junto con otras que vuelven a la

³ En el presente trabajo se habla sobre una periferia dividida en 3 zonas ya que, cada una de ellas presenta características distintas con base en su ubicación en la mancha urbana. La primera periferia de Ciudad Juárez detectada se ubica al poniente de la ciudad, delimitada al norte por el Río Bravo y al poniente por la Sierra de Juárez, comprende colonias como Lomas de Poleo, ANAPRA, Mariano Escobedo y Aztecas. La segunda zona se ubica al sur poniente sobre la carretera a Casas Grandes y se le conoce como "Los Kilómetros". Mientras que la tercera zona se encuentra al sur oriente de la ciudad junto al Río Bravo y comprende colonias como Riberas del Bravo y Tierra Nueva.

⁴ Las defunciones por homicidio en Ciudad Juárez presentaron un aumento entre 2008 y 2011. Siendo 2010 el año con mayor número de homicidios a nivel internacional, con 3,766 casos registrados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). De acuerdo con el Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal A.C. (2011), de 2008 a 2010, Juárez fue la ciudad en el mundo en dónde más personas fueron asesinadas, superando a las ciudades consideradas más violentas del mundo como Afganistán, Bagdad o Irak.

violencia un problema complejo, es decir, que su estudio presenta dificultades pues las causas y efectos son diversos.

Este trabajo se enfoca en las violencias anómicas, es decir, aquellas que guardan relación con la percepción que las personas sienten hacia su entorno y cómo responden ante las necesidades sentidas. Las violencias anómicas son una consecuencia social de la existencia de espacios urbanos precarios y segregados.

Es posible que las periferias en Ciudad Juárez continúen creciendo a causa de los movimientos migratorios recientes provenientes de Centro y Sudamérica hacia las fronteras del Norte de México. Con ello, las desigualdades y la inequidad socio territorial puede aumentar, así como las manifestaciones de violencia anómica que en ocasiones surgen ante la desesperación y desesperanza de vivir en un hábitat que es negado y despreciado, por lo que el presente trabajo se centra en el análisis de una zona de la periferia de Ciudad Juárez conocida como "Los Kilómetros" que surge de asentamientos humanos migrantes y presenta los índices de bienestar más bajos en la ciudad.

1.2 Objetivos

i. Objetivo General

Diseñar una propuesta de intervención a través de la producción o recualificación de espacios públicos en la zona de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez que permita disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas.

ii. Objetivos Específicos

- Analizar la segregación socio espacial de la zona de "Los Kilómetros".
- Categorizar las formas de violencia anómica existentes en "Los Kilómetros"
- Hacer un diagnóstico participativo de provisión o distribución de espacios públicos de "Los Kilómetros".
- Identificar áreas de oportunidad para la producción o recualificación de espacios públicos como base de una propuesta de intervención.

1.3 Pregunta de investigación

Partiendo del análisis de la situación actual de los espacios públicos en la zona de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez, me planteo la siguiente pregunta de investigación.

¿Cómo se pueden disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas en "Los Kilómetros" de Ciudad Juárez a partir de la producción y recualificación de espacios públicos?

1.4 Orientaciones metodológicas

i. Perspectiva epistémica del estudio: Estudio cualitativo sustentado en el enfoque fenomenológico de la producción social del espacio

El presente estudio parte del tipo de investigación cualitativa que permite ahondar en el hábitat urbano de la periferia de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez, Chihuahua. Por medio del método fenomenológico se buscó entender las percepciones, recuerdos y experiencias de los habitantes de la zona respecto al espacio en el que viven, los modos de producción social y la percepción de las violencias en su entorno.

El estudio se divide en tres categorías de análisis que corresponden a la dialéctica de la producción del espacio de Henri Lefebvre (2013); en primer lugar, el *espacio percibido* que es el espacio material y de las prácticas espaciales. El espacio percibido hace referencia a los hechos que se llevan a cabo en el espacio y que forman parte de la producción de la vida cotidiana. Luego, se encuentra la categoría del *espacio concebido*, que tiene que ver con el discurso de los planificadores. Son las representaciones del espacio dominado por las regulaciones. Finalmente, el *espacio vivido*, que es el espacio de las representaciones, es decir, de los significados que los habitantes le dan al espacio.

Como resultado, se identificaron los tres aspectos que constituyen la dialéctica de la producción del espacio de H. Lefebvre aplicados en la zona de estudio:

1. Identificación de las prácticas espaciales de los habitantes de "Los Kilómetros", respecto del uso del espacio en la vida cotidiana, a través del ejercicio etnográfico basado en la observación participante.
2. Identificación del espacio de representación, en términos del espacio vivido y el espacio concebido, a través del uso de técnicas de semiótica ambiental (grupos focales, mapeos comunitarios y entrevistas).
3. Identificación de las representaciones del espacio a través del análisis de los planes, programas gubernamentales y las entrevistas con funcionarios públicos y especialistas.

Con base en las tres categorías de análisis, se buscó entender las percepciones de las personas respecto del espacio público y violencias urbanas para dar una lectura distinta de las periferias por medio de la experiencia de los propios habitantes. A través del "trabajo de campo experiencial"⁵ es como se llevó a cabo el acercamiento con los actores de la zona de estudio para comprender los significados que le dan al lugar desde su vida cotidiana. Con ello, se identificaron elementos que constituyen la producción social del espacio en "Los Kilómetros" para ahondar en los componentes para una propuesta basada en el espacio imaginado desde la mirada de los habitantes.

⁵ Concepto utilizado por Graham Rowles (1978) y retomado por Hiernaux, D. & Lindón, A. (2008)

ii. Etnografía y semiótica ambiental como recursos para la producción de información.

La información fue obtenida a través del método etnográfico que permitió realizar una descripción densa y análisis del hábitat de la comunidad de "Los Kilómetros". El método etnográfico fue utilizado para entender a la población, comprender las problemáticas y las respuestas producidas con base en su contexto.

La semiótica ambiental se aplicó como un método de análisis del discurso y actitudes que los habitantes tienen frente a su hábitat. La semiótica ambiental busca analizar desde otras perspectivas y con mayor profundidad el sentido y significación que las personas le otorgan a su espacio (Andrade, 2017).

iii. Técnicas de investigación

Las técnicas de investigación utilizadas en este trabajo parten del método etnográfico y fueron seleccionadas con el fin de generar una descripción del comportamiento social de los habitantes de la zona de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez, Chihuahua, con relación al espacio público y violencias anómicas en la zona que habitan. Las técnicas aplicadas permitieron tener un acercamiento con la comunidad por medio del diálogo, la observación, la escucha y las acciones comunitarias para conocer desde el trabajo en campo el modo de habitar de las personas en "Los Kilómetros". Mientras tanto, los datos obtenidos por medio de las técnicas fueron interpretados desde la semiótica ambiental con el objetivo de responder a la pregunta de investigación de este proyecto. Finalmente, el acercamiento con la comunidad facilitado por las técnicas usadas, permitió encontrar alternativas para disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas en la zona a partir de la producción y recualificación de espacios públicos. A continuación, se presentan las técnicas:

Observación participante: Esta técnica de observación permite obtener datos del hábitat de "Los Kilómetros" desde el contacto con los propios actores del contexto. Es una técnica que requiere implicación por parte del observador. La observación incluye actividades como observación de acontecimientos, conversaciones informales con la gente o la participación en actividades de la comunidad.

Entrevista semiestructurada: La entrevista semiestructurada es una técnica con la que se busca indagar en diversos temas relacionados a la investigación desde el diálogo con diferentes actores del contexto. La entrevista es realizada siguiendo una guía de los temas que se quieren abarcar, no obstante, la estructura puede cambiar a partir de lo que el entrevistado responde.

Diario de campo: Esta técnica permite registrar los datos obtenidos de la observación. Las notas son generadas a partir de lo observado en el espacio, actividades, acontecimientos e incluso sentimientos y percepciones.

Análisis de fuentes documentales: Esta técnica consiste en recopilar información documental con relación al objeto de estudio con la finalidad de generar una discusión más completa entre lo encontrado en el trabajo de campo y fuentes documentales, planes de desarrollo de Ciudad Juárez, planes parciales de la zona o artículos periodísticos.

Grupos focales: Esta técnica permite recopilar información a partir de un tema discutido entre un grupo de varios actores de la zona de estudio. El objetivo es encontrar pensamientos compartidos en la comunidad, buscar el enriquecimiento de la discusión y la reflexión comunitaria sobre su vida cotidiana.

Mapeo comunitario: La técnica de mapeo colectivo permite identificar en mapas los relatos de la gente: sus trayectos, lugares de apropiación, lugares que perciben como inseguros, el significado que le dan al espacio, anhelo de cómo les gustaría que fuera su entorno, entre otros elementos que surgen durante el diálogo. El mapeo colectivo es un medio que facilita la reflexión del territorio.

2. JUÁREZ COMO CIUDAD-FRONTERA

En este capítulo se ahonda en la condición fronteriza de Ciudad Juárez como primer argumento para comprender la situación actual de las periferias de esta urbe, especialmente la zona de “Los Kilómetros”. En primer lugar, se indaga en el concepto de Ciudad-Frontera para destacar el valor que la ubicación de Cd. Juárez tiene en el mundo y como es que las dinámicas que se llevan a cabo en esta ciudad son particulares en comparación con otras regiones fronterizas y no fronterizas. Posteriormente, se expone el proceso de crecimiento histórico de Ciudad Juárez estudiando los patrones de acumulación que han surgido en la mancha urbana, polos de atracción y expulsión y los espacios de la migración como elementos que han suscitado la producción de las periferias en la ciudad.

Antes de comenzar con el desarrollo del concepto de Ciudad-Frontera, a continuación, se expone el fragmento de un texto elaborado por la autora en el que se narran algunas de las vivencias personales que buscan situar superficialmente al lector en la experiencia de vivir en Cd. Juárez. Además, son estas experiencias las que la llevaron a tomar el interés por comenzar hablando de la frontera en este trabajo:

“Nací en Ciudad Juárez en la década de los noventa. Despertarme el fin de semana a “chechar” el reporte de los puentes en la radio o en la tele, para elegir por cual puente irnos a El Paso, era casi de ley. Personalmente, me gustaba ir por el Puente Libre para ir viendo “El Chamizal”. Generalmente iba con mi familia de compras, a poner gasolina -porque era menos costosa que en Juárez-, a comer en algún buffet y a visitar a mis familiares que viven allá. Esperar en la línea para cruzar podía volverse

estresante para algunos, pero también, podía ser tiempo para convivir en el carro. El tiempo de espera podía ser de 5 minutos, hasta más de dos horas, por lo que tenías que ir preparado con algo para tomar y protegerte del sol. El olor a gasolina y el de uno que otro motor que comenzaba a calentarse no podía faltar. Los vendedores ambulantes con sus artesanías y “chucherías” para comer, así como los que repartían los folletos de las tiendas de El Paso, hacían mi camino más entretenido. Recuerdo que lo primero que buscaba eran las páginas de Toys “R” Us para ver los nuevos juguetes.

Del lado derecho del puente, a través de una malla de alambre, podía ver a la gente que cruzaba “a pie”. Del lado izquierdo veía a los que regresaban, a mayor velocidad los que iban en carro y entre los que iban caminando podía ver a estudiantes que retornaban a sus casas y a personas cargadas de lo que habían comprado. Pero, lo que más me impresionaba era llegar a donde estaban las banderas de Estados Unidos de América y México, una junto a la otra, moviéndose al mismo tiempo, al ritmo del viento casi como hermanas gemelas, pero con diferente personalidad, marcando el límite entre los dos países, justo en donde pasa el Río Bravo sin agua que está por debajo del puente.

Cuando llegaba el momento de pasar a la caseta de revisión, me ponía nerviosa a pesar de ser algo normal para mí, a muchos los revisaban como si fueran delincuentes, los bajaban de su carro y los pasaban a una segunda revisión. Los “Border Patrol” imponían y nunca faltaba que te hicieran las preguntas básicas: ¿A dónde va? ¿Qué trae de México? Y ¿Es suyo el carro? Luego te observaban para comparar si eras la misma persona que aparecía en la VISA, te pedían abrir la cajuela y golpeaban las llantas con un bastón. Muchas otras veces eran amables y bromeaban con nosotros. De vez en cuando, me preguntaba por qué la gente se comportaba diferente al cruzar a Estados Unidos. En automático se ponían el cinturón de seguridad, manejaban con precaución por el freeway y jamás vi a alguien gritarle a otro por equivocarse al manejar. Parecía que para algunos era la oportunidad de, por un momento vivir como ellos (los americanos), y después volver a México a “la realidad”.

Aunque me gustaba ir a El Paso, especialmente para jugar en el jardín que tenían mis primos, siempre me pareció una “ciudad café”, monótona en su arquitectura y, hasta cierto punto aburrida. Para mí, Juárez, aunque no era tan ordenada y limpia como El Paso, tenía ese “no sé qué”, que hacía que siempre fuera un alivio regresar por la noche, pasar por la zona PRONAF, ver las luces de los bares con vida, gente en la calle, la forma peculiar del museo de arte, el caos que me hacía sentir en casa, los negocios de burritos o taquerías llenos y, finalmente, detenernos en alguno de esos lugares a cenar, casi siempre flautas de “Los Canarias”.

Para mí, sin saberlo, esa experiencia me revelaba a Ciudad Juárez como una Ciudad-Frontera.”

2.1 La noción de ciudad-frontera

El concepto “frontera”, es generalmente asociado con los términos “borde” o “límite”. Sin embargo, aunque son conceptos cercanos, cada uno cumple diferentes funciones. El “límite” se refiere a la línea que divide territorios distintos, mientras que los “bordes” son los territorios adyacentes al límite. En otras palabras, los “bordes” no solo denotan una delimitación espacial, sino también, un deslinde de

procesos socioculturales (Sánchez, 2015). Si bien, los conceptos de “límite” y “borde” aluden a una separación, el término de “frontera” en este caso, tiene que ver con una unión, ya que, como lo explicó Sánchez (2015) al citar a Lawrence D. Taylor (2007), la frontera no solo se refiere a un fin y un principio territorial, sino a una zona de cohesión pese a la separación espacial. Es decir, la frontera une lo que el límite territorial separa. De ahí que, podemos entender que es en la frontera en donde los territorios separados se encuentran, intercambian, e incluso se fusionan, dando origen a dinámicas transfronterizas que sobrepasan el límite y los bordes.

No obstante, la descripción anterior puede no corresponder a todas las fronteras en el mundo. En pleno siglo XXI y con el fenómeno de la globalización, no se puede afirmar que las fronteras han desaparecido. En algunos países, las fronteras se abren mientras que en otros se cierran o se construyen muros. Por ejemplo, el cierre de las fronteras europeas que ha impedido el paso a los migrantes económicos africanos y a los sirios que buscan refugio. O la frontera entre el Líbano e Israel que permanece cerrada debido a los conflictos entre ambos países. En América Latina también, se han producido cierres temporales y permanentes, por ejemplo, entre la frontera de Venezuela y Colombia en 2015 debido a supuestos actos ilegales de colombianos en territorio venezolano (Pardo, 2015).

De manera semejante, uno de los casos más recientes, es el muro que el Presidente de Estados Unidos, Donald Trump, pretende construir para detener la migración proveniente de México (que en realidad no es nada nuevo, pues el muro fronterizo comenzó a construirse desde 1994, en el gobierno de Bill Clinton). Con lo planteado anteriormente, se infiere que las fronteras son abiertas casi sin problema cuando se trata de procesos comerciales y económicos, pero se cierran o se controlan cuando se trata de procesos sociales.

En el caso de México, es importante hacer una distinción entre el modelo de ciudad fronteriza de la frontera Sur y la frontera Norte. La frontera Sur, que abarca los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo, tiene una extensión de 1,149.8 kilómetros y colinda con Guatemala y Belice. Mientras que la frontera Norte abarca los estados de Baja California Norte, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas y colindan con California, Arizona, Nuevo México y Texas, tiene una extensión de 3,152.90 kilómetros (Consulmex, 2014). En el caso de la frontera Sur, existe un vínculo cultural enriquecido por los grupos indígenas, especialmente de Chiapas y Guatemala que comparten una historia en común⁶. Mientras que entre Belice y México se presenta un contraste cultural un poco más marcado debido en principio, al idioma.

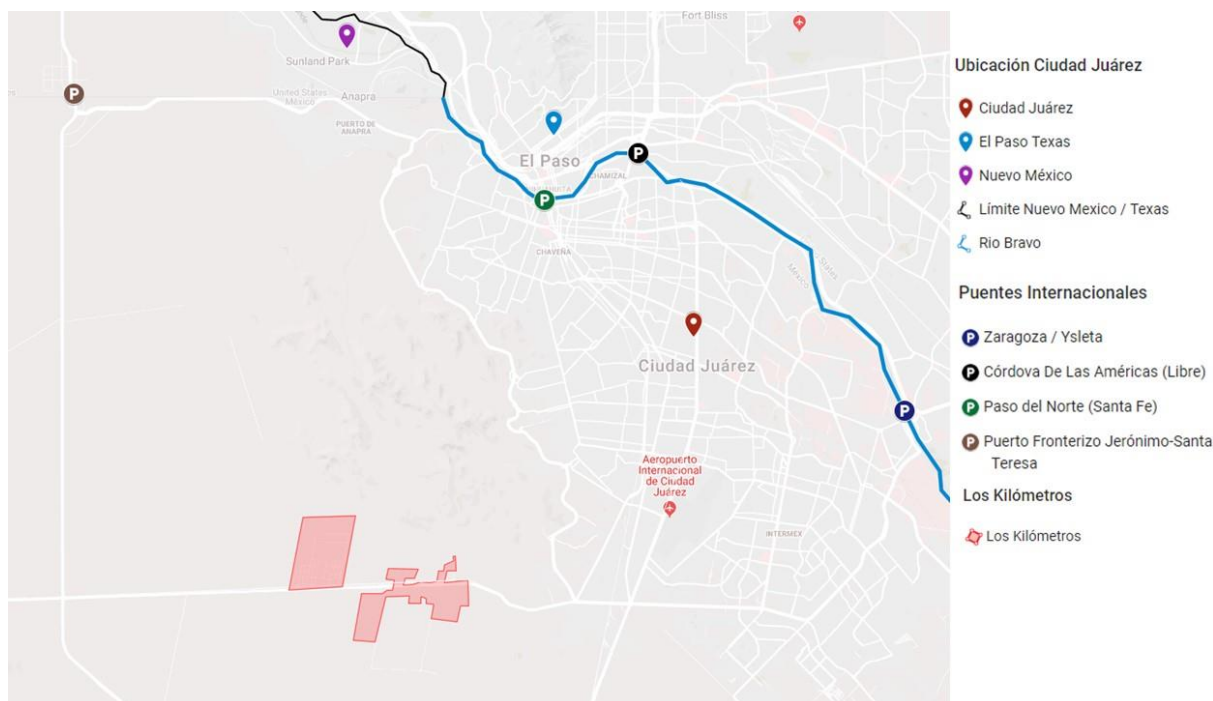
⁶ A pesar de la frontera política internacional entre Chiapas y Guatemala, los Mayas del Altiplano de ambos países han compartido una misma realidad a lo largo de la historia. Hoy día, los Mayas del Altiplano, son algunos de los pocos grupos indígenas que lograron sobrevivir a diferentes acontecimientos como el dominio español, la reforma, la revolución y la marginación y descuido actual. Los grupos indígenas de Chiapas y Guatemala comparten una misma historia en la que fueron condenados por su geografía por el imperio español. Entre 1539 y 1540 durante el periodo de la Conquista española en América, Chiapas pasó a formar parte de

En cuanto a la frontera Norte, existen grandes contrastes económicos y políticos, sin embargo, se ha desarrollado un “mosaico cultural” en el que las partes y la diversidad de ambos países ha logrado fusionarse; desde la mezcla de los idiomas que ha dado origen al “pocho” o el “spanglish”, las tradiciones compartidas como “halloween”, “thanksgiving” o el “5 de mayo”, el tipo de vestimenta, de vivienda, de producción del arte y el folclore, entre otros aspectos. Las ciudades del norte de México y los condados del sur de Estados Unidos han germinado una identidad compartida que no se puede experimentar en el centro y sur de México, así como al norte de Estados Unidos. Esta identidad compartida es distinta a la que se vive, por ejemplo, en los estados norte americanos que no hacen frontera con México y en los que abundan las comunidades latinas. El entramado fronterizo, más que un compartir de dos estilos de vida de dos países distintos, ha engendrado una forma de vivir propia de la frontera.

En la frontera México-Estados Unidos, todos los días acontece un cúmulo de dinámicas e intercambios a través del límite; los intercambios comerciales son unos de los más importantes, ya que, sin duda, existe un dinamismo que vuelve casi dependientes a las ciudades fronterizas entre sí. Sin embargo, existe una evidente barrera física entre ambos países que puede verse en parte por el muro fronterizo; también se pueden observar otras barreras como la desigualdad social, económica y urbana desorbitantes entre los municipios del lado mexicano y los condados americanos. Quienes viven en ciudades fronterizas del norte de México (Tijuana y Mexicali en Baja California, Agua Prieta, y Nogales en Sonora, Ciudad Juárez y Ojinaga en Chihuahua, Piedras Negras en Coahuila, Colombia en Nuevo León y Reynosa en Tamaulipas, por mencionar algunas), pueden gozar de ciertos beneficios que otorga la ubicación de sus municipios, por ejemplo, la oportunidad de tener un acceso más fácil a la educación o el empleo que ofrece Estados Unidos. Además de tener más alternativas de consumo, ocio y otras experiencias. No obstante, como mencionan Meléndez, Rodríguez y López (2005), las ciudades fronterizas mexicanas quedan atrapadas entre dos territorios y sus dinámicas y pareciera que no forman parte ni de uno ni otro país.

En este proyecto, me enfocaré en el municipio de Ciudad Juárez, Chihuahua que colinda con El Paso, Texas (Mapa 1). Por la frontera Juárez-El Paso, cruzan miles de millones de dólares en comercio, lo que la hace un sistema de enlace de gran valor regional, estatal y nacional. Los cruces fronterizos entre ambas ciudades facilitan la conexión entre la industria maquiladora en Ciudad Juárez y los mercados de consumo en El Paso, Texas y Nuevo México (IMIP, 2016). Según lo planteado por Cabrero, Orihuela y Ziccardi (2003), citados en el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Ciudad Juárez 2016, aproximadamente el 18% del intercambio comercial total entre Estados Unidos y México se lleva a cabo en el cruce Juárez-El Paso.

Guatemala. Posteriormente, en 1821, Chiapas, se independizó y pasó a formar parte de México (Lovell, 2001; Zebadúa, 2011).



Mapa 1. Frontera Ciudad Juárez - El Paso. Fuente. Elaboración propia con base en mapa satelital de Google (2018).

De manera semejante, las prácticas sociales fronterizas de Juárez-El Paso, son muy dinámicas. Entre semana, desde temprano, los puentes internacionales se llenan de cientos de personas que van a trabajar y/o estudiar a El Paso. Mientras que, los fines de semana los puentes se llenan de personas que van a visitar a familiares o consumir directamente del mercado americano. Si se acerca algún día festivo, como la navidad, las filas son aún más largas. Visto desde el otro lado de la frontera, por las tardes, las filas para regresar a Juárez también son numerosas debido a que terminan las jornadas de trabajo o escuela. Pero también, algunos texanos frecuentan Ciudad Juárez para visitar a sus familiares, acudir a eventos y centros nocturnos. Es importante mencionar que, así como existe un cambio en el comportamiento por parte de algunos mexicanos al cruzar la frontera, que tiene que ver con el respeto de las reglas, señalamientos, etc., también existe una variación en el comportamiento de algunos americanos o incluso paisanos que visitan Ciudad Juárez, pero el efecto es contrario ya que en ocasiones se percibe un sentimiento de superioridad por el hecho de vivir, estudiar o trabajar del lado americano. Pero, definitivamente, la mayor parte de las veces, existe un sentido de comunidad entre los diferentes actores que van y vienen entre los dos países.

Para comprender mejor el estudio de la frontera no solo debe analizarse desde las prácticas sociales y económicas, sino también desde sus códigos culturales y sus ideas. El intercambio cultural o “mosaico cultural” surge de la combinación de sus tradiciones, o como lo llama Néstor García Canclini (1990), se trata de una hibridación cultural. La hibridación cultural fronteriza de Ciudad Juárez -El Paso, se percibe en la pluralidad del uso del lenguaje, el de la radio, la televisión que comparten la misma señal y se ven y escuchan en ambas ciudades, Así como la publicidad urbana de las dos ciudades en ambos idiomas. Además, los artistas han formulado un “estilo fronterizo” en el que representan el carácter

social, cultural y político de la frontera, con cierto aire de nostalgia, lucha y vida. La pintura y el grafiti fronterizo revelan las problemáticas urbanas y sociales del lado mexicano de la frontera, mientras que, del lado americano (especialmente en el centro de El Paso), el grafiti muestra la fusión entre las dos culturas, por medio de colores y elementos que consideran mexicanos o latinos como la virgen de Guadalupe o personajes con distintos rasgos faciales. La música, por su parte, revela las diferencias y la diversidad de las dos ciudades y rescata las bondades de la gente de Ciudad Juárez y su pasado. La danza puede apreciarse, por ejemplo, en los bailes de los “Pachucos” los fines de semana en el centro de Juárez o el gusto por el “Tex-mex” en las fiestas. El cine denuncia la precariedad de las periferias y las injusticias hacia las mujeres. La literatura y la escritura, hablan sobre las calles de Juárez y El Paso y las historias que se entrelazan en esta frontera, historias que muchas de las veces son violentas, mientras que, la fotografía detalla la historia que cuentan los rostros de los migrantes y el muro fronterizo.

Juárez y El Paso, son dos ciudades que se miran, pero no se observan. Son como las dos caras de un espejo. Parecen una sola, pero al final, cuando observas detenidamente, las disparidades las hacen tan distintas que ahora es un reto volver a pensar que al inicio te parecieron similares. Desde Juárez, se puede apreciar la estrella iluminada en la montaña de El Paso (Imagen 1) y el edificio de Wells Fargo. Desde El Paso, se observa el monumento de “La X” de la plaza de la mexicanidad (Imagen 2) y la leyenda de “La biblia es la verdad, léela” sobre el cerro. A simple vista, estas dos ciudades gemelas, parecen una misma. Pero hay un “monumento” que las une/divide: el muro fronterizo (Imagen 3).



Imagen 1. Estrella de El Paso, Tx. Fuente: El Paso Chamber, sf.

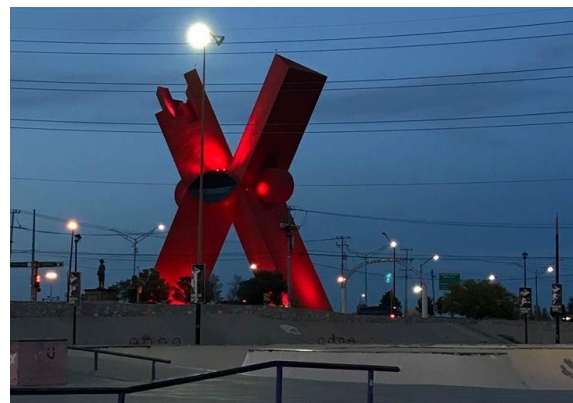


Imagen 2. Plaza de la mexicanidad. Fuente: Capturada por la autora (2019).



Imagen 3. Muro fronterizo desde Ciudad Juárez. Fuente: Capturada por la autora (2019).

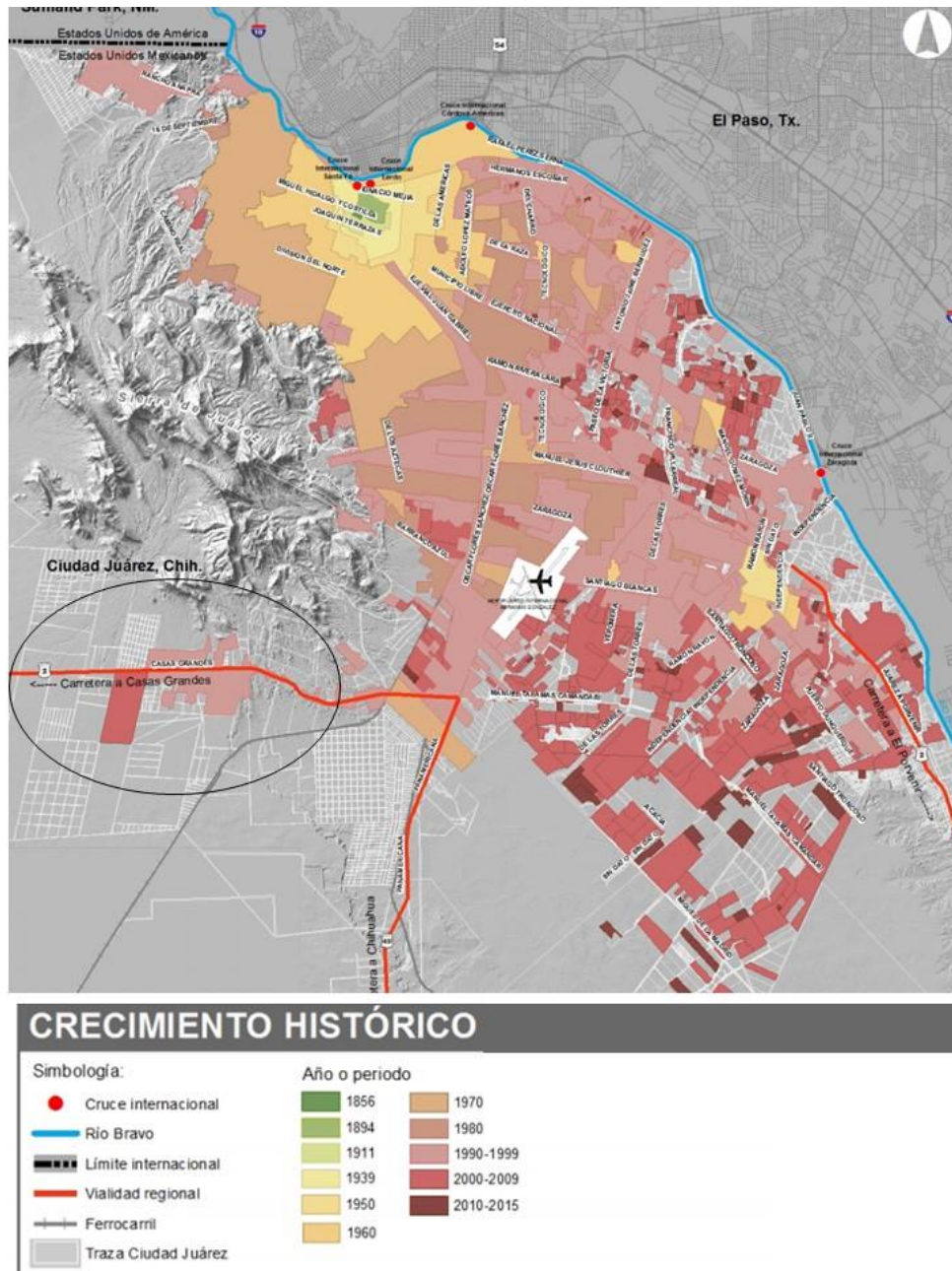
Como explica García Canclini (1990), en la frontera el concepto de nacionalidad e identidad toman sentidos distintos. Aunque la nacionalidad pueda ser mexicana o americana, la identidad fronteriza es una hibridación entre los dos territorios, sus tradiciones y sus intercambios. Canclini, en su trabajo sobre culturas híbridas, cita a uno de sus entrevistados en la frontera norte de México, sobre los elementos culturales que caracterizan la frontera:

“El alambre que separa a México de Estados Unidos podría ser el principal monumento de la cultura en la frontera.” (1990, p. 300).

Ciudad Juárez ha desarrollado su identidad, costumbres y forma urbana a partir de su condición fronteriza. En el siguiente apartado se realiza una aproximación más detallada de la configuración de la mancha urbana de Cd. Juárez.

2.2 La configuración histórica de Ciudad Juárez

La ubicación fronteriza de Ciudad Juárez, ha determinado la configuración histórica del municipio. Como se puede apreciar en el Mapa 2, el proceso de configuración de la mancha urbana toma ritmo a partir de los años sesenta debido a fuertes movimientos migratorios. Es en la década de los setenta, cuando la distribución de la población deja de ser concéntrica a partir del centro histórico y se empieza a expandir hacia el poniente. En los ochenta, el crecimiento continuó hacia el oriente de la ciudad, mientras que, en los noventa, se comienza a esparcir la mancha urbana hacia el sur poniente y sur oriente, sobreponiéndose en el área de Reserva Ecológica del oriente y abarcando la zona de desarrollo controlado (ZEDEC) del sur poniente de la ciudad (IMIP, 2016).



Mapa 2. Crecimiento histórico de Ciudad Juárez. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales elaboradas por la autora (2019).

Ciudad Juárez, tiene algunos límites naturales o líneas de fijación como los llamó el geógrafo Michael Conzen, (Espinoza, 2006) que han limitado y condicionado el desarrollo de la forma urbana. Las líneas de fijación de esta frontera, son el Río Bravo al norte y oriente, y la Sierra de Juárez al poniente, obligando a la ciudad a crecer hacia el suroriente.

Cabe mencionar que, en el Mapa 2 se observa la ubicación de la zona de estudio "Los Kilómetros", señalada con un círculo al sur poniente de la ciudad. "Los Kilómetros" se ubica en la periferia de Ciudad Juárez, siendo el resultado de una estructura urbana deficiente.

i. Patrones de acumulación, estructura y forma urbana

Ciudad Juárez, alberga en su historia y territorio una complejidad en cuanto a su configuración espacial a través de los años. Aunque son muchos los acontecimientos que han tenido influencia en el crecimiento urbano de la ciudad, considero importante comenzar en 1964, con el fin del Programa Bracero⁷. A partir de los años sesenta, miles de mexicanos fueron deportados y ya no regresaron a sus lugares de origen, sino que se establecieron en las ciudades fronterizas (Herrera, 2013). En este punto, se comenzaron a originar los primeros asentamientos irregulares en Ciudad Juárez y con esto, el inicio de una mancha urbana dispersa.

En 1961, se puso en marcha el Programa Nacional Fronterizo (PRONAF), un proyecto del Gobierno Federal, creado durante el gobierno de Adolfo López Mateos en el que se buscó tener un mejor desarrollo económico, urbano, social y cultural en todas las fronteras mexicanas. Los ejes principales de este programa tenían que ver con turismo e inversión en obras públicas (Martínez, sf). Este programa cambió la forma en que Juárez estaba estructurada al generar una nueva centralidad comercial al oriente de la ciudad (Zona PRONAF). A partir de este punto, comienza una reestructuración en la manera en que la mancha urbana crecería.

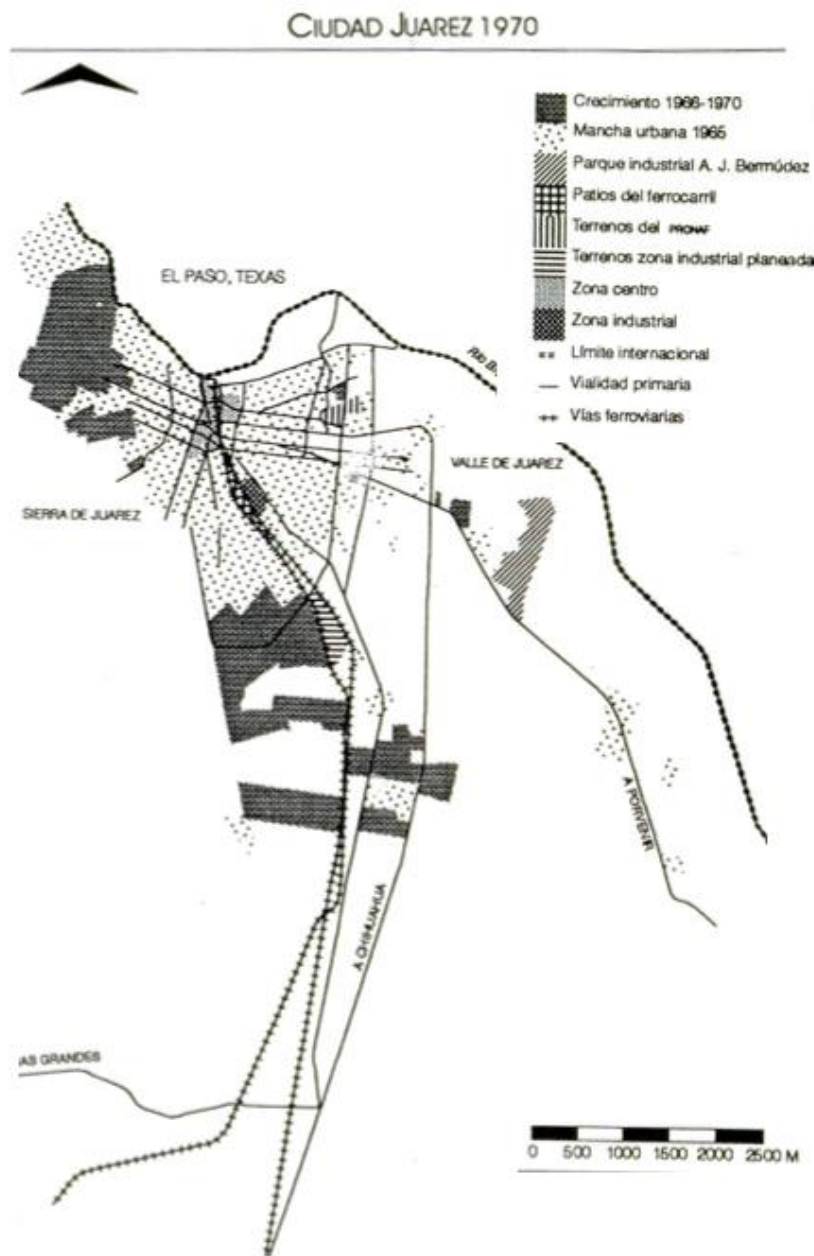
En 1965, el Gobierno Federal al mando de Gustavo Díaz Ordaz, puso en marcha un programa en el que nuevamente Ciudad Juárez fue considerada. Se trata del Programa de Industrialización Fronteriza (PIF), en el que se buscó dar empleo a las personas que habían sido deportadas de Estados Unidos a partir de un proceso de industrialización. Ante la llegada de las empresas maquiladoras a la ciudad, también comenzaron a llegar migrantes del centro y sur del país, en su mayoría hombres y mujeres jóvenes de origen rural y baja escolaridad. La ciudad no contaba con la infraestructura y equipamiento urbano suficiente para recibir a los miles de migrantes que llegaron los próximos años y junto con las nuevas tendencias de crecimiento originadas por el establecimiento de la industria maquiladora, se generaron nuevos subcentros y con ello, una dispersión de la población hacia las periferias de la ciudad (Gutiérrez Casas, 2009).

En definitiva, la industria maquiladora ha marcado un patrón de desarrollo urbano en Juárez. Desde la sustitución del suelo agrícola, hasta la creación de nuevas vialidades que articulaban principalmente a los parques industriales y otros nuevos subcentros como el PRONAF con los conjuntos habitacionales. La manera en que la ciudad crecía estaba al servicio de las maquiladoras.

La construcción de vivienda pasó a segundo plano, se le dio prioridad a las maquilas para establecerse en donde obtuvieran mejores beneficios. Las empresas ofrecían prestaciones sociales para adquirir

⁷ El Programa Bracero, fue un acuerdo entre Estados Unidos y México que inició en 1942, en el que se daba trabajo temporal a campesinos mexicanos para cultivar y cosechar, mientras que, E.U.A participaba en la Segunda Guerra Mundial y carecía de mano de obra. Al finalizar el Programa Bracero en 1964, los trabajadores que obtuvieron permiso de trabajar en E.U.A. son enviados nuevamente a México (Durand, 2007).

créditos de vivienda de interés social para atraer a más trabajadores, sin embargo, se les ubicaba en zonas excluidas sin equipamiento e infraestructura urbana, lejos de las fuentes de empleo (Contreras, 2017). El problema sobrepasó a la ciudad y la falta de un proyecto de planeación urbana ocasionó que los migrantes que llegaban a Juárez se comenzaran a establecer en donde les fuera posible y se comenzaron a generar las primeras periferias bajo condiciones de precariedad. En el mapa 3 se puede observar la ubicación de los primeros parques industriales y la zona PRONAF que originaron un patrón de crecimiento hacia el suroriente.



Mapa 3. Ciudad Juárez en 1970. Primeros parques industriales y zona PRONAF. Fuente: Gutiérrez Casas (2009).

Como menciona Peña Muñoz, especialista del Colegio de la Frontera Norte (Colef), citado por López (2018), el crecimiento de Ciudad Juárez fue demasiado acelerado y en parte estuvo a cargo de empresarios, por lo que se planeó con base en intereses económicos y no sociales ni de infraestructura. Esto se vio reflejado en la prioridad irresponsable que se le dio a la maquiladora, muy por encima de las necesidades de los ciudadanos. La maquiladora moldeó la ciudad a su beneficio mientras que los ciudadanos se quedaron sin el equipamiento urbano y servicios básicos para vivir dignamente.

A modo de interpretación de lo planteado en los párrafos anteriores, resulta pertinente remitirse a los conceptos planteados por Henri Lefebvre (1974) y retomados por Alfonso Álvarez: la “ciudad como producto” y “ciudad como obra”. La “ciudad como producto”, según Álvarez (2015), corresponde al espacio de la renta en donde se busca la producción de beneficios a través de la explotación de la utilidad del suelo, de manera que los propietarios-promotores obtienen ventajas, en lugar de satisfacer las necesidades sentidas por la población. La “ciudad como producto” no es democrática, sino que oculta sus mecanismos para eludir este proceso. De aquí su condición capitalista que liquida a la “ciudad como obra”.

Por el contrario, la “ciudad como obra”, de acuerdo con Álvarez (2015), es el espacio de la reproducción social, en la que los actores o ciudadanos son sus productores. La “ciudad como obra” se construye en la medida en que sus actores se apropian de ella y la construyen conforme a sus deseos. “La ciudad como obra”, por lo tanto, es un espacio complejo en el que converge la heterogeneidad, el encuentro interclasista, el mestizaje y la mezcla de sus actores. El espacio de la reproducción social es el espacio del encuentro, de la oportunidad, de la lucha, de la protesta, de la defensa y la reivindicación (Álvarez, 2015). Simultáneamente, el espacio de la renta y el de la reproducción social se van realizando en la ciudad y se enfrentan constantemente. Este encuentro, como señala Álvarez, no se produce sin cierta violencia pues, la “ciudad como producto” y la “ciudad como obra” están condenadas a compartir el mismo espacio.

La configuración espacial de Ciudad Juárez, puede entenderse como el proceso de producción de una "ciudad como producto" en la que, los propietarios-promotores son los empresarios y políticos que fueron ordenando la ciudad a su beneficio mientras que, desordenaban las necesidades de la población. La democracia fue descartada en el diseño de "Juárez como producto". La “Ciudad como obra” fue liquidada o tal vez hasta ese entonces, aun no emergía. Los pobladores quedaron atrapados en la marcha capitalista impuesta por la industria maquiladora y las precariedades que ofrecía y no lograron tomar posesión de la ciudad. Juárez se formó con base en a los deseos de los empresarios y políticos. La heterogeneidad, la mezcla y el encuentro interclasista del que habló Álvarez, se volvió una debilidad, pues la sociedad se fragmentó. Algunas de las primeras víctimas de la fragmentación fueron las familias y las mujeres, lo que se suponía que debía ser el espacio de la reproducción social, se volvió el espacio del miedo y de la incertidumbre. Y, por lo tanto, las oportunidades quedaron solo

en manos de unos cuantos; mientras que la lucha, la protesta, la defensa y la reivindicación, llegó hasta que la ciudad se vio envuelta en una crisis social.

Hasta aquí, se presentaron algunos de los acontecimientos que determinaron el desarrollo urbano de Juárez y algunas de sus consecuencias. No obstante, son muchos otros los momentos que modificaron el patrón de crecimiento urbano de la ciudad, como las crisis económicas y sociales por las que ha pasado el país y que han generado movimientos migratorios importantes hacia las fronteras, o bien, el abandono de estas a causa de las violencias, por poner algunos ejemplos.

ii. Juárez como polo de atracción-expulsión transfronteriza

Como mencioné anteriormente, la condición fronteriza de Ciudad Juárez la hizo un polo de atracción importante en el país a partir de la década de los sesenta. La demanda de mano de obra en la industria maquiladora llamó la atención de los habitantes de zonas rurales o urbanas en las que carecía el empleo. En 2016, según Álvarez (2017), solo el 42.22% de la población era originaria de Juárez.

Una pregunta que tal vez los gestores del Plan de Industrialización de la Frontera no se hicieron fue: ¿Qué pasaría si en algún momento surge una falla en el modelo de industrialización de Ciudad Juárez? ¿Cómo podría reaccionar una ciudad que depende casi completamente de la industria maquiladora? En 2008, se presentó la recesión económica de Estados Unidos que trajo consigo una crisis financiera que tuvo efectos en la industria. Casi al mismo tiempo que la crisis, se comenzó a desatar la "Guerra contra el narcotráfico" que comenzó dos años antes. Las maquiladoras comenzaron a cerrar o a recortar su personal, se perdieron casi 30,000 empleos en solo dos años (2008-2009), poco más de 100,000 juarenses se fueron a vivir a El Paso, Texas y otros 100,000 aproximadamente regresaron a sus lugares de origen, alrededor de 116 mil viviendas fueron abandonadas, además, unas 10,000 pequeñas y medianas empresas cerraron a causa de extorsiones o el incendio de sus negocios por no pagar "cuota" (Datos del COLEF e IMIP en Aziz 2011; Revista Proceso 2010).

Ciudad Juárez pasó de ser un polo de atracción a uno de expulsión. Las principales causas de esto fueron la violencia que prevalece en la ciudad y las condiciones precarias que implica trabajar en una maquiladora. Aunado a esto, las decisiones que se toman del otro lado de la frontera, también han afectado en la escasa atracción que representa Ciudad Juárez. Ejemplo de esto es que, tan solo en Texas, se rechaza al 96% de las solicitudes de asilo, mientras que, en California, se acepta un promedio de 44% (López, 2018). No obstante, parece ser que hoy día este panorama puede dar un giro con el Programa de Zona Libre en la Frontera Norte del Gobierno Federal del presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), que surgió ante la problemática de abandono del desarrollo regional de las ciudades de la frontera norte y el rezago que presentan en comparación de las ciudades con las que colindan al norte (Secretaría de Economía, 2019). Algunas de las medidas que incluye el programa son el aumento del salario mínimo en la frontera, la disminución de los precios del

combustible o la disminución del impuesto del IVA. Con lo anterior se esperaría que las fronteras fueran un polo de atracción importante. Por otro lado, las caravanas de migrantes de países centroamericanos y del Caribe que cruzan por territorio mexicano para llegar a Estados Unidos, no han tenido gran éxito y se han visto forzados a quedarse en las fronteras del norte de México.

Desde una mirada del hábitat, los casos anteriores son un factor de presión hacia el crecimiento de las periferias de las ciudades de la frontera norte del país y con ello, pueden incrementarse los problemas de inequidad social y territorial. Por lo tanto, de no estar preparada Ciudad Juárez para nuevamente recibir a los migrantes, es posible que los actos delictivos u otras manifestaciones de violencia se intensifiquen como mecanismos de subsistencia y desesperanza.

2.3 Los espacios de la migración y la producción de la periferia

“...no es Juárez el que los invita a venir para irse a los Estados Unidos”

La cita con la que comienza este segmento, fue pronunciada el 4 de abril de 2019 por el Presidente Municipal de Ciudad Juárez, Armando Cabada (López, 2019). Se refería a los migrantes que han llegado a la ciudad a través de las caravanas provenientes de Centroamérica y el Caribe. Durante su discurso también dijo lo siguiente:

“Le pido a los migrantes, respeto a nuestras leyes, porque si no lo hacen, no habrá tolerancia para eso, quien se equivoque y violente nuestro reglamento tendrá las consecuencias. Hemos reforzado la seguridad a través de Seguridad Pública en el Centro de la ciudad ...eso nos hace distraer a policías de otras cosas” Armando Cabada, alcalde de Ciudad Juárez (López, 2019)

Las declaraciones del Alcalde de Ciudad Juárez son un mensaje de desprecio hacia los migrantes en la frontera. Pero olvida la historia de la ciudad puesto que Juárez es una ciudad conformada por migrantes. Sin duda, la historia de Ciudad Juárez se repite constantemente, no obstante, con base en la experiencia que se tiene con relación a la migración, las acciones tendrían que ser distintas a la criminalización de los migrantes o el asistencialismo en espera de que regresen a sus lugares de origen.

Con lo planteado hasta aquí, encuentro que históricamente los espacios de la migración en Ciudad Juárez son las periferias; en otras palabras, las periferias son los espacios de quienes llegan y no logran acoplarse a las exigencias que implica vivir bajo las condiciones urbanas justas, como es pagar una renta y otros servicios. Como ya se dijo anteriormente, la prioridad que se le dio a la industria maquiladora sobre las necesidades de los ciudadanos facilitó una mancha urbana dispersa en la que al centro se encuentra la zona más consolidada de la ciudad y conforme nos alejamos del centro, también se alejan las oportunidades de contar con equipamiento urbano y servicios básicos para vivir dignamente.

El concepto de periferia puede entenderse desde un discurso favorable o uno desfavorable. En este trabajo se contraponen ambos discursos:

En primer lugar, se toma la definición de Dematteis (1998 citado en Arteaga, 2005) en la que se entiende a las periferias como lugares dominados, indefinidos, anómalos y sin identidad. A continuación, se presenta cada una de las definiciones desarrolladas por Arteaga (2005):

“Lugar dominado: la periferia como lugar donde se localizan las actividades que el centro rechaza y como espacio que depende del centro en cuanto a las actividades no residenciales. La monofuncionalidad hace de este lugar el espacio dormitorio de la ciudad sin mezcla de actividades urbanas como en la ciudad tradicional.

Lugar Indefinido: Se sabe lo que no es, pero no se sabe qué es. No es ni ciudad ni campo, y, en consecuencia, no tiene las cualidades que se encuentran en uno y en otro. De aquí se deriva el concepto de la periferia como no-ciudad, es decir, como espacio que no posee los valores y cualidades de centralidad y que no los alcanza.

Lugar Anómalo: Espacio incompleto, residual, casual, resultado de la yuxtaposición de diferentes piezas, donde predomina la residencia y se nota la ausencia de equipamientos, de servicios, de espacios para la socialización. En consecuencia, espacio del desorden, la fealdad, la degradación física, donde se posibilitan las patologías urbanas y desvalorizaciones máximas, la marginalidad, la segregación social, la violencia.

Lugar sin identidad: Espacio atópico, de baja calidad formal, definido por la repetición de piezas uniformes, pero sin un orden o lógica general. Esto se asocia con la rápida expansión urbana que, sin dar paso a la historia, imposibilita una sedimentación urbana suficiente para construir identidad del y con el lugar.”

Las características anteriores, permiten entender a la periferia como la consecuencia de diferentes problemas económicos, políticos, sociales, culturales y urbanos. Como lo menciona Arteaga (2005), los problemas más sobresalientes son la especulación del suelo, la falta de viviendas con relación al crecimiento demográfico de las ciudades y la mala o ausente planeación urbana.

En lo que respecta a Ciudad Juárez, resalta la falta de capacidad de producir un desarrollo urbano con equidad social y territorial capaz de ofrecer un hábitat digno a sus habitantes.

Actualmente en Juárez existe una serie de periferias que rodean la ciudad. Por mencionar algunas, las colonias Rancho ANAPRA y Lomas de Poleo se ubican al norponiente de la ciudad, la Tarahumara al poniente en la Sierra de Juárez, Riberas del Bravo al suroriente o Los Kilómetros al sur poniente.

A partir de la década de los setenta se comenzaron a fundar las primeras periferias en el norponiente debido a su cercanía con el centro histórico. Estaban delimitadas por el borde fronterizo y el norte de la Sierra de Juárez. Posteriormente, los asentamientos comenzaron a esparcirse hacia el centro y sur

poniente, sobre la Sierra. A partir de la década de los noventa, el sur poniente y suroriente comenzaron a ser poblados, teniendo su máximo crecimiento entre 2000 y 2009 (Revisar Mapa 1 de crecimiento histórico de Ciudad Juárez).

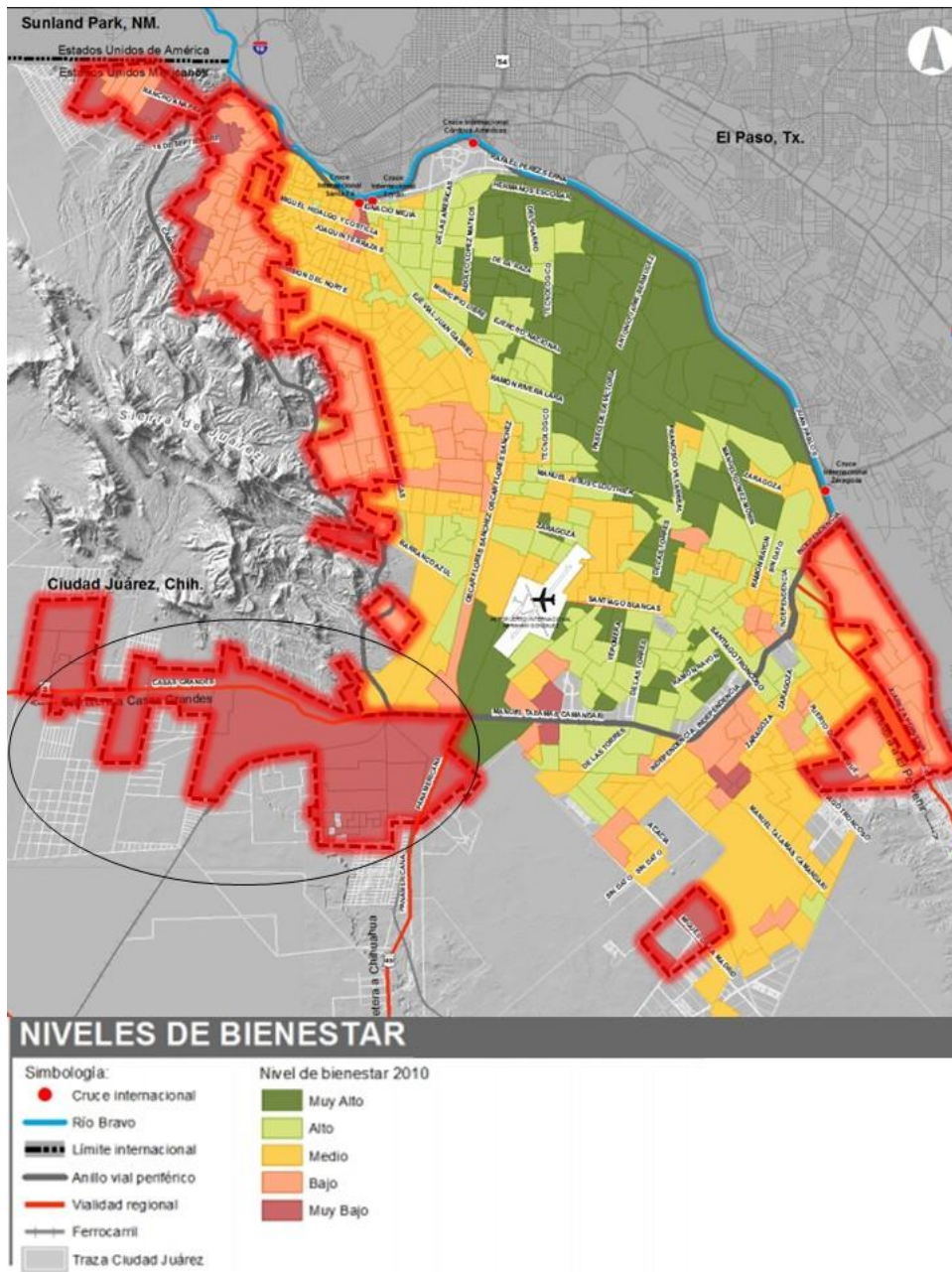
Es importante mencionar que no todas las periferias en Juárez se originaron a partir de asentamientos humanos, sino que hay algunas colonias como Riberas del Bravo (suroriente) que fueron planeadas.

De acuerdo con datos del periódico Norte (2018), hasta 2018, cerca del 35% de las viviendas en las nueve etapas de Riberas del Bravo han sido abandonadas a causa de la violencia y las promesas incumplidas sobre transporte público, vivienda digna y empleo. El caso de Riberas del Bravo es un ejemplo de cómo el mercado inmobiliario maquila viviendas inhabitables e inaccesibles. El geógrafo urbanista Jordi Borja (2009) en su visita a Ciudad Juárez en 2009, calificó esta zona como una aberración y mencionó que sería necesario juzgar a los responsables de este disparate criminal.



Imagen 4. Hábitat en Riberas del Bravo. Fuente: Saénz, M. & Dayer, H. de Norte Digital (2016); Lozano, M. de NetNoticias (2018).

En el mapa 4, se muestra el resultado de un análisis de niveles de bienestar en Ciudad Juárez presentado en el PDUS de 2016, en el que se le sobrepone en color rojo, la localización de las periferias que cumplen con algunas de las características presentadas por Arteaga (2005). Se observa que las periferias presentan los niveles más bajos de bienestar; resalta la zona de “Los Kilómetros” ubicada al sur poniente.

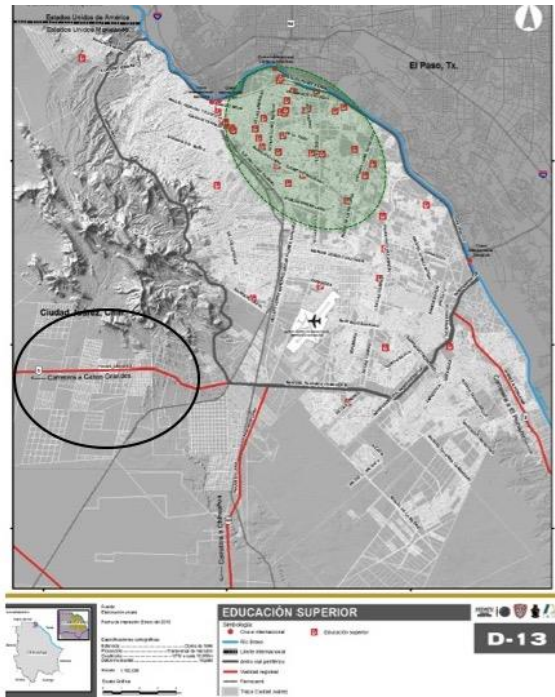


Mapa 4. Periferias y niveles de bienestar en Juárez. Fuente IMIP (2016). Ediciones adicionales elaboradas por la autora (2019).

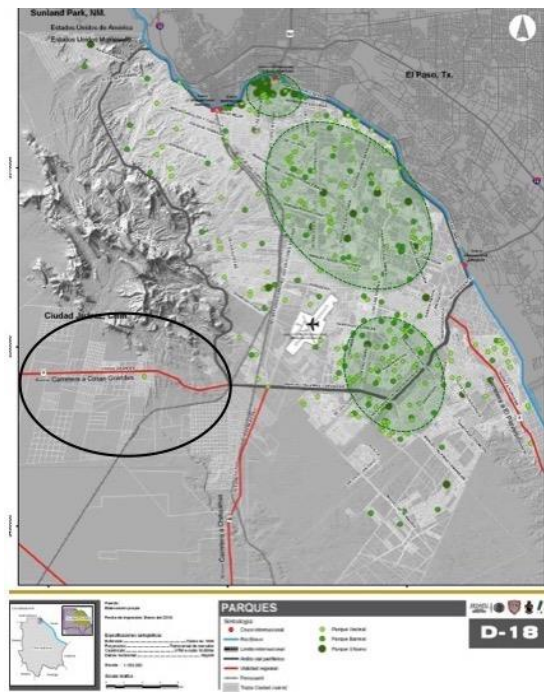
En el mapa 4, se puede apreciar que la mayor parte de las periferias se encuentran cercanas a la Sierra de Juárez, lo que hace que sea más complicado abastecer de servicios a algunas de las zonas.

Las periferias envuelven a la ciudad central. Muchas de ellas son conocidas únicamente por ser los espacios de la violencia y la pobreza que presentan los medios de comunicación. Llegar a algunas de estas zonas implica trayectos muy largos y es complicado ingresar a ellas por los caminos inadecuados y la falta de transporte público.

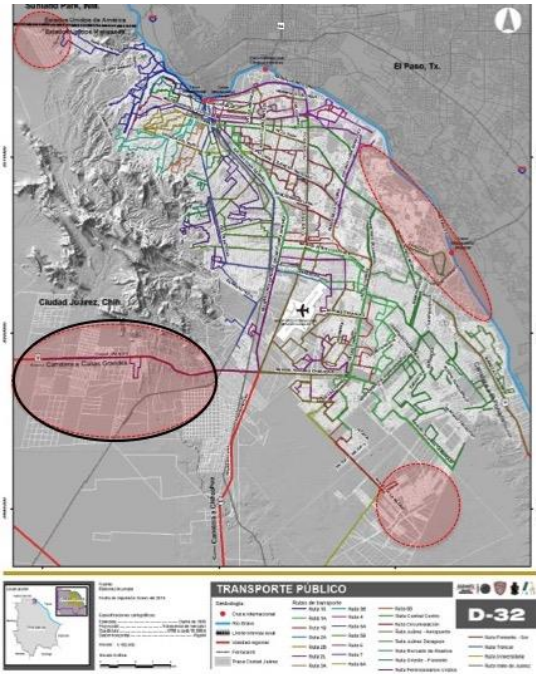
Retomando los conceptos propuestos por Dematteis (1998 citado en Arteaga, 2005). El hábitat de las periferias de Ciudad Juárez es el de un *lugar dominado* porque son zonas que dependen del empleo y equipamientos como escuelas, hospitales, parques públicos, comercio, transporte, dependencias gubernamentales, entre otros, que se concentran en la ciudad central. En los mapas 5 a 10 se observa que existe una concentración de beneficios al nororiente de la ciudad (señalados en color verde), mientras que existe una carencia de algunos otros (señalados en color rojo).



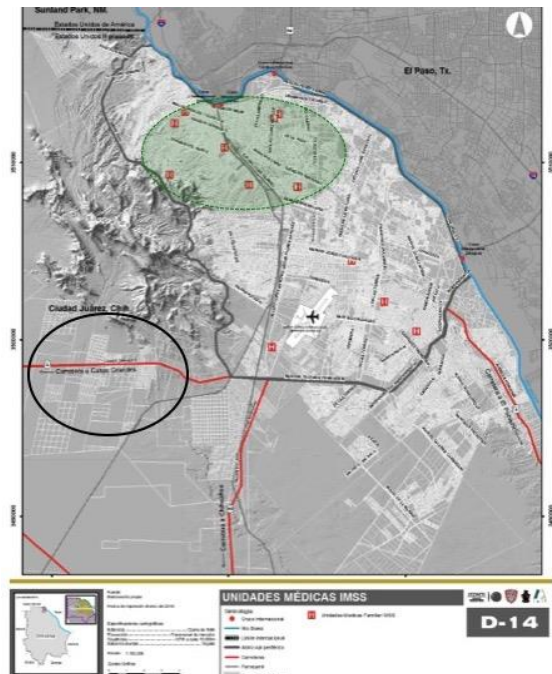
Mapa 5. Educación superior. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).



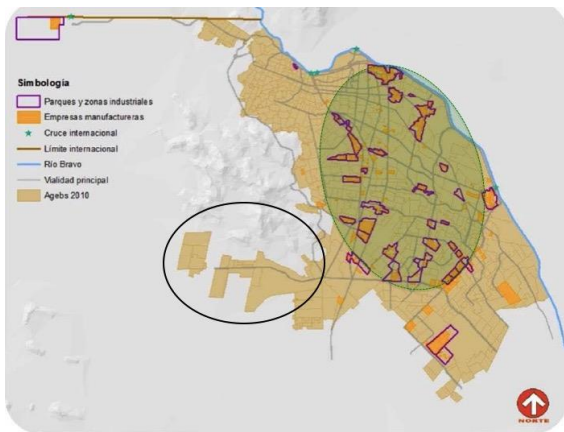
Mapa 6. Parques. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).



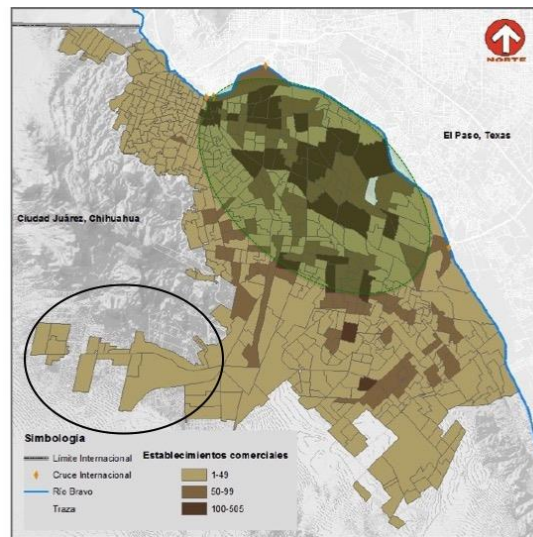
Mapa 7. Transporte Público. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).



Mapa 8. Unidades Médicas. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).



Mapa 9. Zonas industriales y manufactureras. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019)

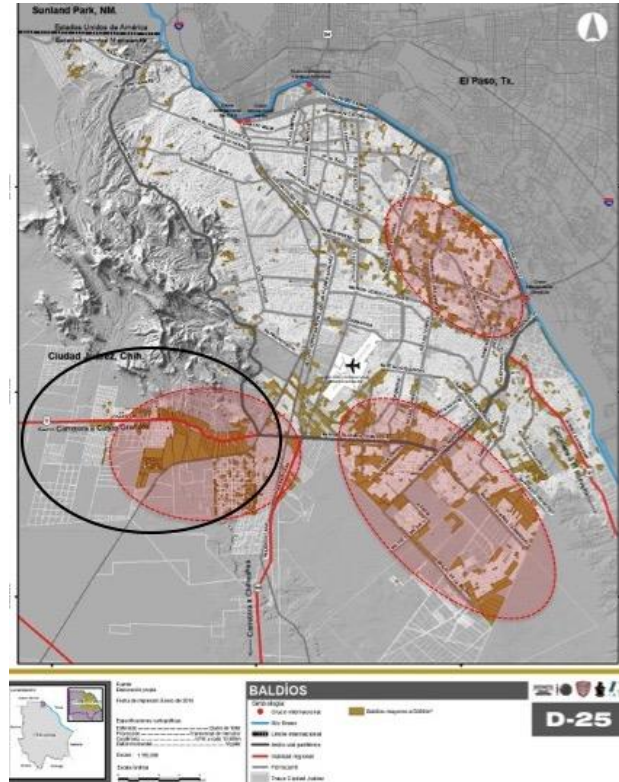


Mapa 10. Unidades económicas (servicios). Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).

Además, el hábitat de las periferias es el de un *lugar indefinido*, porque algunas periferias, como las del sur poniente y sur oriente, están conformadas por granjas y terrenos destinados a la agricultura. Al sur poniente, en la zona denominada “Los Kilómetros” se encuentran camiones que venden pastura para ganado estacionados sobre la carretera. Estas zonas comparten características urbanas y rurales.

Las periferias en Juárez son *lugares anómalos*, porque habitar en ellas implica ciertos obstáculos para algunas personas. Como se observa en el Mapa 11, los vacíos urbanos se concentran especialmente en

el sur de la ciudad, lo que da una imagen de un lugar degradado y desordenado. La ausencia de equipamientos, servicios y espacios de socialización (ver figuras 5 a 11) vuelven a las periferias espacios que posibilitan patologías urbanas como la pobreza o las violencias que son un problema recurrente.



Mapa 11. Baldíos. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales propias (2019).

Finalmente, las periferias en Juárez son *lugares sin identidad*. Respecto al tema, el PDUS (2016) señala lo siguiente.

“(Cd. Juárez está) Compuesta por una gama de inmigrantes de cada rincón de México, y no necesariamente trayendo consigo mejoras a la ciudad, sino demandando servicios para sus necesidades que pueden ser muchas por venir de una situación mucho peor, en donde no existe un multiculturalismo, ni un tejido social, sino que existe distanciamiento entre distintos grupos sociales, la sociedad no tiene un sentido de apropiación o de pertenencia del espacio, y se anhela su lugar de origen, creando múltiples tejidos sociales dispersos y discontinuos, en donde la ciudad no ayuda a arraigarse e integrarse.”

Ahora bien, hasta aquí se ha planteado que las periferias son los espacios producidos por la migración. Por lo tanto, tomando en cuenta los acontecimientos actuales sobre los movimientos migratorios del sur al norte de América, resultaría sensato prestar atención a las periferias de Ciudad Juárez.

“Llevamos más de 4 millones de pesos invertidos en la Casa del Migrante. Yo pregunto, ¿cuánto han puesto los otros dos niveles de gobierno?” - Armando Cabada, alcalde de Ciudad Juárez (2019).

Hoy día, pareciera que se ha aprendido poco de los desaciertos del desarrollo urbano en Juárez. Las respuestas ante la llegada de grandes concentraciones de migrantes han sido mayormente asistencialistas. Se les recibe en la Casa del Migrante⁸ y albergues, sin embargo, es necesario pensar a largo plazo. Se debe invertir en equipamiento e infraestructura urbana, en movilidad urbana y en acceso a la vivienda para atender a las periferias ya existentes y prevenir el crecimiento de las inequidades sociales y territoriales. Si bien, estas acciones pueden fomentar el crecimiento poblacional en las periferias, no se puede negar que en ellas habitan miles de personas bajo condiciones de pobreza que requieren ser atendidas.

A la descripción de Dematteis (1998) respecto a las periferias, me gustaría contraponerle el replanteamiento de interpretación socio-espacial de la complejidad de las periferias inhóspitas que proponen Hiernaux, D. & Lindón A. (2008), con base en su trabajo de campo experiencial⁹ como una entrada a una aproximación distinta de las periferias excluidas, así como las aportaciones de los investigadores Eduardo Nivón y Cristina Bayón.

Daniel Hiernaux y Alicia Lindón (2008), se han dedicado a estudiar la periferia metropolitana del oriente de la Ciudad de México por casi dos décadas; la dimensión cualitativa de su trabajo en campo en Valle de Chalco les permitió observar lo que ellos llaman “cosas ínfimas”¹⁰, es decir, aquellos detalles que parecen minúsculos y que no pueden encontrarse a partir de encuestas, conteos u otras tácticas similares. La mirada que Hiernaux y Lindón proponen, surge del análisis de discurso de los relatos de vida de la gente (enfoque biográfico). La geografía humanista les permitió tener una observación más próxima y fue indispensable la inmersión profunda en el lugar; este proceso de escucha y acompañamiento abre el panorama en cuanto a la lectura de las periferias. A partir del trabajo de campo experiencial es posible detectar aspectos de la vida cotidiana, identidades, imaginarios individuales y colectivos del lugar, sentido de lugar, pluralidad de sentidos, subjetividad espacial o micro-procesos, entre otras cosas.

⁸ La Casa del Migrante es una asociación civil que se fundó en 1982 por misioneros de San Carlos. En la casa se ofrece habitación, alimentos, teléfono, agua caliente, servicio médico, apoyo social, derechos humanos, apoyo jurídico y espiritual (Diócesis Ciudad Juárez, 2017).

⁹ Hiernaux y Lindón (2008) explican lo siguiente: *...nos fuimos introduciendo en lo que Graham Rowles ha denominado “trabajo de campo experiencial” (Rowles, 1978), es decir, comenzamos a acercarnos más a las personas para tratar de comprender esa totalidad que es su vida en el lugar, o la experiencia espacial, como diría David Seamon (1979).*

¹⁰ Hiernaux y Lindón extraen el concepto de “cosas ínfimas” de *les tout petits liens* de François Laplantine (2003), de *les gens de peu* de Pierre Sansot (1992) y *le petit murmure du monde* de Claude Javeau (1987).

Si bien, las periferias inhóspitas pueden ser lugares anómalos, indefinidos, dominados y sin identidad como lo plantea Dematteis, su estudio no se puede restringir a suponer que son espacios antisociales. No se puede negar la condición de pobreza y segregación que marcan a las periferias, pero su realidad no se limita a eso pues cada lugar tiene identidad, aunque esta se identifique con la exclusión. Son estas mismas características de negación las que dotan de algún modo un sentido de esfuerzo y esperanza entre sus propios habitantes.

Así, por ejemplo, el antropólogo Eduardo Nivón (2016), en sus estudios sobre la Ciudad de México y la periferia, explica que comúnmente las ciudades son conocidas por sus centros y espacios de negocios, recreación o turismo, sin embargo, también contienen espacios a los que nombra *zonas tristes*, incómodas y rechazadas que carecen de aprecio simbólico y visibilidad social e infraestructura de servicios; pero al mismo tiempo, resalta los modelos de gobernabilidad que se han desarrollado en la periferia; *la organización de un modo de vida cultural más extendido que las relaciones políticas* (Nivón, 2016).

Nivón (2016), resalta la vida de sacrificio que conlleva vivir bajo las condiciones de pobreza que caracteriza a la periferia de Ciudad de México; las personas se ven forzadas a realizar largos traslados hacia las zonas centrales a trabajar principalmente. En el caso de los jóvenes, la falta de universidades representa un reto para quienes desean continuar sus estudios ya que deben invertir una gran cantidad de tiempo y dinero para asistir a la escuela. *Los jóvenes marginados, excluidos del trabajo y de la escuela, viven prisioneros de su propia pobreza* (Nivón, 2016).

De acuerdo con Nivón (2016), las periferias aportan a la Ciudad de México dos aspectos principales: la transformación del sentido de lo local que nos obliga a pensar en la complejidad de la ciudad y el reflexionar sobre el carácter plural, múltiple y multicultural de la ciudad, que conlleva que en un mismo espacio se lleve a cabo la convivencia entre diferentes sistemas culturales. Por otra parte, las periferias pobres¹¹ otorgan un valor más alto a los lugares públicos como espacios de diversión (a diferencia de las zonas centrales en las que los espacios privados como clubes deportivos o centros comerciales tienen mayor valor simbólico); ejemplo de esto son los esfuerzos por generar centralidades en las periferias desde los espacios públicos civiles y religiosos.

Finalmente, Nivón (2016) habla sobre la dificultad de construir una identidad urbana del habitante de la ciudad; es necesario fomentar formas de integración cultural entre la periferia y el centro para transferirle valor simbólico, político, administrativo, cultural y deportivo. Lo que ahora puede ser un caso de marginación y ruptura de la sociedad puede reforzarse dotando de sentido público a la periferia y con ello construir ciudadanía.

¹¹ Se habla de periferias pobres pues Nivón (2016) hace referencia a diferentes tipos de periferias como las residenciales o las corporativas.

Hiernaux y Lindón, proponen el acercamiento cualitativo como alternativa para comprender a profundidad los procesos societarios y el significado que adquieren para quienes experimentan esos procesos en su vida cotidiana. Este acercamiento permite entender la complejidad de las periferias como espacios de producción de identidad y comunidad únicos y el significado que se le otorga a los procesos y espacios.

Un ejemplo de un proyecto realizado a partir del acercamiento con los habitantes, es el trabajo realizado por Cristina Bayón (2012) sobre las representaciones sociales y estigmas hacia el “lugar” de los pobres en la Ciudad de México; en el estudio se expone que existe una inequidad notable en la distribución de oportunidades y que el Estado no es capaz de garantizar los niveles mínimos de bienestar. A partir de narraciones de residentes de una zona periférica de la Ciudad de México, Bayón articula las dimensiones espacial y simbólica de las narrativas de los habitantes y muestra la complejidad que representa vivir bajo las desventajas de la pobreza en sociedades como Latinoamérica. Bayón encuentra que, la estigmatización de las periferias degrada simbólicamente a quienes las habitan; se criminaliza al pobre, se le culpabiliza de su situación y se le invisibiliza; estos estigmas debilitan la vida y la pertenencia comunitaria (Bayón, 2012); es por esto que, la visión de espacio periférico merece ser deconstruida para releer y entender a las periferias como espacios complejos que pueden ser estudiados desde diferentes miradas.

El presente proyecto, acoge la propuesta de Hiernaux y Lindón para comprender la profundidad de las dinámicas sociales y los significados en la vida cotidiana de quienes habitan las periferias pobres desde el acercamiento con los habitantes de la zona de estudio. El acercamiento a la periferia de “Los Kilómetros” en Ciudad Juárez, me permitió observar un espacio de deseos y esfuerzos individuales y colectivos que nacen de la esperanza de sus habitantes; tal es el caso de algunas iniciativas tomadas por los colonos para sobrellevar los problemas de transporte público en la zona. Retomando lo planteado por Nivón (2016), la convivencia de diferentes sistemas culturales que convergen en “Los Kilómetros” se ve reflejado en las voces con diferentes acentos de sus habitantes, en la manera de construir sus viviendas o en el modo de habitarlas. Sin duda, los estigmas hacia los “lugares” de los pobres degrada simbólicamente a quienes habitan en la periferia (Bayón, 2012), no obstante, en la periferia se puede encontrar una riqueza cultural y de movimientos sociales que buscan vivir con mayor dignidad a pesar de las dificultades que supone habitar bajo una condición de exclusión y negación.

La separación entre la periferia y el centro de la ciudad es la principal frontera que segrega a unos de otros, no solo dividiéndolos espacialmente, sino también simbólicamente (desde la estigmatización); esta separación es el resultado de acciones y pensamientos que violentan la calidad de vida de las personas.

3. JUÁREZ Y SUS FRONTERAS INTERIORES: SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y VIOLENCIAS URBANAS

La separación que existe entre la periferia y la ciudad central es el resultado de una ciudad dividida y organizada solo para unos cuantos. Las desigualdades urbanas y de oportunidades generan en los habitantes de la ciudad diferentes posturas ante la necesidad y la desesperanza.

3.1 La noción de segregación socioespacial

La segregación socioespacial, segregación urbana y división social del espacio, son algunos de los nombres que diferentes autores le dan al mismo fenómeno. La segregación socioespacial es uno de los resultados de la inequidad social. De acuerdo con Duhau (2003), puede entenderse cómo las diferencias que existen en la localización de diferentes grupos, estratos o clases sociales. Los costos de la vivienda y lo que conlleva habitar en ciertas áreas (mercado inmobiliario) son el principal factor que determina la división social del espacio.

Así también, la segregación socio espacial no solo tiene que ver con una división en el espacio, sino con la producción de una estratificación jerárquica. Esto quiere decir que las diferentes clases sociales y grupos se separan unos de otros en el espacio, lo que provoca inequidad urbana y social.

"Así, la estructura del espacio se manifiesta, en los contextos más diversos, en la forma de oposiciones espaciales, en las que el espacio habitado (o apropiado) funciona como una especie de simbolización espontánea del espacio social. En una sociedad jerárquica, no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales, de un modo (más o menos) deformado y sobre todo enmascarado por el efecto de naturalización que entraña la inscripción duradera de las realidades sociales en el mundo natural..." (Bourdieu, 2002, p.120).

Tal y como señala Bourdieu (2002, citado por Duhau (2003), la jerarquización social genera grandes disparidades en el territorio. Es una jerarquización materializada y por lo tanto visible. La ciudad se ve fragmentada por la capacidad de adquirir vivienda en un lugar determinado. Con ello, los servicios y equipamiento urbano también se ven divididos y favorecen a las clases más altas.

Duhau (2003) explica que esencialmente en todas las ciudades existen formas de división social del espacio, sin embargo, la manera en que se manifiesta la división puede ser menos visible en algunos casos. Por ejemplo, hay ciudades en que diferentes clases sociales habitan en espacios muy próximos y con diferencias escasas.

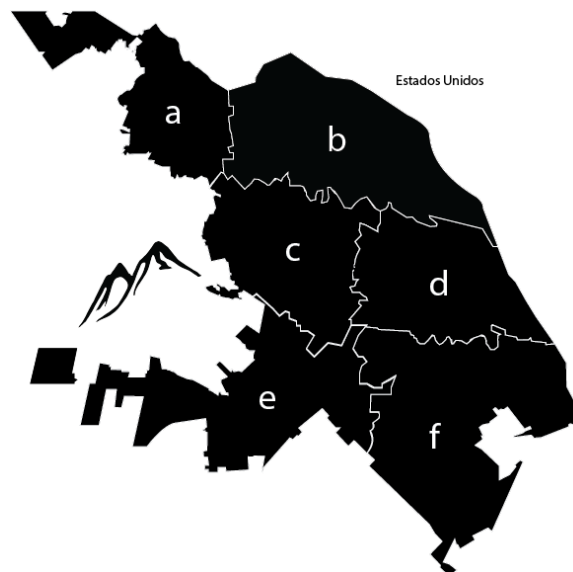
3.2 Patrón de segregación del espacio urbano de Cd. Juárez

“La ciudad es apenas perceptible. Una imagen impresionista se te aparece como los vestigios de una ciudad casi abandonada que se fue disolviendo a la vez que llegaban nómadas y marginales, más deshecha que hecha.” -Jordi Borja sobre su visita a Ciudad Juárez (2009).

Jordi Borja respecto a su visita a Ciudad Juárez en 2009, describe a la ciudad como una ciudad *más desecha que hecha*, sin embargo, de acuerdo con el PDUS de 2016 (IMIP, 2016), Ciudad Juárez se dividió según el poder adquisitivo y clase social; las personas con mayores ingresos se concentraron en el nororiente y una pequeña parte en el centro de la ciudad que son las zonas más consolidadas dentro de fraccionamientos privados de reciente creación; excluidos por elección del resto de las personas. La clase media se encuentra dispersa en toda la mancha urbana, sin embargo, se concentra en el centro de la ciudad en colonias abiertas o fraccionamientos cerrados. Las personas con menores ingresos se encuentran en las periferias al poniente y sur de la ciudad, sobre la Sierra de Juárez. Excluidos como única opción. Esto puede traducirse como una contradicción a lo expresado por Borja, pues más que parecer una ciudad deshecha, es una ciudad hecha, pero para unos cuantos.

Algunos ejemplos de las dificultades en el modo de vivir la ciudad son el tiempo de viaje que algunas personas tienen que realizar para ir a sus lugares de trabajo o acceder a ciertos servicios y equipamientos urbanos. Además, se pueden presentar sentimientos de exclusión, desarraigo y desesperanza que degradan los lazos sociales (Sabatini et al., 2001).

Para facilitar el análisis de segregación socioespacial, en el Mapa 12 se presenta una zonificación de Ciudad Juárez dividida en 6 zonas que comparten ciertas características.



Mapa 12. Zonificación de Ciudad Juárez. Elaboración propia con información obtenida de (Barraza, 2009).

La *zona a o norponiente*, es una zona que presenta problemas de desarrollo urbano, algunas de las colonias que tienen este problema son las que se encuentran en la periferia de ANAPRA (Asociación Nacional de Productores Agrícolas) que comprende colonias como Lomas de Poleo, Rancho Anapra, Puerto Anapra y La Conquista. En esta zona existe incertidumbre en la tenencia de la tierra y se observan prácticas de especulación del suelo. Los servicios como el agua potable o drenaje son escasos. La zona norponiente es la que cuenta con menor densidad de áreas verdes y su desarrollo en infraestructura y equipamiento urbano es casi nulo (Barraza et al., 2009).

La *zona b o nororiente*, por el contrario, es la que cuenta con mayores equipamientos y una mejor distribución de bienes y servicios. Es la zona que tiene mayor porcentaje de áreas verdes (46% del total de la ciudad) y espacios públicos. En esta zona se ubican los principales fraccionamientos de clase alta, plazas, centros comerciales y los principales parques públicos. Aquí también se concentran los principales equipamientos educativos, públicos y privados de la ciudad (Barraza et al., 2009).

En la *zona c o centro poniente*, existe una concentración de industria maquiladora. Al ser una zona industrial, los espacios públicos son escasos. El área cercana a la zona b, se encuentra consolidada, mientras que, el área que colinda con la Sierra de Juárez, alberga espacios en los que es complicado dotar de servicios como drenaje y agua potable a las viviendas (Barraza et al., 2009).

La *zona d o centro-oriente*, es un área que no presenta complicaciones en la dotación de servicios y hay un porcentaje neutro en cuanto a áreas verdes. Es una zona de clase media y media baja que tiene fines principalmente ocupacionales y una creciente dotación de equipamientos y servicios. En esta zona se observan las mayores acciones de encerramiento del espacio público ya que, es una de las zonas más golpeadas por las acciones del crimen organizado (Barraza et al., 2009).

En la *zona e o sur poniente*, existe la mayor deficiencia en relación a infraestructura y equipamiento urbano. Es, junto con la zona a, una de las áreas de más reciente poblamiento y urbanización informal (Barraza et al., 2009).

La *zona f o suroriente* de Ciudad Juárez, es una zona que fue planeada para la instalación de industria maquiladora, sin embargo, hay una ausencia notoria de infraestructura y equipamiento urbano, aun cuando los usos habitacionales del espacio se han planeado (Barraza, 2009). Un elemento que destaca en las zonas a, e y f, es la escasez de calles pavimentadas.

Las disparidades entre cada zona evidencian una segregación socioespacial ostensible en Ciudad Juárez. Si las periferias continúan siendo segregadas y con ello las desigualdades aumentan, se puede estar hablando de un proceso de expulsión. Ya que, se expulsa a las personas de un espacio de vida digno y de sus derechos.

Saskia Sassen (2015), utiliza el término “expulsiones” para referirse al aumento de desigualdades, pobreza y otras injusticias. Sassen (2015), explica que las expulsiones pueden adoptar formas distintas

en cada parte del mundo. En algunas partes las expulsiones han dado como resultado las caravanas de migrantes, los refugiados, el desempleo o los trabajos insalubres y mal pagados que obliga a muchos a abandonar sus hogares al no poder pagar una hipoteca.

En el caso de Ciudad Juárez, se expulsa a las periferias a quienes no pueden pagar la renta de una vivienda. Lo que conlleva a pensar que en Juárez existe más de un borde fronterizo. Se trata de un borde sistémico delimitado que, según Uribe (1996, citado por Barraza et al. 2009) se debe a procesos económicos, culturales y políticos que demarcan fronteras sociales y geográficas que invisibilizan a todo aquel que “no aporta”, al que no puede pagar. Son expulsiones planificadas (Sassen, 2015).

Las zonas A, E, F y el poniente de la zona C del mapa 12, son el resultado de la desigualdad socioespacial en Juárez. Esto las convierte en zonas segregadas. No solo por su ubicación aislada del centro de la ciudad, sino por las disparidades que alberga su territorio en comparación con la zona B, D y oriente de la C.

Los asentamientos que se encuentran sobre la Sierra de Juárez no solo están excluidos, sino que representan un riesgo para sus habitantes.

Estos asentamientos están en un suelo con relieve topográfico y pendientes fuertes, destinado en los países desarrollados, para construcciones con mayor inversión, por el alto precio que conlleva la adecuada construcción, el mantenimiento y la dotación de los servicios como el agua. Sin embargo, en Ciudad Juárez se destinó a la población de bajo recursos, siendo un claro ejemplo de “lo que no se debe hacer” en relación a la planificación urbana (Núñez, 2010, citado en Barraza et al. 2009, p.123).

Quienes habitan en las zonas con menor nivel de bienestar son excluidos del derecho a la ciudad y segregados socio-espacialmente en las periferias.

La segregación socio espacial en Ciudad Juárez ha traído consigo una serie de problemáticas como la formación de zonas de pobreza extrema, la producción de diferentes tipos de violencias o disparidades en el modo de vivir la ciudad. Es por esto, que haremos una revisión de la noción de violencia y de cómo esta repercute tanto en el desarrollo morfológico de la ciudad, como en la segregación socioespacial.

3.3 Violencias urbanas

Las violencias urbanas en las ciudades contemporáneas son manifestaciones que influyen en el modo de vida de sus habitantes. En una frontera como Ciudad Juárez, donde las violencias urbanas se han revelado como uno de los problemas más evidentes, el tema ha sido estudiado desde diferentes miradas como la sociología o la psicología. En este caso, se aborda el tema de violencias urbanas desde tres maneras en que son manifestadas, así como su conexión con el hábitat, es decir, la relación entre las violencias y la manera en que está constituido el entorno en el que se habita.

A medida que la teoría de la paz se hace más compleja, se amplía el concepto de violencia, entendiendo ésta como todo aquello que, siendo evitable, impide, obstaculiza el desarrollo humano, comprendiendo, por tanto, no sólo la violencia directa, sino también la denominada violencia estructural (pobreza, represión, contaminación, alienación, etcétera). Y finalmente, hay que añadir el concepto de violencia cultural (o simbólica) para señalar a todo aquello que en el ámbito de la cultura legitime y/o promueva tanto la violencia directa como la violencia estructural (Jiménez, 2012, p.31).

i. Noción de violencias

Varios investigadores (E. Durkheim, Max Weber, M. Wieviorka, Talcott Parson, Randall Collins, entre otros) se han dedicado a estudiar la violencia desde diferentes enfoques. Para fines de este proyecto, se abarcará el tema de violencia a partir del desarrollo humano de las personas. Esto quiere decir que, se analizará el concepto de violencia desde su relación con el entorno social, económico, político y cultural que condicionan nuestros comportamientos, entre ellos las violencias (Jiménez, 2012).

Johan Galtung, plantea que la violencia se puede abordar desde diferentes perspectivas pero que al final todas imposibilitan el desarrollo humano. Galtung (2016), propone el triángulo de la violencia que está compuesto por la violencia directa, violencia estructural y violencia cultural (Imagen 5). Esta idea plantea que la violencia no es un comportamiento nato (aunque en algunos casos se pueden heredar genéticamente algunos rasgos¹²), sino que es un comportamiento que se aprende y es expresado.

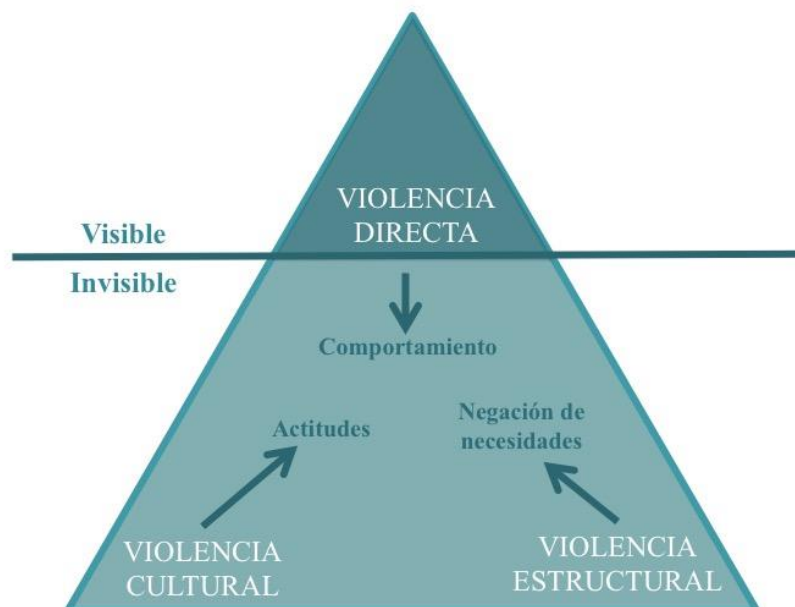


Imagen 5. Triángulo de Violencia de Galtung. Fuente: Elaboración propia con información de Galtung (2016).

¹² De acuerdo con Jara M. y Ferrer S. (2005) existen algunos aspectos neuroconductuales y genéticos de la violencia capaces de generar en algunos casos conductas criminales.

La *violencia directa* es aquella que causa un daño directo sobre el individuo o individuos. Puede manifestarse de manera verbal, psicológica y física. Algunos ejemplos de violencia directa son la guerra, los asesinatos, las mutilaciones, los robos, el maltrato, las violaciones, las represiones, las expulsiones o las detenciones. Se habla de violencia visible pues se manifiesta directamente sobre y hacia el cuerpo humano.

La *violencia estructural* puede ser entendida como un tipo de violencia indirecta que se produce por procesos estructurales que provocan injusticia social y no se satisfacen las necesidades humanas de los habitantes de un lugar. Algunos de los ejemplos que Galtung incluye en esta categoría es la pobreza condicionada estructuralmente (no garantizar la vivienda, el vestido, el agua, la educación, la salud y otros bienes), la represión política (impedimento de la libertad de expresión, de manifestación, de protección jurídica, entre otros) y la alienación (impedimento de la satisfacción de necesidades de la propia existencia) (Jiménez, 2012). La violencia estructural es considerada según Galtung (2016), un tipo de violencia invisible, no obstante, algunos elementos de la violencia estructural como la pobreza pueden observarse a simple vista.

En la violencia estructural no es fácil identificar a un agresor en concreto como en la violencia directa. Es posible que existan múltiples participantes indirectos que forman parte del sistema.

La violencia estructural puede dejar huellas en el cuerpo, pero también en la mente y espíritu (Galtung, 2016). No obstante, existen casos en los que la violencia estructural no es percibida como tal por la víctima, por lo que no existen mecanismos de resistencia ante la injusticia que está viviendo.

En cuanto a la violencia cultural, Jiménez (2012), plantea lo siguiente:

Si la violencia directa es generada desde el propio agresor y la violencia estructural está organizada desde el sistema (la estructura), la violencia cultural lo hace desde las ideas, las normas, los valores, la cultura, la tradición, como alegato o aceptación “natural” de las situaciones provocadas por ella (p.37).

La violencia cultural, por lo tanto, justifica y promueve la violencia directa y estructural a través de una cultura promovida en las ideas, las tradiciones, el lenguaje, la educación, las religiones, el arte, en los medios de comunicación, la ética, las leyes, la ciencia empírica y formal, la cosmología, la literatura, la política, ideologías, entre otros (Galtung, 2016).

Jiménez (2012) establece que la violencia cultural es la que da inicio al ciclo, es decir, que esta retroalimenta a los otros dos tipos de violencia. Mientras que Galtung (2016) menciona que la violencia puede comenzar en cualquiera de los vértices del triángulo y transmitirse fácilmente a las otras dos esquinas.

ii. Violencias en Juárez: Interpretaciones

Sin duda, la violencia es un tema que compete a muchas ciudades hoy día. Ciudad Juárez no es la excepción, pues esta ciudad fronteriza se ha dado a conocer principalmente por las diferentes manifestaciones de violencias en el espacio urbano. Ahora bien, entendiendo el triángulo de violencias de Galtung, es posible identificar los diferentes tipos de violencias que existen en Ciudad Juárez. En la Tabla 1 se plantean algunos de las violencias identificadas en la ciudad.

| Tabla 1. Triángulo de Violencias de Galtung. Datos de Ciudad Juárez | | |
|--|---|---|
| Violencia Directa | Violencia Estructural | Violencia Cultural |
| Robos, homicidios, feminicidios, asaltos, extorsiones, carjacking, mutilación, peleas, secuestro, amenaza, violencia en la familia, maltrato infantil, abuso sexual, omisión de cuidados, maltrato emocional, violencia económica (se prohíbe trabajar especialmente a las mujeres para volverlas dependientes del hombre), abandono, explotación laboral, negligencia, violaciones. | Analfabetismo, hambre, incultura, desigualdad de género, contaminación, expulsión por clases sociales, desempleo, represión, impedimento de la libertad de expresión, desarrollo urbano precario, marginalidad, pobreza, deserción escolar, escasez de servicios. | Lenguaje verbal y corporal violento, medio de comunicación amarillistas, machismo, clasismo, racismo, menosprecio al migrante, al pobre, etc. imaginarios de la pobreza y las periferias (estigmatización), invisibilización de la pobreza, música que promueve la violencia y denigrante, admiración/aspiración al narcotráfico y narco cultura. |

Tabla 1. Triángulo de violencias de Galtung con datos de Ciudad Juárez. Fuente. Elaboración propia, 2019.

A partir de la Tabla 1, es posible diferenciar los tipos de violencia en Ciudad Juárez. La violencia directa es la más evidente y la que ha dado a conocer esta ciudad. La mayor parte de las veces, se criminaliza a las personas que las realizan. Sin embargo, la violencia estructural y cultural juegan un papel importante en las manifestaciones de violencia directa.

Por ejemplo, las condiciones precarias de empleo y el bajo salario que ofrece la maquiladora en Ciudad Juárez (violencia estructural), ha obligado a algunas personas a trabajar más de un turno por lo que tienen que abandonar a los hijos por varias horas durante el día (violencia directa). Según Barraza et al. (2009), la violencia hacia los niños (violencia directa) se volvió un problema constante por la frustración y el estrés laboral en los padres.

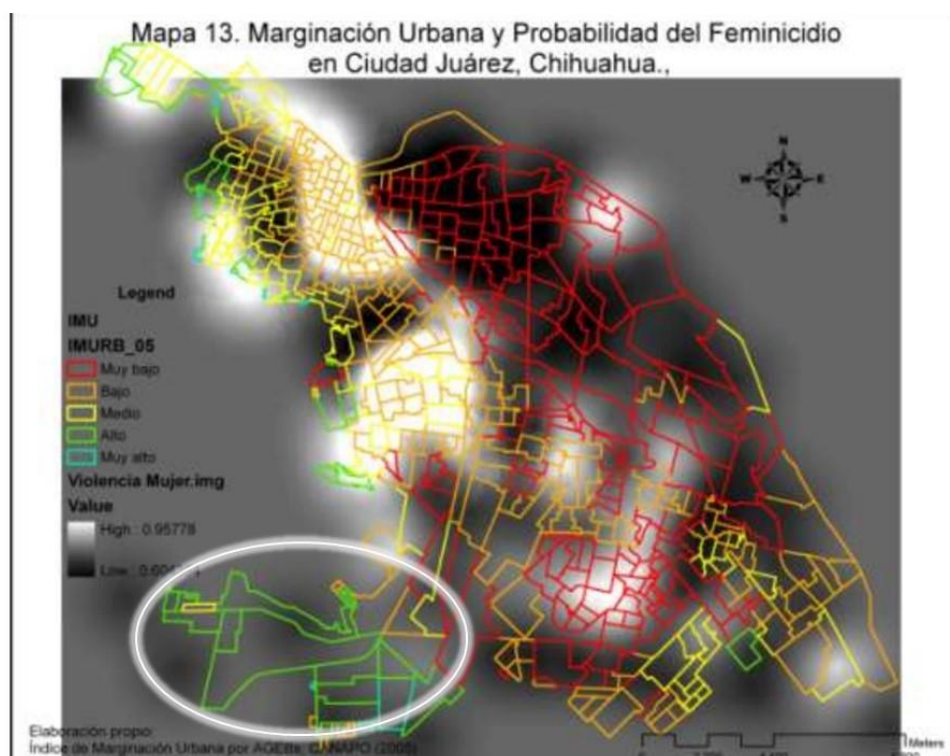
Un segundo ejemplo es el fenómeno de feminización de la maquiladora durante los años noventa. La preferencia por emplear mujeres se debía a la sumisión que presentaban y al asumir que su salario podía ser inferior al de un hombre (violencia estructural y cultural). Esto trajo consigo nuevos modos de violencia en la ciudad. Uno de ellos fueron los feminicidios (violencia directa). Las mujeres asesinadas generalmente eran mujeres que trabajaban en la industria maquiladora y terminaban su turno en la noche. La falta de un sistema de transporte de calidad, la ausencia de alumbrado público y

la abundancia de terrenos baldíos (violencia estructural) facilitaban los feminicidios. Aunado a esto, el machismo (violencia cultural) justificaba estos actos.

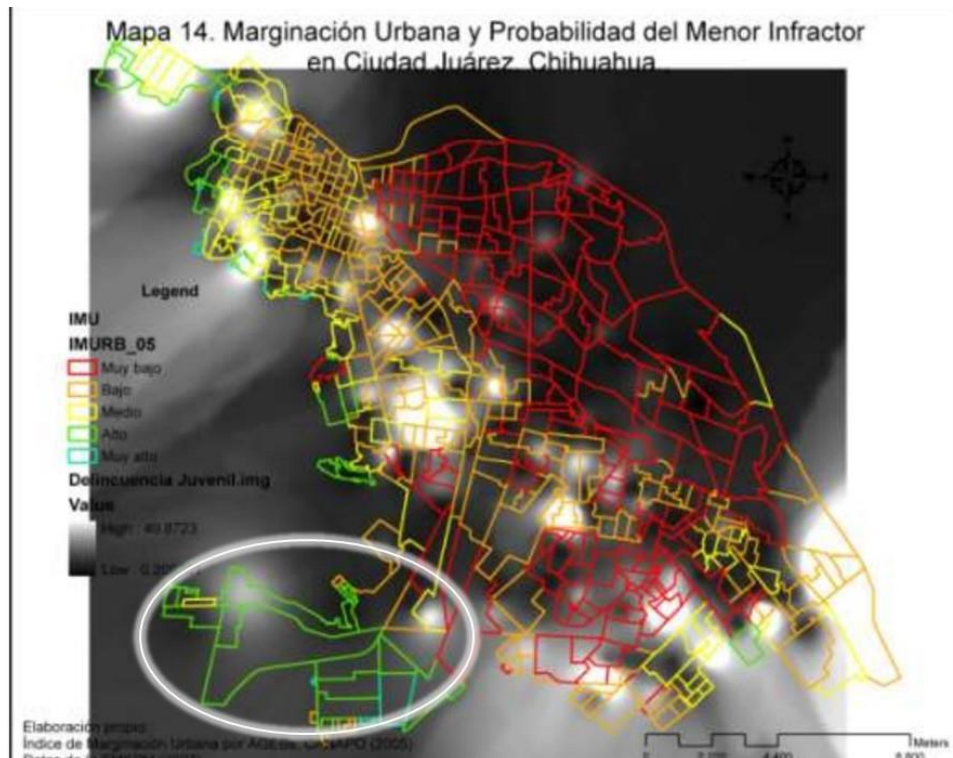
Barraza et al. (2009), explica que el crecimiento poblacional en la ciudad provocó que Juárez creciera sin planificación urbana. El Poniente de la ciudad comenzó a ser invadido por personas que no contaban con el recurso para tener acceso a una vivienda dentro de un espacio urbanizado. La especulación del suelo y el desarrollo urbano se vio condicionado por los intereses de algunas “familias importantes” de Ciudad Juárez (violencia cultural y estructural). Es por esto que, la planificación de Ciudad Juárez ha ignorado la justicia social y ha provocado desequilibrios y desigualdad social graves (Harvey, 1989 citado por Barraza et al. 2009). Siendo este último, uno de los casos de violencia estructural más severos en la ciudad.

García (2000) y Almada (2007) (citados en Barraza et al. 2009), exponen que la segregación socioespacial en las ciudades (violencia estructural) es un factor que suscita la manifestación de violencias directas.

Por poner un ejemplo, el Mapa 13, muestra la relación entre la falta de agua potable y drenaje con la violencia contra la mujer. Mientras que el Mapa 14 muestra la relación entre menores infractores (delincuencia juvenil) y las colonias segregadas ubicadas en la periferia del Poniente de la ciudad.



Mapa 13. Marginación urbana y probabilidad de feminicidios. Fuente: Acosta (2009 en Barraza et al. 2009)

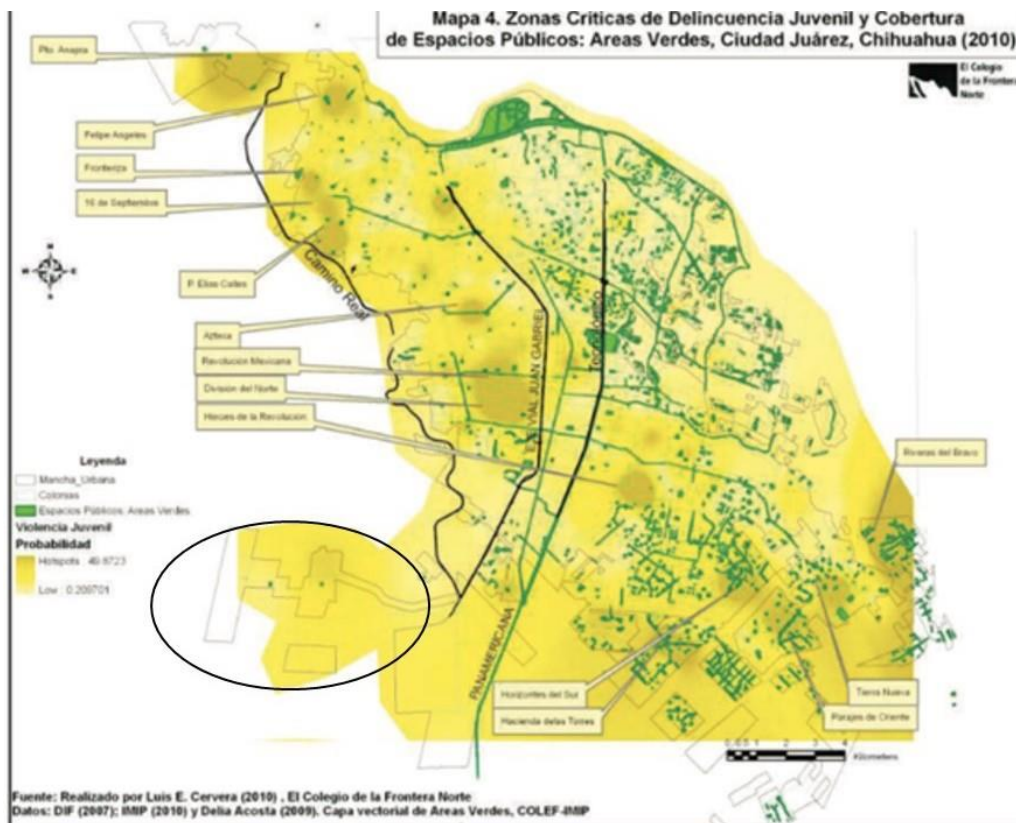


Mapa 14. Marginación urbana y probabilidad de menor infractor. Fuente: Acosta (2009 en Barraza et al. 2009)

Los mapas 13 y 14 son el resultado de un estudio que evidencia que, a menor acceso a servicios básicos como el agua potable y drenaje e infraestructura urbana, y a mayor nivel de segregación socioespacial, aumenta el riesgo para la mujer de padecer algún tipo de violencia (Poniente de Juárez).

Con respecto a la zona de estudio de este proyecto (señalada con un círculo blanco), se observa en los mapas 13 y 14 que la zona presenta un nivel de marginación alto y una probabilidad de feminicidios y probabilidad de menores infractores baja, posiblemente a causa de la baja densidad de población que hay en la zona.

De manera similar, otro estudio realizado por el COLEF (2010), presentado en el Plan Maestro de Prevención del Delito y la Violencia, muestra una georreferenciación de la delincuencia juvenil en la ciudad. Como ejemplo de uno de los hallazgos, en el Mapa 15, se muestra las zonas críticas de delincuencia juvenil con relación a la cobertura de espacios públicos en Ciudad Juárez.



Mapa 15. Delincuencia juvenil y cobertura de espacios públicos. Fuente: COLEF (2010)

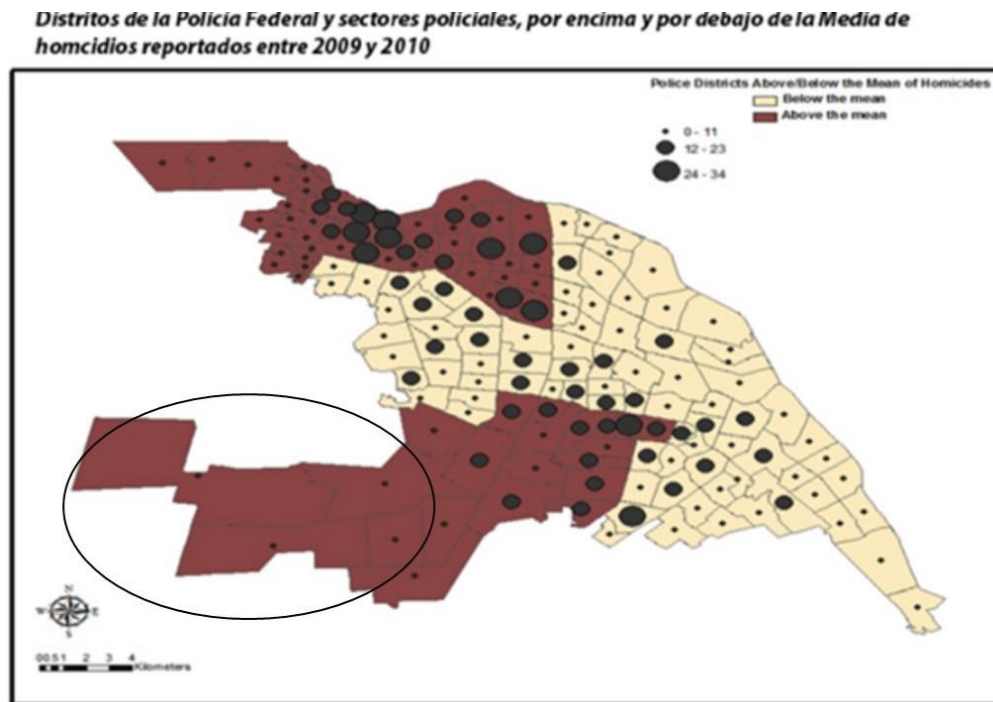
La información que presenta el estudio de Acosta (2009 en Barraza et al. 2009) y el que se presenta en el Plan Maestro de Prevención del Delito y la Violencia con información del COLEF (2010), coinciden en que las zonas en las que prevalecen más casos de delitos y violencias son las zonas ubicadas en las periferias segregadas de la ciudad.

No obstante, existe un estudio que presenta diferencias con los dos anteriores. Se trata de un estudio realizado en Ciudad Juárez por la iniciativa HASOW (*Humanitarian Action in Situations Other Than War*) de la PUC-Rio durante 2009 y 2010. El estudio comparó los factores de riesgo con la teoría de desorganización social que explica el comportamiento criminal a partir de características del contexto y escenarios específicos (Dudley, 2013).

De acuerdo con esta teoría, el tamaño de población migrante, las tasas de educación y la pobreza determinan el factor de riesgo de violencia en una zona. En una ciudad como Juárez, parecería que los resultados serían evidentes y los mayores índices de violencia corresponderían a las zonas de mayor pobreza. Sin embargo, los resultados demostraron que las zonas “más educadas” (educación de noveno grado) y de clase media, son las que presentaron los mayores índices de violencia, lo que representó una discrepancia respecto a las zonas más pobres (Dudley, 2013).

Lo que llama mi atención es que, si los resultados hubieran demostrado que las zonas más pobres eran las que presentaban mayor riesgo de violencia, hubiera sido un resultado obvio para los

investigadores. Sin embargo, ante los resultados inesperados, los investigadores explicaron que es difícil interpretar los resultados ya que hace falta más información sobre los perpetradores.



Mapa 16. Distritos policiales con más reportes de homicidios durante 2009 y 2010. Fuente: Muggah y Vilalta con datos de la SSP en Dudley (2013).

En el Mapa 16 se observa que las periferias de la ciudad presentan menor incidencia de violencia que las zonas del centro; la poca cantidad de habitantes influye en los resultados. Sin embargo, en el imaginario de los ciudadanos, las periferias son los lugares más peligrosos. El discurso de que los pobres son los violentos o la estigmatización de las zonas de pobreza se traduce a un tipo de violencia cultural en el que se criminaliza a los habitantes de las periferias por vivir bajo condiciones de pobreza. Por una parte, existen teorías y estudios que sustentan este pensamiento¹³, pero debemos recordar que, por otra parte, también es posible vivir la pobreza dignamente¹⁴.

Si bien, no se puede afirmar con certeza que existe una relación causal de la precariedad con la manifestación de violencias, sí son mediaciones que favorecen dichas expresiones junto con otras mediaciones que vuelven a la violencia un problema complejo. Para ilustrar mejor esta idea, pensemos en que en algunas zonas periféricas de pobreza se han encontrado cuerpos de personas asesinadas,

¹³ La teoría de la desorganización social es un ejemplo de una teoría que se basa en la relación de las características contextuales, como el tamaño de población inmigrante, tasas de educación o pobreza y su relación con la manifestación de violencias (Dudley, 2013).

¹⁴ Un ejemplo de cómo se puede vivir la pobreza o austeridad dignamente es el caso de los Tojolabales, una comunidad indígena maya que habita en Chiapas, muy cerca de Guatemala. Los Tojolabales, viven en una zona de conflicto y resistencia y luchan constantemente por la dignidad y la justicia. La pluralidad en su lenguaje deja ver la importancia del *nosotros*, es decir, de todos los miembros de su comunidad. El sentido de comunidad se ve reflejado en sus modos de organización y de tomar decisiones, ya que buscan que todos estén conformes con lo que se determina de manera pacífica y ordenada, tomándose el tiempo que sea necesario para decidir a mayor beneficio de todos (Lenkensdorf, 2008)

pero esto no quiere decir que ahí se haya llevado a cabo el acto o que los implicados fueran de ese lugar. Es posible que las periferias de la ciudad sean utilizadas como tiraderos de cuerpos pues sus condiciones urbanas precarias (gran cantidad de vacíos urbanos, ausencia de alumbrado público, etc.) lo favorecen. Es posible que las conductas antisociales como robos, asaltos, los carteristas, etc. si puedan tener relación con la pobreza pues pueden ser mecanismos de subsistencia adoptados ante la falta de oportunidades de desarrollo. Son daños enfocados a los bienes materiales. Sin embargo, los asesinatos o los secuestros no son daños sobre los bienes sino sobre las personas. Y pueden ser realizados por personas de diferentes sectores de la ciudad sin importar el nivel socio económico. Por lo tanto, es necesario buscar otro tipo de explicaciones ante la complejidad de la violencia en las periferias.

Con base en lo planteado anteriormente, se puede estar hablando de un caso de violencia anómica. Durkheim (1998) atribuye el origen de la anomia¹⁵ al deterioro y rompimiento de los lazos sociales que emergen de las inequidades sociales, económicas, culturales y territoriales consecuencia del capitalismo y la industrialización y que sitúan a una comunidad en un ambiente de desigualdad y exclusión.

Parales, (2008), analiza la aplicación del concepto de anomia en la problemática Latinoamericana y encuentra que la anomia tiene una relación estrecha con la ilegalidad, corrupción e incumplimiento de normas o reglas sociales. En este caso, la violencia anómica tiene un origen relacionado en mayor parte a proyectos nacionales excluyentes y mal planeados. Sin embargo, la anomia en Latinoamérica también tiene que ver con los procesos de urbanización desarticulados, transformaciones en la economía y el mercado, así como cambios culturales.

La violencia anómica, es por lo tanto un tipo de violencia que tiene como detonadores a la violencia estructural y cultural de un lugar en específico. En el caso de Cd. Juárez, la violencia anómica tiene que ver con la desesperación, estrés y desesperanza en las personas ante las desigualdades sociales y territoriales en las que viven. En ocasiones, la necesidad de subsistir lleva a algunas personas a recurrir a la violencia anómica e incluso normalizarla.

Reyes (2008), plantea el termino de espacios anómicos permanentes y se refiere a ellos como zonas marginales urbanas que son el resultado de procesos de deterioro de sectores urbanos. Las zonas marginales (periferias segregadas) pasan a ser habitadas por personas expulsadas de la ciudad central. Reyes critica el lenguaje de la exclusión al mencionar que estas personas para algunos son

¹⁵ Durkheim en *La división del Trabajo Social* (1893) define el concepto de anomia como: "Un estado sin normas que hace inestables las relaciones del grupo, impidiendo así su cordial integración". En otras palabras, la anomia es un estado en el que se ven debilitados los vínculos sociales y se pierde la fuerza de integración y regulación en las personas, provocando fenómenos sociales injustos e ilegítimos (Fernández, 2009).

consideradas “desechables”. Otros los llamarían los “descartados”, “los nadies” o las víctimas de “la sociedad del desprecio”. (Francisco, 2015; Galeano, 1940, Honneth, 2011).

3.4 La compleja producción del hábitat negado y la teoría del reconocimiento de Axel Honneth

La segregación socio territorial en Ciudad Juárez vista como un modo de violencia estructural, también puede interpretarse como la negación del reconocimiento de algunos habitantes de la ciudad. Es decir, que hay personas que no son reconocidas y pierden su integridad, autonomía y sus derechos.

Para Axel Honneth (1992), el reconocimiento es una necesidad que nos permite desarrollar una vida social e identidad positivas a partir de cómo nos sentimos percibidos por los demás. En su texto *La lucha por el Reconocimiento*, Honneth explica que la integridad de los seres humanos depende en parte de la experiencia de reconocimiento intersubjetivo (la interpretación que se le da a la vida cultural y social. Por ejemplo, las interacciones con otros). Por lo tanto, si se busca la integridad de los seres humanos, el reconocimiento es necesario (López, sf.).

Para llegar a una autorrealización lograda, el ser humano se encuentra destinado al reconocimiento intersubjetivo de sus capacidades y operaciones. Si en alguno de los escalones de su desarrollo tal forma de asentimiento social queda excluida, esto abre en su personalidad un hueco psíquico, en el que penetran las reacciones negativas de sentimientos tales como la vergüenza o la cólera. Por ello, la experiencia de desprecio siempre va acompañada de sensaciones afectivas que pueden indicarle al singular que se le priva de ciertas formas de reconocimiento social (Honneth, 1992 en Honneth, 2011).

La Tabla 2, muestra las tres formas de reconocimiento que propone Honneth y se le relaciona con el triángulo de violencias de Galtung.

| Tabla 2. Formas de reconocimiento (Honneth) y violencias (Galtung) | | | |
|--|--|-------------------------------------|---|
| Forma de Reconocimiento | Relaciones Primarias (Amor) | Relaciones del Derecho (Derechos) | Comunidad de Valor (Solidaridad) |
| Modos de Reconocimiento | Dedicación emocional, cuidado (material) | Atención cognitiva | Valoración moral |
| Potencial de Desarrollo | | Generalización, materialización | Individualización, igualación |
| Dimensión de Personalidad | Naturaleza y necesidad de afecto | Responsabilidad moral | Cualidades y capacidades |
| Autorelación Práctica | Autoconfianza | Autorespeto | Autoestima |
| Formas de Desprecio | Maltrato, violación a la integridad física | Desposesión de derechos y exclusión | Indignidad e injuria, “honor”, dignidad |
| Relación con Tipo de Violencia | Violencia directa | Violencia estructural | Violencia cultural |

Tabla 2. Formas de reconocimiento de Honneth y Triangulo de Violencia de Galtung. Fuente. Elaboración propia con información de Honneth (2011) y Galtung (2016).

La primera forma de reconocimiento es el *amor* y se refiere a todas las relaciones primarias (familia, amistades, pareja). En esta forma de reconocimiento las personas se confirman en su naturaleza necesitada de afecto. También involucra procesos de cuidado materiales: vestido, higiene o el alimento como necesidades para el desarrollo de capacidades propias y el cuidado de la integridad física de la persona. A través del cuidado la persona aprende a cuidarse a sí misma. Tienen un componente emocional que hace que la persona gane en autoconfianza y autonomía. No es solo un reconocimiento emocional, sino que, en la base están las prácticas de cuidado y afecto. Un ejemplo es la importancia del reconocimiento (amor) de los padres hacia sus hijos. La dimensión de la personalidad es la necesidad de afecto y las formas de desprecio tienen que ver con violencias directas como el maltrato, violación, etc. (ej. Hijos que son abandonados por largas jornadas laborales de sus padres)

La segunda forma de reconocimiento son los *derechos*. Esta forma se refiere a la relación que existe entre los ciudadanos y como cada uno se reconoce como sujeto que tiene derechos y obligaciones. Con esto se fomenta el respeto hacia el otro y el autorespeto. El modo de reconocimiento es mediante la atención cognitiva, es decir, el modo en que el individuo interpreta la ley (sus derechos y obligaciones). El potencial de desarrollo son la generalización y la materialización, la dimensión de personalidad afectada es la responsabilidad moral. Las formas de desprecio pueden ser la desposesión de derechos y la exclusión. La persona es considerada inferior. Esto se puede interpretar como casos de violencia estructural (ej. Personas que viven en condiciones de pobreza extrema).

Honneth llama a la tercera forma de reconocimiento, *solidaridad*. Esta forma se desarrolla a partir de la valoración social, por lo que depende de las ideas y percepciones colectivas. La autorrealización que la persona obtiene es la autoestima, el potencial de desarrollo es la individualización e igualación. La dimensión de personalidad es el desarrollo de las cualidades y capacidades. Las formas de desprecio tienen que ver con la valoración social que se le da a la persona. Algunos ejemplos son la indignidad o la injuria, que son interpretados como violencia cultural. (ej. desvalorización de algunas zonas urbanas como si no formaran parte de la ciudad).

Las tres formas de reconocimiento: amor, derechos y solidaridad tienen en contraparte, formas de desprecio que presentan relación con los modos de violencia directa, estructural y cultural.

Si bien, el desprecio en sus tres modos implica que se ejerza algún modo de violencia en los individuos, también puede detonar respuestas basadas en la misma violencia y que no son más que el resultado de la autoconfianza, el autorespeto y la autoestima negados.

Anteriormente, se habló sobre la anomia como un estado en el que la desesperanza y la desesperación ante las desigualdades vividas (que son también un modo de violencia), puede expresarse por medio de diferentes tipos de violencia. En esta parte del proyecto se plantea la hipótesis de que el desprecio brindado a quienes habitan en las periferias segregadas de Ciudad Juárez es un factor importante para

la exacerbación de violencias anómicas. Por lo tanto, en este punto resuena la pregunta de investigación ¿Cómo se pueden disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas en "Los Kilómetros" a partir de la producción y recualificación de espacios públicos?

Es evidente que existe un desprecio a las desigualdades vividas en las periferias segregadas de Ciudad Juárez. Se puede decir que es una manera de negación. Es decir, son negados como seres con derechos, se les niega el derecho a los medios para subsistir (educación, salud, vivienda, seguridad social, cultura, ocio, entre otros) y se les niega la oportunidad de formar parte de proyectos de mejora excluyéndolos de los programas de desarrollo. A partir de lo anterior, veamos ahora el caso de la periferia de "Los Kilómetros".

4. LOS KILÓMETROS: LA PERIFERIA NEGADA

"Los Kilómetros" es el nombre por el que se le conoce a una zona ubicada en la periferia del sur poniente de Ciudad Juárez, Chihuahua. Esta zona tuvo su mayor crecimiento durante la década de los noventa y 2010 por asentamientos de migrantes en un espacio alejado del resto de la mancha urbana, sobre la carretera que lleva a Nuevo Casas Grandes. Son varias las colonias que comprenden la zona y, según datos del IMIP (2017), en ellas habitan aproximadamente 9,600 personas. "Los Kilómetros" se encuentran desprovistos de servicios como el agua, alumbrado público, sistema de drenaje o servicio de transporte público, así como de equipamiento urbano: escuelas suficientes, centros de salud o espacios públicos. "Los Kilómetros" es una periferia que presenta una notoria segregación socioespacial, por lo que es un claro ejemplo de todo lo visto en este trabajo hasta este momento.

4.1 Configuración socioespacial de la zona de estudio

Las colonias de "Los Kilómetros" forman parte de la zona Sur Poniente de la ciudad, la cual, ha estado dentro de diferentes Planes de Desarrollo que han buscado ordenarla con base en diferentes intereses (económicos y ambientales principalmente).

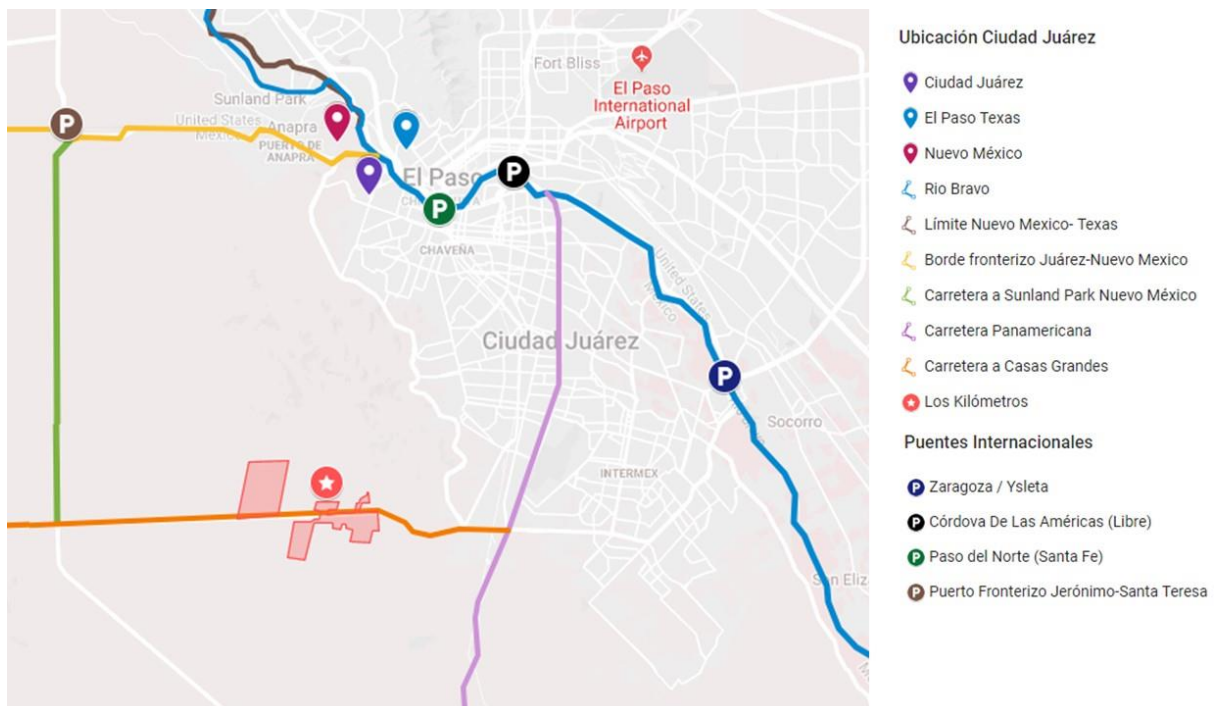
En el Plan Director de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez (PDDU) de 1989, se estimaba que para el 2010, la zona Sur Poniente podría alcanzar una densidad de casi 30 viviendas por hectárea. Y entre 1998 y 2010, se estimaba que esta zona sería parte de una de las reservas territoriales de mayor importancia para la ciudad (Plan Parcial Zona Sur Poniente, 2003). Sin embargo, lo anterior perdió validez en 1992, cuando se desarrolló el Plan Parcial "Zona de Alto Riesgo" Ciudad Juárez, en donde se designó a esta zona como una zona con vocación para la industria pesada y semipesada de alto riesgo y/o contaminación y se establecieron criterios de seguridad y construcción. Además, se declaró

que los asentamientos humanos eran escasos, por lo que solo era necesario delimitar territorialmente el espacio para frenar el crecimiento habitacional y reservarlo para áreas verdes.

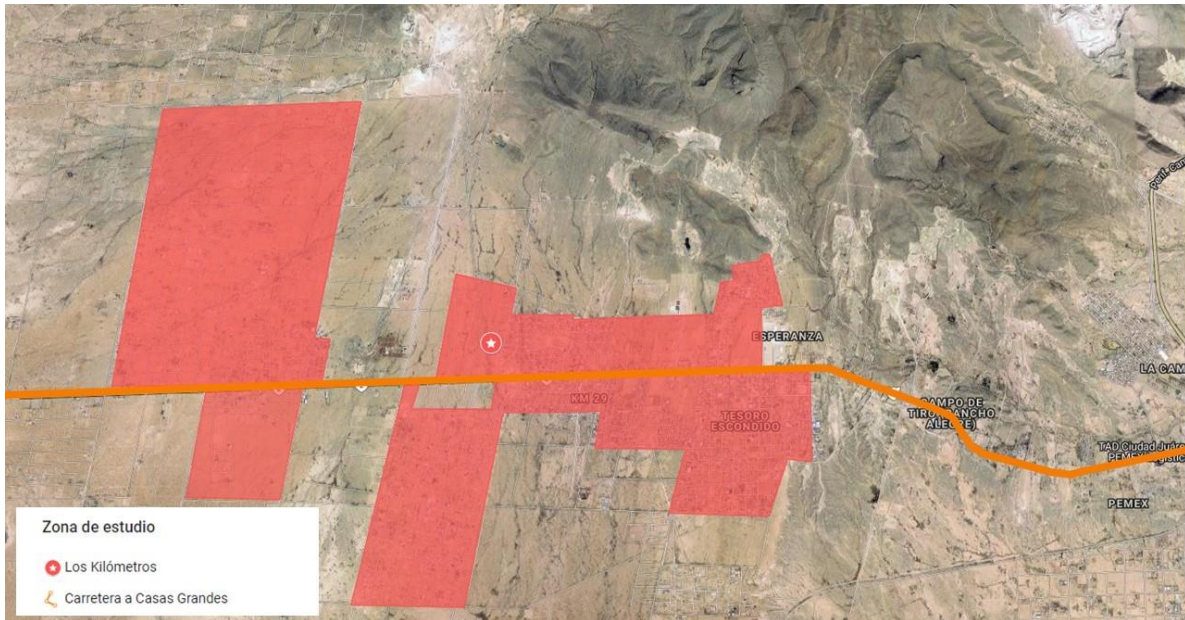
En 1996, PEMEX elaboró el Plan Parcial de la Zona de Alto Riesgo (Sector Pemex), con la finalidad de definir objetivos, estrategias y programas que permitieran mejorar la coexistencia entre la Terminal de almacenamiento y distribución y su entorno. Sin embargo, el área que abarcaba era muy limitada con relación a su verdadera área de influencia, por lo que, en 2003, PEMEX apoyó nuevamente la elaboración del Plan Parcial de la zona Sur Poniente en el que realiza un estudio más amplio de la zona y establece estrategias en ordenamiento territorial, normatividad, delimitación de áreas normativas, zonificación, equipamiento público, límites, infraestructura, vialidad y transporte, imagen urbana y medio ambiente.

Los anteriores planes de ordenamiento, han tratado de definir el Sur Poniente de la ciudad como una zona destinada para la industria de alto riesgo y, el objetivo ha sido intentar frenar el crecimiento poblacional hacia esa zona. Sin embargo, aun así, la población ha seguido llegando ante la dificultad de poder pagar una renta en otra zona del municipio.

Ahora veamos el caso específico de “Los Kilómetros” que es uno de los poblados al Sur Poniente de Juárez. El camino hacia esta zona comienza a partir de la glorieta del monumento a Benito Juárez, en el kilómetro 20, tomando la carretera a Casas Grandes. En el Mapa 17, se observa la ubicación de la zona de estudio en Ciudad Juárez, mientras que, en el Mapa 18 se aprecia la delimitación de la zona de estudio.



Mapa 17. Ubicación de zona de estudio en Ciudad Juárez. Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Digital de Google (2018).



Mapa 18. Delimitación de la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Digital de Google (2018).

Al tomar la carretera a Casas Grandes, a partir de la glorieta, a los costados del camino se comienzan a ver remolques en los que se vende alimento para ganado (Imagen 6). Esto es porque el origen de “Los Kilómetros” comenzó con asentamientos de granjas porcícolas y avícolas, así como el cuidado de otros animales; aún existen algunas de estas granjas. Los *yonkes*¹⁶ y refaccionarias acaparan casi todo el paisaje con las montañas de carros en partes (Imagen 7), así como algunos basureros y recicladoras, que con frecuencia se incendian provocando problemas de salud en la población y afectaciones a las granjas cercanas. Más adelante, del lado izquierdo, está la terminal de almacenamiento y despacho de PEMEX (Imagen 8) que ha apoyado el desarrollo de dos planes parciales en la zona pero que también es un factor de riesgo. A ambos lados de la carretera está repleto de vacíos urbanos en los que lo único que hay son plantas silvestres cubiertas de basura y una que otra casa que no se terminó de construir. A casi 4 kilómetros, se encuentra un almacén al aire libre de aspas eólicas que son trasladadas desde la fábrica ubicada al suroriente de la ciudad (Imagen 9). A partir de ahí, es donde comienza la zona de estudio que abarca “Los Kilómetros”. Cabe mencionar que, el relleno sanitario municipal también está al Sur Poniente de la ciudad, cerca de la zona de estudio, así como la Estación Méndez, que es una Terminal de distribución de gas licuado a cargo de Pemex Gas y Petroquímica Básica (PGPB) y la planta Norfluor que produce ácido fluorhídrico y de la que existen antecedentes de fugas de amoniaco que han puesto en peligro a las comunidades cercanas.

¹⁶ Los *yonkes*, también conocidos como deshuesaderos, son empresas que se dedican a desmantelar automóviles para luego reusar o vender sus piezas. En Ciudad Juárez, los *yonkes* se identifican por sus grandes montañas de automóviles desarmados.



Imagen 6. Remolque con alimento para ganado.
Fuente: Capturada por la autora (2018).



Imagen 7. Yonke en Carretera a Grande. Fuente: Capturada por la autora (2018).



Imagen 8. Planta de PEMEX. Fuente: Capturada por la autora (2018).



Imagen 9. Almacén aspas eólicas. Fuente: Capturada por la autora (2018).

Parte de lo dicho anteriormente, confirma que esta zona a pesar de estar poblada, es de alto riesgo como lo han establecido los últimos planes parciales de desarrollo. Aun así, la población ha seguido llegando a esta zona. El mayor crecimiento poblacional fue durante la década de los noventa (casi al mismo tiempo en que se culminó el primer plan parcial de la zona que la declaró como zona de alto riesgo en 1992), debido probablemente a los movimientos migratorios que surgieron durante la crisis económica que enfrentó el país en 1994. Después de 2010, se fundó del Kilómetro 30 al 33, que son los más alejados de la mancha urbana. Hasta este punto, a pesar de haber tres planes parciales que buscaban controlar el crecimiento poblacional, debido a la vocación de zona de alto riesgo de este espacio, los esfuerzos fueron insuficientes. De acuerdo con información del Instituto de Investigación y Planeación de Ciudad Juárez (IMIP), 8 demarcaciones principales conforman la zona y en ellas hay aproximadamente 9,579 habitantes. En la Tabla 3 se muestra la distribución de población por colonias.

| Colonia | Población | | |
|------------------------------|-----------|---------|-------|
| | Hombres | Mujeres | Total |
| Corredor Controlado Regional | 45 | 50 | 119 |
| Villa Esperanza | 146 | 130 | 320 |
| Kilómetro 27 | 1,683 | 1,640 | 3,377 |
| Kilómetro 28 | 699 | 642 | 1,351 |
| Kilómetro 29 | 1,135 | 1,058 | 2,427 |
| Granjas del Desierto | 862 | 783 | 1,649 |
| Tarahumaras | 107 | 97 | 228 |
| Granjas San Rafael | 45 | 37 | 108 |

Nota: La sumatoria de la población por sexo no coincide con el total general, debido a que la tabla está construida con datos a nivel manzana y en donde varias de éstas el dato es confidencial (*) por la fuente oficial.

Tabla 3. Población en zona de “Los Kilómetros” por colonias. Fuente: IMIP, 2017, con datos del XIII Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

La población de “Los Kilómetros”, es una población joven, en la que destaca la población infantil. Como se puede observar en las tablas 4 a 11, las ocho colonias de la zona presentan características similares en cuanto a la configuración de su población. Como se puede apreciar en la Figura 2, los niños de entre 0 y 9 años representan el 30% de los habitantes, mientras que de 10 a 19 años el 25%, esto quiere decir que, aproximadamente el 50% de los habitantes en “Los Kilómetros” son menores de edad. El 16% pertenece al grupo de jóvenes de entre 20 y 29, los adultos jóvenes de 30 a 49 años representan el 23%, mientras que los adultos mayores de 50 a 59 años representan el 5% y, finalmente los ancianos representan aproximadamente el 1%.

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 15 | 3 | 8 |
| 5 a 9 años | 11 | 4 | 3 |
| 10 a 14 años | 6 | 3 | 0 |
| 15 a 19 años | 3 | 0 | 0 |
| 20 a 24 años | 11 | 3 | 3 |
| 25 a 29 años | 0 | 0 | 0 |
| 30 a 34 años | 3 | 0 | 0 |
| 35 a 39 años | 0 | 0 | 0 |
| 40 a 44 años | 3 | 0 | 0 |
| 45 a 49 años | 0 | 0 | 0 |
| 50 a 54 años | 0 | 0 | 0 |
| 55 a 59 años | 0 | 0 | 0 |
| 60 a 64 años | 0 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 0 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 4. Población de Corredor Controlado Regional

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 236 | 94 | 116 |
| 5 a 9 años | 196 | 88 | 83 |
| 10 a 14 años | 184 | 90 | 69 |
| 15 a 19 años | 128 | 45 | 57 |
| 20 a 24 años | 143 | 65 | 43 |
| 25 a 29 años | 104 | 39 | 48 |
| 30 a 34 años | 117 | 57 | 30 |
| 35 a 39 años | 80 | 24 | 25 |
| 40 a 44 años | 59 | 13 | 14 |
| 45 a 49 años | 51 | 12 | 13 |
| 50 a 54 años | 43 | 15 | 3 |
| 55 a 59 años | 24 | 0 | 7 |
| 60 a 64 años | 6 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 18 | 3 | 7 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 5. Población de Granjas del Desierto

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 14 | 7 | 7 |
| 5 a 9 años | 4 | 3 | 0 |
| 10 a 14 años | 9 | 4 | 5 |
| 15 a 19 años | 9 | 5 | 4 |
| 20 a 24 años | 5 | 4 | 0 |
| 25 a 29 años | 0 | 0 | 0 |
| 30 a 34 años | 4 | 0 | 3 |
| 35 a 39 años | 6 | 5 | 0 |
| 40 a 44 años | 6 | 4 | 0 |
| 45 a 49 años | 0 | 0 | 0 |
| 50 a 54 años | 4 | 0 | 3 |
| 55 a 59 años | 4 | 0 | 0 |
| 60 a 64 años | 0 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 0 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 6. Población de Granjas San Rafael

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 375 | 165 | 148 |
| 5 a 9 años | 395 | 184 | 168 |
| 10 a 14 años | 372 | 160 | 125 |
| 15 a 19 años | 291 | 93 | 124 |
| 20 a 24 años | 229 | 84 | 93 |
| 25 a 29 años | 199 | 69 | 71 |
| 30 a 34 años | 240 | 87 | 88 |
| 35 a 39 años | 217 | 81 | 58 |
| 40 a 44 años | 108 | 23 | 21 |
| 45 a 49 años | 93 | 27 | 12 |
| 50 a 54 años | 77 | 17 | 17 |
| 55 a 59 años | 56 | 14 | 14 |
| 60 a 64 años | 26 | 6 | 0 |
| 65 a 69 años | 9 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 3 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 7. Población de Kilómetro 27

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 157 | 80 | 58 |
| 5 a 9 años | 187 | 89 | 81 |
| 10 a 14 años | 147 | 70 | 54 |
| 15 a 19 años | 121 | 46 | 58 |
| 20 a 24 años | 108 | 50 | 46 |
| 25 a 29 años | 84 | 36 | 33 |
| 30 a 34 años | 96 | 48 | 26 |
| 35 a 39 años | 98 | 32 | 43 |
| 40 a 44 años | 47 | 13 | 19 |
| 45 a 49 años | 65 | 23 | 21 |
| 50 a 54 años | 30 | 6 | 9 |
| 55 a 59 años | 30 | 9 | 3 |
| 60 a 64 años | 9 | 3 | 3 |
| 65 a 69 años | 3 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 8. Población de Kilómetro 28

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 255 | 92 | 90 |
| 5 a 9 años | 243 | 77 | 97 |
| 10 a 14 años | 254 | 88 | 101 |
| 15 a 19 años | 173 | 80 | 40 |
| 20 a 24 años | 122 | 35 | 30 |
| 25 a 29 años | 79 | 14 | 19 |
| 30 a 34 años | 99 | 31 | 16 |
| 35 a 39 años | 125 | 40 | 30 |
| 40 a 44 años | 88 | 27 | 3 |
| 45 a 49 años | 33 | 13 | 6 |
| 50 a 54 años | 41 | 6 | 9 |
| 55 a 59 años | 13 | 0 | 0 |
| 60 a 64 años | 4 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 3 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 9. Población de Kilómetro 29

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 23 | 8 | 4 |
| 5 a 9 años | 31 | 14 | 7 |
| 10 a 14 años | 14 | 3 | 4 |
| 15 a 19 años | 23 | 13 | 3 |
| 20 a 24 años | 9 | 4 | 3 |
| 25 a 29 años | 23 | 9 | 11 |
| 30 a 34 años | 6 | 3 | 3 |
| 35 a 39 años | 6 | 0 | 0 |
| 40 a 44 años | 6 | 0 | 0 |
| 45 a 49 años | 11 | 3 | 3 |
| 50 a 54 años | 3 | 0 | 0 |
| 55 a 59 años | 0 | 0 | 0 |
| 60 a 64 años | 3 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 0 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 10. Población de Tarahumaras

| Grupos quinquenales | Total | Hombres | Mujeres |
|---------------------|-------|---------|---------|
| 0 a 4 años | 23 | 8 | 4 |
| 5 a 9 años | 31 | 14 | 7 |
| 10 a 14 años | 14 | 3 | 4 |
| 15 a 19 años | 23 | 13 | 3 |
| 20 a 24 años | 9 | 4 | 3 |
| 25 a 29 años | 23 | 9 | 11 |
| 30 a 34 años | 6 | 3 | 3 |
| 35 a 39 años | 6 | 0 | 0 |
| 40 a 44 años | 6 | 0 | 0 |
| 45 a 49 años | 11 | 3 | 3 |
| 50 a 54 años | 3 | 0 | 0 |
| 55 a 59 años | 0 | 0 | 0 |
| 60 a 64 años | 3 | 0 | 0 |
| 65 a 69 años | 0 | 0 | 0 |
| 70 a 74 años | 0 | 0 | 0 |
| 75 a 79 años | 0 | 0 | 0 |
| 80 a 84 años | 0 | 0 | 0 |
| 85 años y más | 0 | 0 | 0 |

Tabla 11. Población de Villa Esperanza

Nota: La sumatoria de la población por sexo no coincide con el total general, debido a que las tablas están construidas con datos a nivel manzana y en donde varias de éstas el dato es confidencial (*) por la fuente oficial.

Tablas 4 a 11. Fuente: IMIP, 2017, con datos del XIII Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

Población de "Los Kilómetros" por edades

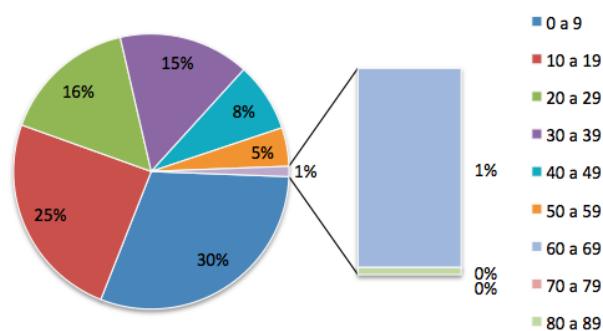


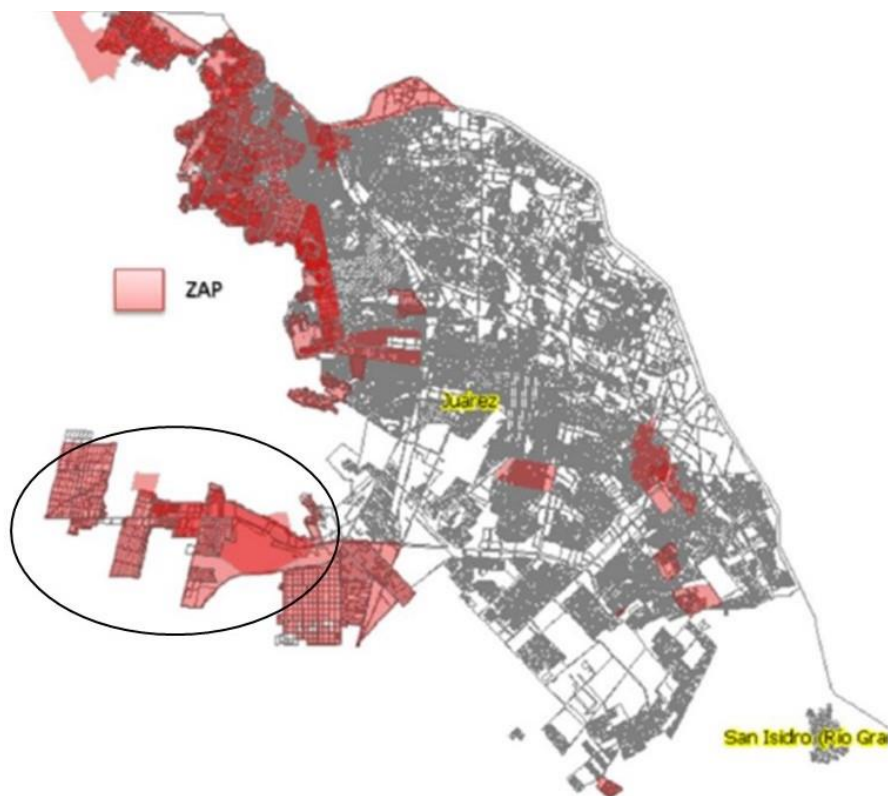
Imagen 10. Población de "Los kilómetros" por grupos de edades. Fuente: Elaboración propia con datos de IMIP, 2017.

Con los datos anteriores, es posible interpretar que la configuración familiar en la zona está comprendida en su mayoría por familias de padres jóvenes, incluso algunos menores de edad, con 2 o más hijos. La procedencia de muchos de los habitantes de la zona es de origen migrante, esto explica la razón por la que la mayoría de la población es joven. El bajo porcentaje de adultos mayores y ancianos puede deberse a los bajos niveles de bienestar que ofrece la zona o porque han preferido quedarse o regresar a sus lugares de origen.

No se encontró algún registro o estadística oficial con relación a la procedencia de los habitantes de la zona de estudio en específico. Sin embargo, se tomó en cuenta el periodo de tiempo en el que la zona de "Los Kilómetros" comenzó a fundarse y en el que presentó un crecimiento considerable que fue entre 1990 y 2010 (revisar Mapa 2) y se revisaron los datos que el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) de 2003 presentó respecto al crecimiento demográfico en la ciudad. El PDU 2003 menciona que en el conteo de 1995 y el Censo de Población de 2000, Cd. Juárez presentó una de las tasas de crecimiento más altas del país (4.5% anual) y hubo un incremento en el radio de inmigración; en el 2000, la procedencia de los inmigrantes fue el 30.8% de Durango, el 19.6% de Coahuila, el 11.6% de Veracruz, el 11.0% de Zacatecas y el resto de otras entidades (PDU, 2003). En 2015, la población de 5 años a más que no vivía en Cd. Juárez era de 25,248 personas, de las cuales el 23.3% son procedentes de Durango, 18.3% de Veracruz, 11.1% de Coahuila, 6.8% de Zacatecas, 4.6% de Chiapas, 4.4% de Oaxaca y 31.7% residía en otras entidades. Esto quiere decir que, posiblemente los lugares de origen de una parte de los habitantes inmigrantes que llegaron a habitar en "Los Kilómetros", pueden ser de los estados de Durango, Veracruz, Coahuila y Zacatecas principalmente, así como de otros estados como Chiapas y Oaxaca. Aunado a las estadísticas, durante las entrevistas y círculos de reflexión con habitantes de "Los Kilómetros", me encontré con personas de Guerrero, Michoacán, Jalisco, Quintana Roo y Guanajuato, así como de municipios del estado de Chihuahua como Delicias y Meoqui. Algunas de las personas entrevistadas eran la segunda o tercera generación migrante, es decir, son hijos o nietos de quienes emigraron hacia la frontera.

Consideremos ahora las características urbanas de la zona de estudio; en Ciudad Juárez existen 85 colonias consideradas Zonas de Atención Prioritaria (ZAP) (Véase Mapa 19), Lo anterior quiere decir que, son colonias en donde existen carencias económicas, de infraestructura y de equipamiento urbano, así como de rezago educativo, acceso a servicios de salud, a seguridad social y acceso a servicios básicos en la vivienda. Sin embargo, el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible (PDUS) 2016-2018 de Ciudad Juárez, menciona que invertir en cubrir las necesidades básicas (alimentación, vestido y vivienda) de esta zona es complicado porque implica un costo muy alto de inversión ya que viven debajo de la línea de pobreza, por lo que no se pretende atender las necesidades de toda esta gente.

Las 8 zonas que forman parte de “Los Kilómetros” se encuentran dentro de las ZAP.



Mapa 19. Colonias en zonas de atención prioritaria (ZAP). Fuente: Secretaria de Desarrollo Social del Estado de Chihuahua (2018).

La privación de los servicios y equipamientos a esta zona, que se puede entender como un caso de inequidad social y territorial es una manera de negar la ciudad a los habitantes de “Los Kilómetros”. Se les niega el derecho a los medios para subsistir, a la educación, a la salud, a la vivienda, a la seguridad social, a la cultura, al ocio y en general, a un hábitat digno. Dando como resultado una sociedad marginada con derechos negados que se traducen espacialmente en la incapacidad de acceder y beneficiarse de la ciudad. La ciudad entendida como un lugar de vida es por lo tanto un hábitat en donde las necesidades básicas humanas deben ser reconocidas como derechos humanos.

A partir de la observación, grupos de reflexión y entrevistas realizadas a diferentes actores de “Los Kilómetros”, como habitantes y trabajadores sociales, se realizó la Tabla 12.

Las problemáticas se encuentran agrupadas por afinidad. La primera categoría es infraestructura y servicios. En la segunda categoría se agrupan diversos problemas del hábitat (sin incluir los de infraestructura y servicios). La siguiente categoría se refiere a problemas de carácter social en general. Y finalmente, en la cuarta categoría se agrupan los actos delictivos detectados.

| Tabla 12. Problemáticas en “Los Kilómetros” | | | |
|--|--|---|---|
| Infraestructura y Servicios | Hábitat | Sociales | Actos Delictivos |
| Pocas estancias infantiles Falta de espacios de recreación Transporte Público ineficiente Caminos inaccesibles Alumbrado Público insuficiente Acceso a internet limitado Agua potable insuficiente o nula No hay drenaje Centros de trabajo insuficientes Falta de dependencias de servicios gubernamentales Falta de centros de salud | Condiciones de vida precaria Cauces y arroyos peligrosos Techos y pisos en malas condiciones Incendios de tiraderos a cielo abierto Casos de pobreza extrema Perros callejeros (plagas) Plagas de moscas y garrapatas Tenencia de la tierra irregular | Desnutrición Economías familiares precarias Desempleo Deserción escolar Enfermedades de transmisión sexual Drogadicción y alcoholismo Personas con discapacidades desatendidas Poca organización comunitaria Cacicazgos políticos División entre colonias Miedo e imaginarios de inseguridad. | Violencia doméstica Desapariciones Asaltos Homicidios Violaciones Peleas callejeras Venta de drogas (Especialmente a menores de edad) |

Tabla 12. Problemáticas de "Los Kilómetros. Fuente: Elaboración propia (2018).

Es evidente que en la zona de “Los Kilómetros” existe una serie de problemáticas de infraestructura y servicios, problemáticas sociales que incluyen entre ellas actos delictivos y una problemática general en el hábitat de la zona.

Durante el trabajo en campo, diferentes actores hicieron visibles los problemas antes mencionados. Los actos delictivos eran los más presentes en el discurso de los adolescentes y jóvenes. Probablemente porque viven algunos de ellos en las escuelas o son los que les generan mayor impacto. Para las mujeres, los problemas de infraestructura y servicios representaron el mayor problema. Posiblemente porque significan los retos de cada día. Por otra parte, los servidores públicos son los que presentaron mayor interés a problemas sociales y del hábitat. Es probable que esto se deba a que este tipo de problemas son los que pueden ser atendidos a partir de sus capacidades y oportunidades.

4.2 Condicionantes socio-espaciales de la negación: Cohesión social y violencias en un contexto negado.

i. Trabajo de campo experiencial

El enfoque cualitativo de la presente investigación permitió que se llevara a cabo una investigación cercana a los habitantes de "Los Kilómetros". La investigación se centró en recopilar información por medio de la etnografía que permitió realizar una descripción del modo de vida de las personas con relación al espacio público, las interpretaciones que le dan al estilo de vida que han tenido que desarrollar ante las carencias del territorio y la percepción que tienen de las violencias en la zona. Las técnicas utilizadas para esta parte fueron la observación participante y entrevistas a diferentes actores, entre ellos mujeres, servidores públicos y adolescentes. Como soporte a esta parte de la investigación, se realizó un análisis de fuentes documentales como el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible, Planes Parciales de la zona y artículos periodísticos.

La semiótica ambiental se aplicó como una herramienta de análisis del discurso y actitudes que los habitantes tienen frente al espacio en el que viven. Se llevó a cabo por medio de grupos de reflexión a alumnos de diferentes grados de una secundaria y a mujeres adultas. Todos los hallazgos del trabajo en campo fueron documentados en un diario de campo.

Los grupos de reflexión, se dividieron en 3 partes. En la primera, se realizó una actividad "rompe hielo" para que, por medio del juego fuera posible conocer algunos datos generales de los participantes, como nombre, edad, grado en el caso de los alumnos, lugar de origen (para conocer si son migrantes), preferencias, hobbies y aspiraciones (que permitieron conocer en algunos casos, cómo el pensamiento de algunas personas se ve limitado por el espacio en el que vive), entre otras preguntas que surgían durante el dialogo.

Una vez que cada persona se describió, pasamos a la segunda parte; se les dio una breve explicación con apoyo de dos mapas (uno de Juárez y otro de "Los Kilómetros") sobre la ubicación de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez y se detectó en grupo algunos espacios públicos y otros puntos importantes de la ciudad para ubicarse. Posteriormente, cada participante señaló con diferentes colores los puntos que se les iba pidiendo y nos deteníamos a conversar sobre cada uno de ellos para compartir. Los puntos que se pidió que señalaran fueron: Lugar en el que viven, espacios a los que suelen salir, trayectos, espacios importantes o en los que la gente se reúne y por qué, lugares que consideran peligrosos y por qué, y lugares en los que consideran que podría existir un espacio que trajera beneficios a la comunidad y por qué. El ejercicio permitió entender la manera en que viven el espacio, cómo lo perciben y cómo esperarían que fuera, haciendo referencia a las tres categorías de la producción social del espacio que propone Lefebvre; la práctica espacial, las representaciones del espacio y los espacios de representación (Lefebvre, 1974):

Prácticas espaciales: Se refiere al espacio percibido que comprende las relaciones sociales y producción y reproducción como la división del trabajo, la interacción entre diferentes grupos de personas o la provisión de la futura fuerza de trabajo. Guarda relación con la percepción que las personas tienen del espacio con respecto a su uso cotidiano (ej. Recorridos cotidianos) (Baringo, 2013). Esta categoría se abarcó desde la observación participante de las prácticas espaciales de los habitantes de "Los Kilómetros" en su vida cotidiana.

Espacio de representación: Se trata del espacio vivido o experimentado directamente por las personas. Es un espacio que supera al espacio físico pues su uso es simbólico (ej. Un espacio que representa una carga emotiva fuerte) (Baringo, 2013). Se identificó el espacio de representación desde el diálogo de los grupos sociales y en los ejercicios de mapeo colectivo.

Representaciones del espacio: Se refiere al espacio concebido que se representa en mapas, planos, discursos... que son conceptualizados por especialistas (urbanistas, sociólogos, arquitectos, geógrafos, etc.). Este espacio se compone de signos o códigos específicos (Baringo, 2013). Las representaciones del espacio fueron abordadas desde el análisis de planes y programas gubernamentales y entrevistas con funcionarios públicos y especialistas.

Posteriormente, en la tercera parte, se realizaron preguntas abiertas que cada uno de los participantes respondía y se dialogaban en grupo. Las preguntas estaban enfocadas a la percepción que tiene la gente sobre la violencia en la zona. Se les nombró algunos actos delictivos y acciones que atentaban contra el bienestar de las personas, como asaltos, violencia en el núcleo familiar, abandono de personas, entre otros. En grupo se buscó darle una calificación a cada acción mencionada y se dialogaba sobre cada uno. Si durante el dialogo surgían nuevas aportaciones al tema se iban incluyendo al dialogo abierto.

A demás, se realizaron 7 entrevistas semiestructuradas y a profundidad a servidores públicos y habitantes de la zona, así como, varios recorridos en los que fue posible dialogar con algunas personas de manera abierta.

4.3 Los Kilómetros en voz de sus actores sociales

La investigación comenzó al encontrar a una persona cercana a "Los Kilómetros" que pudiera mostrarme la zona y presentarme con algunos miembros de la comunidad. Consideré importante que alguien que tuviera alguna relación con esta zona me compartiera su experiencia y me guiara en un primer encuentro con la comunidad, ya que no había tenido un acercamiento previo a esta zona y no quería que mi presencia incomodara de alguna manera a quienes viven allí. Los primeros contactos fueron la Socióloga Mirna Balbuena, que trabajó en la zona por parte del Gobierno Municipal de Ciudad Juárez y Octavio Nava, facilitador encargado de la zona por parte del Gobierno del Estado de

Chihuahua. Su orientación hizo posible que tuviera acercamiento con algunas mujeres encargadas de comedores comunitarios, personal de centros comunitarios como terapeutas, escuelas y habitantes en general, así como otros servidores públicos del Gobierno Municipal y del Estado que atienden diferentes problemáticas en la zona.



Imagen 11. Grupos focales y mapeo colectivo en secundaria de “Los Kilómetros”. Fuente: Capturada por la autora (2018).

Con la finalidad de respetar la privacidad de las personas entrevistadas, omitiré el nombre de algunas de ellas.

i. “Allá en Juárez” (Espacio vivido)

Mi primera visita a “Los Kilómetros” me hizo darme cuenta de que llegar a este punto de la ciudad toma su tiempo y que, el paisaje natural y urbano cambiaba drásticamente. Al platicar con personas que trabajan en esta zona, me di cuenta de que, como personas externas a esta zona, compartían esta misma percepción.

“Me gustaba mucho el paisaje, al principio te dije que me parecía feo, pero después le fui agarrando ‘cariñito’, el desierto también es belleza, era como hacer un viaje todos los días”, es lo que la Socióloga Mirna me platicó sobre lo que implicaba para ella ir a trabajar a “Los Kilómetros”. Este viaje le tomaba 40 minutos de ida y lo mismo de regreso. Sobre el trayecto también comenta lo siguiente: *“Es inaccesible, hay pura terracería, los carros no pueden entrar a todos lados. Hay una parte cerca de la sierra que es privada, una vez nos dirigíamos para allá a dar un taller y mi carro se quedó [...] No iba todos los días por el gasto de la gasolina. Me tenía que ir más temprano de lo que debía para que me rindiera el día y no regresarme tan noche”.* Así como ella, otros servidores públicos mencionaron el reto que implicaba llegar a “Los Kilómetros”. Algunos se organizaban para ir juntos en un mismo vehículo, generalmente una *troca*¹⁷ que pudiera acceder a los trayectos en malas

¹⁷ Nombre que se le da en algunas zonas del norte de México a las camionetas con batea o tipo *pick up*. La palabra *troca* surge de la palabra en inglés *truck*.

condiciones (la mayoría sin pavimento o un camino construido, algunos tramos inundados y otros con zanjas y baches).

Las personas de la zona tienen una percepción similar con relación a los caminos y el espacio. *"Las calles están feas, aparte en donde yo vivo está bien lejos y en las noches está muy oscuro."* comentó una de las alumnas de una secundaria durante un grupo de reflexión. Otros comentarios que surgieron sobre el espacio fueron: *"No me gusta porque casi no hay parques para jugar o hacer algo"* comentó uno de los alumnos y otro continuó *"¡Sí! Y luego no puedes andar muy noche por la calle porque ya no hay luz. Te sale un perro o un asaltante y ya valió"*. Los comentarios de los alumnos me permitieron entender que para ellos es importante realizar actividades en el espacio público abierto pero las carencias que hay en la zona no se los permite.

Sin embargo, surgieron comentarios que llamaron mi atención: *"No es que no me guste, sino que ya me acostumbré"* o, *"Pues es lo que te tocó, te guste o no, te tienes que acostumbrar"*. Estos comentarios fueron hechos por alumnos de entre 12 y 14 años de edad. Su testimonio es reflejo de una situación de resignación por parte de algunas personas que viven en "Los Kilómetros". Resignación que me parece alarmante cuando viene de los más jóvenes. Incluso, lo anterior puede traducirse como falta de esperanza en que la situación en la que viven puede mejorar.

Pocas personas mencionaron estar conformes con cómo viven. Algunos de los comentarios que podrían entrar en la categoría de los "aspectos positivos" que tiene vivir allí son, por ejemplo: *"Aquí está mejor que allá abajo"* (refiriéndose al resto de la ciudad). *Allá tienes que pagar agua, gas, luz, todo. Acá como sea nada más la luz si no estás colgado"* y *"Está mejor acá. Acá está más tranquilo, no como allá en la Ciudad (refiriéndose a Ciudad Juárez como si fuera otro lugar)"*.

Además, en los comentarios anteriores, es evidente el mensaje que algunas de las personas que viven en "Los Kilómetros" transmiten al sentir que no forman parte de Ciudad Juárez o desconocen que forman parte de ella. Era común escuchar que la gente se refiriera a Ciudad Juárez como otro lugar al que algunos solo iban a trabajar, o de compras. Inclusive, dos de las personas entrevistadas comentaron que jamás habían visitado "La ciudad".

Hasta este punto, me parece importante rescatar dos cosas. Una, que algunos habitantes se sienten limitados por la condición espacial de su colonia y han tenido que adaptarse y buscar alternativas para contrarrestar las dificultades. Y otra, que debido a la misma condición se sienten excluidos de Ciudad Juárez y no se reconocen como ciudadanos de esa ciudad. Lo anterior es resultado de la falta de reconocimiento (especialmente de los que Honneth identifica como *derechos* y *solidaridad*) percibido por los habitantes de "Los Kilómetros"

La inequidad y exclusión socio territorial que se vive en "Los Kilómetros" puede interpretarse como una manera de ejercer violencia contra sus habitantes. Quienes viven en esta zona y en otras periferias

de la ciudad, son personas que están siendo violentadas por medio de la negación de su derecho a la ciudad.

ii. Sobre la violencia (Espacios percibidos y vividos)

El tema de la violencia en “Los Kilómetros” se analizó desde dos perspectivas. La primera corresponde a una mirada desde los actos que los habitantes consideran que vuelven insegura la zona. Y una segunda perspectiva, en la que la mirada es desde la violencia ejercida sobre los habitantes al negarles el derecho a la ciudad. El presente análisis de las voces de los diferentes actores de “Los Kilómetros” busca relacionar estas dos miradas.

“Casos de violencia no sé, más bien casos de abandono, la mayoría de los papás y las mamás trabajan por las mañanas entonces dejan solos a los niños unas 10 horas al día solos.” es lo que me comentó la socióloga Mirna al preguntarle sobre violencia en “Los Kilómetros”. El tipo de violencia al que ella se refería tiene relación con las características espaciales de la zona y la violencia estructural. Muchas de las personas en “Los Kilómetros” trabajan en maquiladoras, lo que significa que deben dirigirse al sur oriente, centro o norte de la ciudad para trabajar. Esto implica que deben recorrer trayectos muy largos, aunado al deficiente transporte público en la zona. Los niños se quedan solos en los hogares que carecen de servicios e infraestructura adecuada. El resultado puede ser una estructura familiar fragmentada que, en algunos casos desata violencia dentro del núcleo familiar.

Lo anterior, se complementa con lo que una terapeuta - a quien llamaré Cristina- que trabaja en un centro comunitario de la zona expresó: *“He tenido muchos casos en los que los esposos maltratan a la mujer, son machistas. Recurren a la violencia económica, porque no las dejan trabajar ni salir y las hacen dependientes de ellos. Ellos son violentos con ellas y, por consiguiente, ellas son violentas con sus hijos [...], las mamás no tienen actividades con las que se sienten felices o útiles y se quedan en sus casas, es posible que recurran a la violencia contra sus hijos por la frustración de no crecer laboralmente, como mujeres, espiritualmente...”*. Este es un ejemplo de violencia cultural en la zona que se complementa con la violencia estructural y directa.

En el relato anterior, se puede percibir que a pesar de la problemática social que la terapeuta detecta como violencia, existe una relación con el espacio urbano. Quienes permanecen más tiempo en sus hogares o en la zona de “Los Kilómetros” se ven frustrados al tener pocas opciones de ocio, desarrollo personal, o interacción con la comunidad. Aspectos que el espacio público puede detonar en las personas si se encuentra bien diseñado (Borja & Muxí, 2000)

Durante los grupos de reflexión, la mayoría de los alumnos de la secundaria mencionaron que no detectaban ningún espacio que les gustara frecuentar dentro de sus colonias. Los que tenían la posibilidad de salir de la zona e “ir a Juárez”, comentaron que les gustaba ir a “El Chamizal” o el Parque Central ubicados a 25 y 17 kilómetros aproximadamente. En cuanto a las mujeres, algunas de

ellas acuden a talleres y pláticas que se ofrecen en los centros comunitarios. *“Me gusta venir aquí porque si entras a una plática te dan despensa o agua. A veces si están interesantes y aprende uno. Como que te lo ganas porque haces un esfuerzo, pero la despensa y lo que te dan si motiva a que vengamos porque si se necesita”*, comenta María Elena, una mujer que acude a uno de los centros comunitarios.

Las actividades de los centros comunitarios, así como los talleres que algunas iglesias organizan son de las pocas opciones que los niños, jóvenes y mujeres tienen para desarrollar actividades.

Continuando con otras manifestaciones de violencia que se ligan con las precariedades del espacio, es importante mencionar que algunas de ellas tienen relación con el acceso al transporte público limitado que existe.

“Hay un problema con los Uber, porque no son oficiales, no tienen la aplicación. Únicamente van por la carretera con intermitentes y a baja velocidad. Inició como una forma de ayudarse entre sí, pero he sabido de casos en los que suben a jovencitas y se aprovechan de ellas y más triste aún es que algunas de ellas buscan esto.” menciona la terapeuta Cristina.

Si bien, la violencia se vuelve evidente por medio del acto de violencia sexual contra usuarias, este tipo de manifestaciones surgieron a partir de una necesidad de transporte público en la zona. Los “Uber pirata” surgieron como una alternativa para apoyar a la comunidad a trasladarse, sin embargo, algunas personas le comenzaron a dar un mal uso.

En cuanto a la violencia estructural que se vive en la zona, se identificaron algunos puntos que hacen referencia a casos de pobreza extrema en el discurso de algunos colonos: *“Una vez vi por la Tarahumara a unos niños comiendo tierra o algo del piso, al principio pensé que estaban jugando, pero no era normal”*, dijo Alondra una de las alumnas de la secundaria. *“Antes estaba en una congregación y nos llegaba mucha comida, pero la mandaban ya mala. Lo que hacían era mandar esa comida al centro de rehabilitación”* explicó Valeria otra alumna. *“Pues a veces no me llegan los recibos, ni a la señora que vive acá (señala una de las casas), ya van varias veces que me quitan la luz. Y luego los que reparten el agua (las pipas que llenan las cisternas) se supone que vienen 3 veces por semana, pero no es cierto, a veces no vienen. Y luego marcamos y no contestan”* comentó la señora Norma.

Los tres casos anteriores son situaciones en las que se observa que “Los Kilómetros” es una zona que esta siendo violentada y negada. Es violentada porque se envía a esta zona lo que muchos ya no quieren, porque los pocos servicios que logran obtener son bajo muchas dificultades y no los obtienen con la seguridad de que permanecerán con ellos y, porque la gente se ve forzada recurrir a alternativas de subsistencia poco dignas.

iii. La esperanza en “Los Kilómetros” es femenina (Espacio percibido y vivido)

Si bien, las mujeres son algunas de las más afectadas por las carencias que existen en “Los Kilómetros”, también son las más sensibles ante las necesidades que detectan en su entorno y son una fuente de esperanza para la comunidad.

Algunas de las visitas que realicé junto con Octavio (facilitador encargado de la zona) y su equipo fueron a comedores comunitarios. La técnica empleada en estas visitas fue la observación participante, pues me incluí dentro de su equipo de trabajo para dar recorridos y hacer anotaciones de lo observado. El primer comedor era una casa con agujeros en el techo y unas cuantas tablas que tapaban varios huecos. Una mujer de la tercera edad, a quien llamaré Doña Luz, era la que atendía el comedor. Con ella se encontraban Víctor y Laura, compañeros de Octavio que buscaban ayudar a dar solución a un problema que a Doña Luz le preocupaba. En una semana le quitarían el comedor pues la casa era prestada. Otro de los comedores estaba a cargo de una mujer joven de 32 años aproximadamente, a quien llamaré Esperanza. Este comedor estaba al aire libre, tenía algunas bancas y mesas donadas y las cubría una carpa de circo que pronto tenía que devolver. Esperanza daba de cenar a aproximadamente 50 personas por las noches. El tercer comedor también estaba a cargo de una mujer, quien será llamada en este texto como Alma. A pesar del problema de agua potable que hay en la zona, Alma nos regaló un vaso de agua a todos los que fuimos a visitar su comedor. En su caso, Alma necesitaba más espacio pues la gente ya no cabía en el pequeño lugar.

Luz, Alma y Esperanza, son ejemplo de otras mujeres que atienden comedores comunitarios en “Los Kilómetros”. A pesar de tener sus propias dificultades en sus hogares, ellas se preocupaban por dar de comer a otras familias.

En otra ocasión, me invitaron a una reunión con los vecinos del Kilómetro 29 para trabajar con la generación de ideas del diseño de un parque. Fue una actividad a cargo de la organización *YoCiudadano*, la Secretaría de Desarrollo Social y personal de la Junta Municipal de Agua y Saneamiento. A la reunión asistieron 13 mujeres, 15 niños de un kínder y 3 hombres. Quizá, por el horario, los hombres se encontraban trabajando y asistieron las mujeres que se dedican al trabajo en el hogar, trabajan cuidando las granjas o están a cargo de comedores comunitarios cercanos. En este caso, nuevamente se ve una participación más notoria por parte de las mujeres. Cabe mencionar que, esta reunión se llevó a cabo en mayo de 2018 y hasta la fecha (un año después) no se ha implementado lo visto en esa reunión. La razón, probablemente se debe a la falta de seguimiento que se les da a los proyectos al cambiar de gobierno.

Otros movimientos ciudadanos que tienen relación con la esperanza en “Los Kilómetros” son el caso de los “Uber piratas” o “Ubers libres” que se mencionaron anteriormente. Actualmente se han identificado al menos dos grupos que ofrecen este servicio: “Transporte Colectivo Ontiveros” y

“Ángeles de los Kilómetros” (Ramírez, 2019). En mayo de 2019, el grupo “Ángeles de los Kilómetros” protestó bloqueando la carretera a Casas Grandes para pedir que se les devolvieran algunos vehículos que les fueron decomisados (Imagen 12). En sus declaraciones, explican que su iniciativa surgió ante la deficiencia del transporte público en la zona y su objetivo es ayudarse entre sí ofreciendo este servicio que es más barato y seguro pues trasladan a las personas hasta sus casas.



Imagen 12. Protesta en “Los Kilómetros”. Fuente: Captura de video publicado por puentelibre.mx (2019).

Así como estos casos, existen otros que demuestran que las periferias también son lugares de producción social y apropiación que debe seguir trabajándose para el mejoramiento del bienestar de la zona. A continuación, se revisarán diferentes aspectos de la comunidad como vivienda, trabajo, educación, comunicación y movilidad, servicios públicos y espacio público (*espacio concebido o representaciones del espacio*).

iv. Vivienda

De acuerdo con información del Inventario Nacional de Viviendas 2016, en la Tabla 13 se muestra el total de viviendas en la zona de “Los Kilómetros” y algunas de sus características.

| Tabla 13. Información de Viviendas en “Los Kilómetros” | |
|--|-------|
| Total de Viviendas | 4,285 |
| Viviendas habitadas | 3,089 |
| Con recubrimiento de piso | 2,588 |
| Con energía eléctrica | 2,805 |
| Con agua entubada | 48 |
| Con drenaje | 1,938 |
| Con servicio sanitario | 2,746 |

Tabla 13. Información de viviendas en “Los Kilómetros”. Fuente: Elaboración propia con información de Inventario Nacional de Viviendas 2016.

Con base en la información de la Tabla 13, podemos saber que aproximadamente el 30% de las viviendas registradas por el INEGI están deshabitadas. El 60.3% cuenta con algún tipo de

recubrimiento de piso. El 65.4% cuenta con energía eléctrica. Y tan solo el 1.1% cuenta con agua entubada. En cuanto al drenaje, el 45% de las viviendas cuentan con este servicio. Finalmente, el 64% cuenta con servicio sanitario.

Gracias a las observaciones, recorridos y el diálogo con los habitantes de la zona, fue posible indagar más en las características de la vivienda más allá de los resultados estadísticos.

La autoconstrucción en "Los Kilómetros" ha originado una variedad de estilos de vivienda. Hay casas construidas de block, pero también, hay muchas que están hechas de madera, pallets y láminas. Varias casas tienen piso de tierra y los techos están en malas condiciones.

Una característica es que las viviendas están acompañadas de grandes terrenos que en algunos casos se utilizan como granjas y en otros no tiene un uso definido. Hay casos en los que en un terreno hay dos o más casas de familiares. En los patios delanteros o en los techos de las casas se pueden ver cisternas para el agua. Algunas casas, a pesar de tener un tipo de construcción precaria, cuentan con antenas para cable. En el conjunto de Imagen 13, se muestran algunos ejemplos del tipo de construcción que se puede observar en "Los Kilómetros".

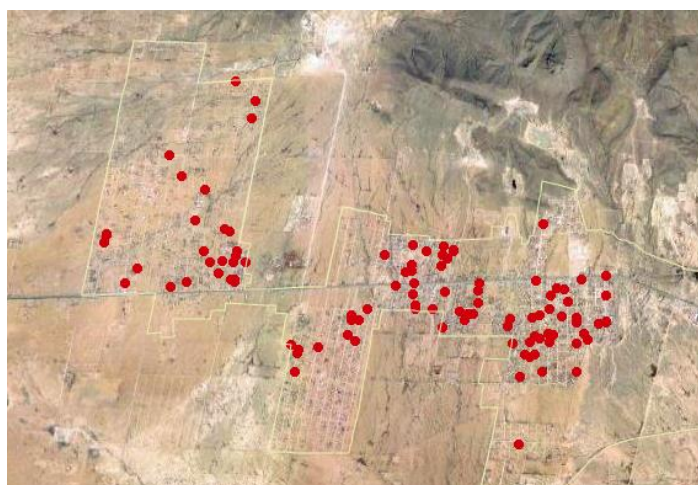




Imagen 13. Tipo de vivienda. Fuente: Capturada por la autora (2018).

v. Trabajo

De acuerdo con el INEGI (2016), en “Los Kilómetros” hay diferentes establecimientos económicos que ofrecen trabajo a los habitantes de la zona. Entre los que señala el mapa digital son 2 panaderías, 2 tortillerías, 3 farmacias, 10 papelerías, 4 ferreterías, 1 guardería, 4 gasolineras, 4 minisúpers y más de 105 tiendas de abarrotes. En el Mapa 20. se observa la ubicación de las tiendas de abarrotes que hay en “Los Kilómetros” de acuerdo con datos del INEGI (2016).



Mapa 20. Tiendas de Abarrotes en “Los Kilómetros”. Fuente: INEGI (2016).

Durante el trabajo en campo se corroboró la presencia de algunos de los establecimientos antes mencionados, pero no la cantidad de cada uno de ellos. Aunado a los establecimientos anteriores, la presencia de *yonkes* de autopartes y tiraderos de todo tipo de materiales (Imagen 14) acaparan el paisaje urbano en la zona.



Imagen 14. Tiradero. Fuente: Capturada por la autora (2018).

Otra alternativa de trabajo es el comercio informal. A lo largo de la carretera se puede observar a personas vendiendo productos para autos, madera, cisternas para agua, artículos para el hogar, alimento para ganado, entre otros. Los sábados, se pone un tianguis al que se le conoce como “La Malla” (Imagen 15). En “La Malla” venden herramienta, gallinas y gallos, plantas, ropa, juguetes y otros artículos de segunda mano y nuevos.





Imagen 15. Comercio informal en “Los Kilómetros”. Fuente: Capturada por la autora (2018).

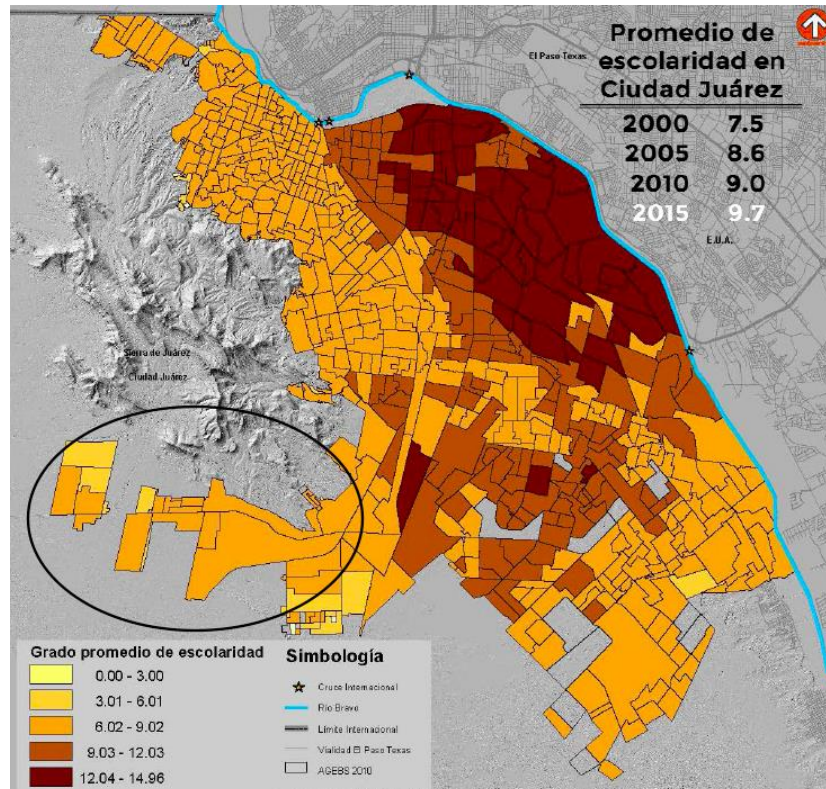
“Está muy marcado las funciones que deben de hacer por la condición de ser hombre o mujer, los niños son los que tienen que acarrear el agua, porque son trabajos más pesados y las niñas ayudan a su mamá, limpian la casa”, comenta la Socióloga Mirna sobre el modo de vida de algunas personas en “Los Kilómetros”.

Con relación al trabajo, la dinámica es similar. Generalmente, los hombres son los que trabajan en la industria maquiladora, talleres, granjas, *yonkes* u otros negocios familiares. Mientras que, las mujeres se encargan del hogar.

Si bien, lo anterior no ocurre en todos los casos, existe una tendencia a ese modo de organización familiar.

vi. Educación

En la zona hay varias instituciones educativas. INEGI (2016), tiene registrados 8 preescolares, 7 primarias, 3 secundarias y 4 bachilleratos. Sin embargo, durante el trabajo en campo se encontraron otras instituciones más recientes.



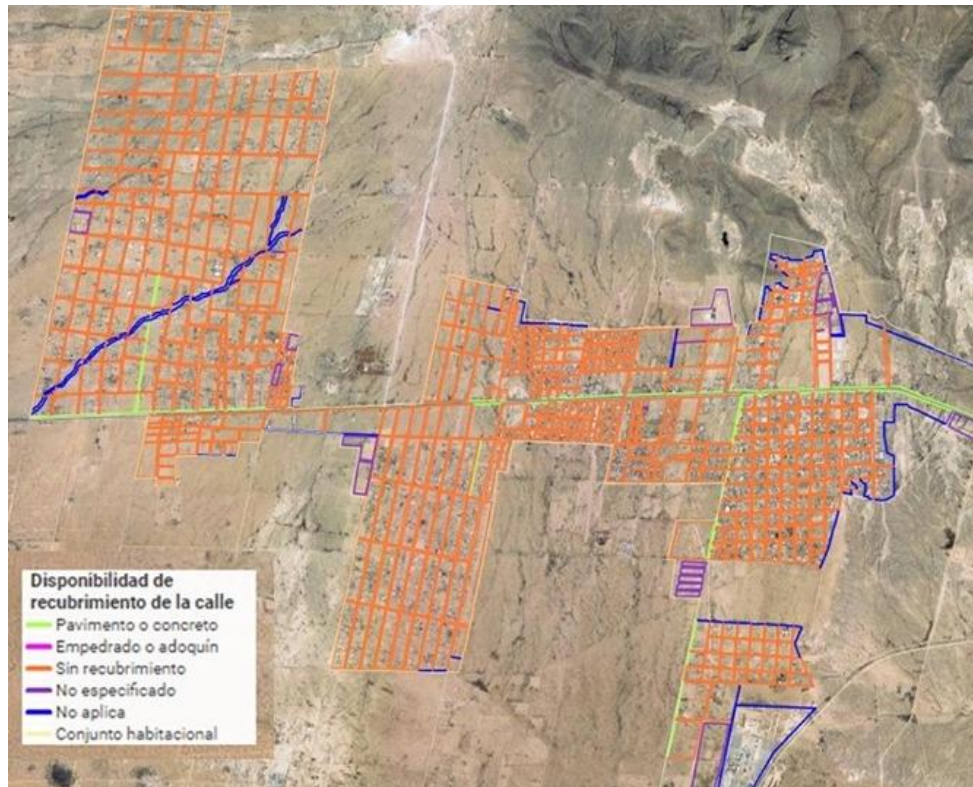
Mapa 21. Promedio de escolaridad en Ciudad Juárez. Fuente. IMIP (2016).

Algunas zonas de "Los Kilómetros" tienen un nivel de deserción escolar muy alto. El grado más alto de estudios es la secundaria, mientras que hay algunas colonias en las que no se termina la primaria. El trabajo en campo permitió conocer algunas de las razones por las que ocurre esto; durante los círculos de reflexión con alumnos de secundaria, algunos de ellos mencionaron que comenzarían a trabajar cuando terminaran la secundaria y otros no tenían pensado entrar a la preparatoria porque las preparatorias a las que querían entrar estaban lejos de sus casas. Nuevamente el problema del transporte público limita el desarrollo de las personas en la zona.

vii. Comunicación y Movilidad

La movilidad urbana en "Los Kilómetros" representa un problema importante para sus habitantes. Primero, está la ausencia de recubrimiento en el suelo en la mayor parte de sus calles (Véase Mapa

22). Luego, las rutas de transporte público que recorren la zona son muy pocas y pasan con poca frecuencia.



Mapa 22. Disponibilidad de recubrimiento de la calle. Fuente: INEGI (2016)

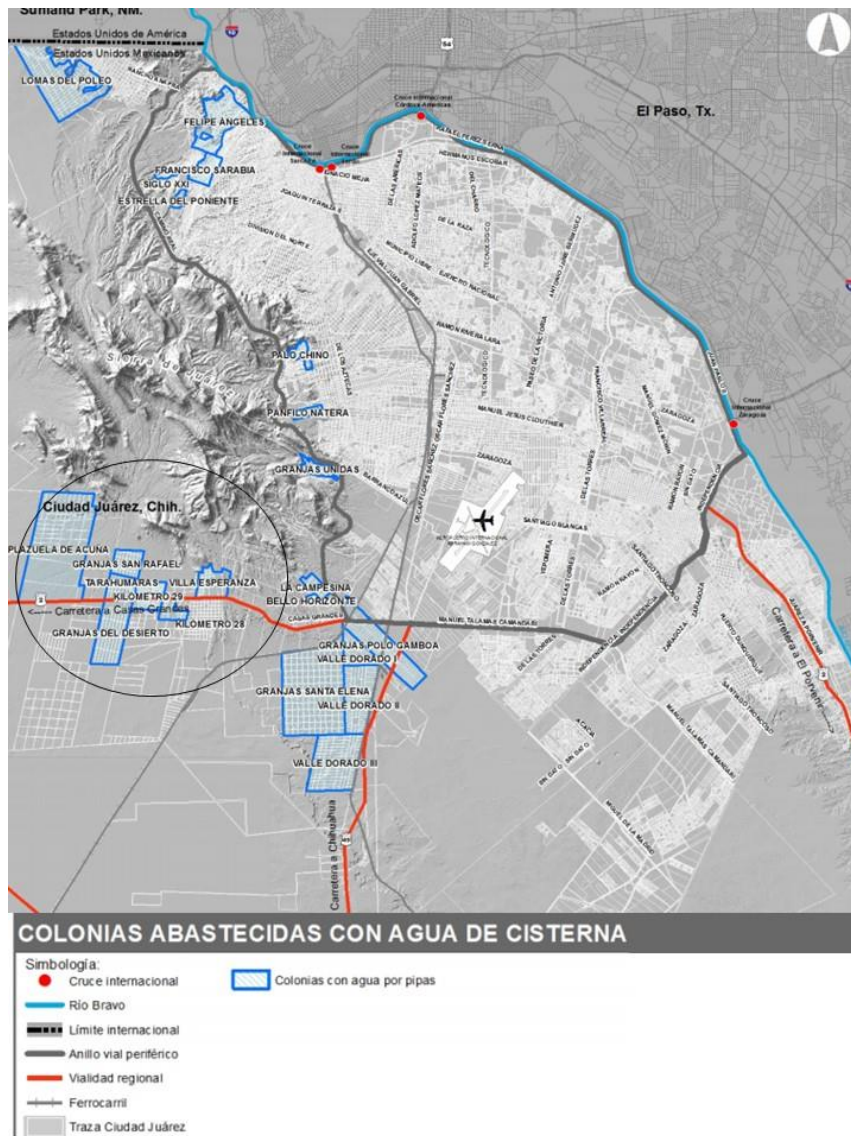
Durante los recorridos por la zona, los problemas de movilidad fueron evidentes. Las personas esperan el transporte público a lo largo de la carretera, no hay paradas de autobús, ni espacios determinados para esperar el camión. Por lo tanto, las paradas constantes que los autobuses deben realizar, hacen que el trayecto sea aún más largo. Además, los autobuses únicamente pasan por la carretera, por lo que las personas tienen que caminar en algunos casos más de 2 kilómetros para llegar a sus casas.

Ante el problema de transporte público, surgió una iniciativa por parte de algunos habitantes de la zona. Como ya se mencionó, se trata de “Ubers piratas”, que ofrecen servicio de traslados en automóviles particulares, pero no utilizan ningún tipo de aplicación. Únicamente pasan por la carretera a baja velocidad, con las intermitentes encendidas esperando que alguien pida un viaje, la ventaja de este servicio es que las personas son llevadas hasta sus casas.

viii. Servicios Públicos

El problema de los servicios en “Los Kilómetros” es el problema más grande de la zona. La falta de servicio de agua potable, drenaje y alumbrado público afectan a la mayor parte de la población. En la Tabla 13, de la sección que habla sobre vivienda, se puede apreciar la cantidad de viviendas que carecen de estos servicios. Es importante mencionar nuevamente que el 1.1% de la población de “Los

Kilómetros" cuenta con servicio de agua entubada, por lo que se abastece esta zona por medio de cisternas (Véase Mapa 23).



Mapa 23. Colonias abastecidas con agua de cisterna. Fuente: IMIP (2016). Ediciones adicionales elaboradas por la autora (2018).

En las conversaciones con algunos habitantes de la zona, también se mencionó que el servicio de internet y la señal telefónica son limitados.

Otros servicios de los que no hay un registro estadístico, son la señal telefónica y el acceso a internet limitados. En el discurso de diferentes actores, la deficiencia de estos servicios fue recurrente y aunque no sean considerados servicios básicos, representan una limitación importante para los habitantes de la zona y para algunos servidores públicos.

“Aquí en el 27 si agarra bien el internet, pero allá más pa’ bajo ya no.” - Estudiante de secundaria

“¡En la casa de mi abuela y mi Ma Jovita (bisabuela) hay internet!” -Expresa una de las estudiantes de la secundaria con asombro.

“En la biblioteca del 30 puedes usarlo para investigar, pero te agarra hoy si y ya mañana no” -
Estudiante de secundaria

“Como se batalla con el internet, siempre ponemos saldo para tener datos, pero se acaba bien rápido y es mucho gasto porque no ‘nomas soy yo, son estos tres (sus hijos)’” - Madre de familia

“...cuando iba por la carretera si tenía señal en mi teléfono, pero cuando quería adentrarme a alguna colonia me quedaba incomunicada.” - Socióloga M. Balbuena.

“Los Kilómetros” no es solo una zona incomunicada por la deficiencia en su movilidad urbana, sino que también esta incomunicada por la ausencia de servicios. Los testimonios anteriores reflejan que existe una preocupación por parte de los más jóvenes de estar comunicados. No obstante, las limitaciones también pueden verse como posibilidades para algunos. Tal y como lo expresa una de las servidoras públicas:

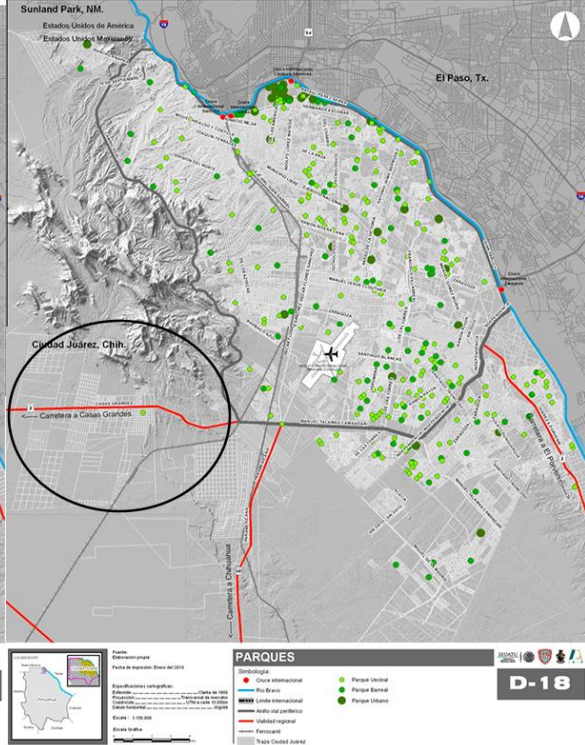
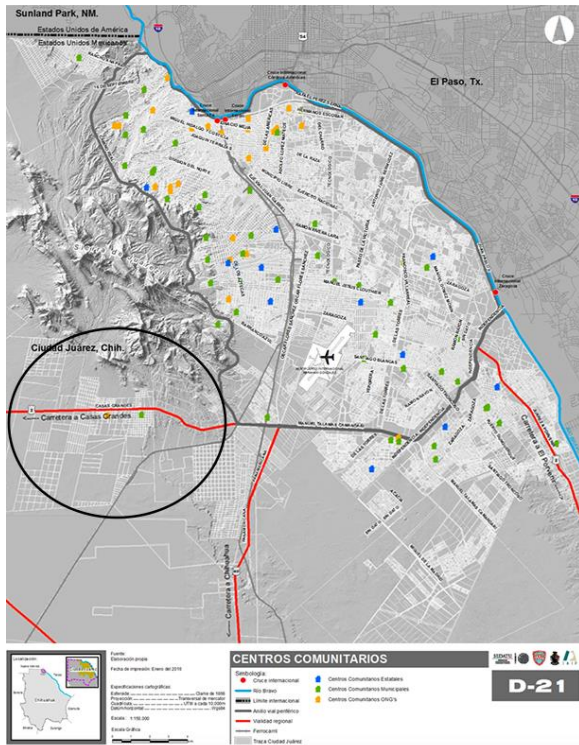
“La contraparte seria ver todas las posibilidades ¿no? porque si, igual y no tienen agua y muchas cosas, pero juegan más entre ellos, no se la pasan con el celular o en la computadora todo el tiempo, es algo como más de “antes”. ” - Socióloga M. Balbuena.

Posiblemente, a causa de las limitaciones en cuanto a servicios en la zona, exista una tendencia por parte de la gente de apropiarse con mayor vigor los espacios públicos si estos fuesen adecuados y suficientes.

iv. Espacio Público

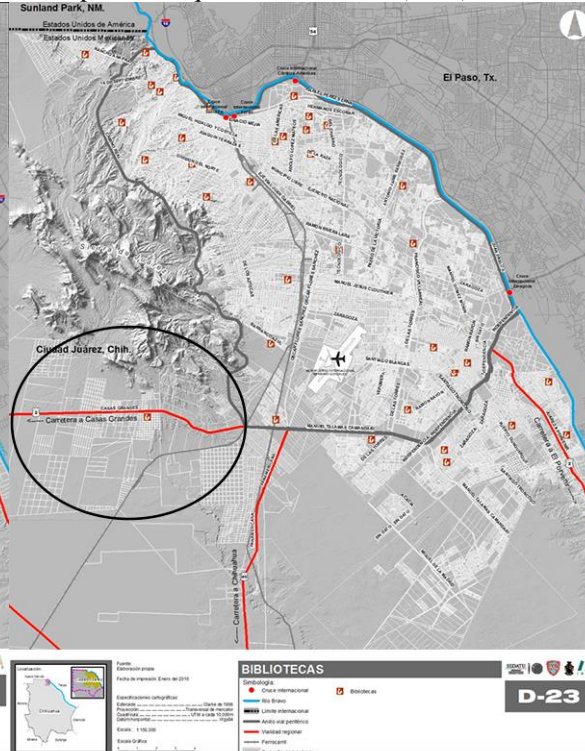
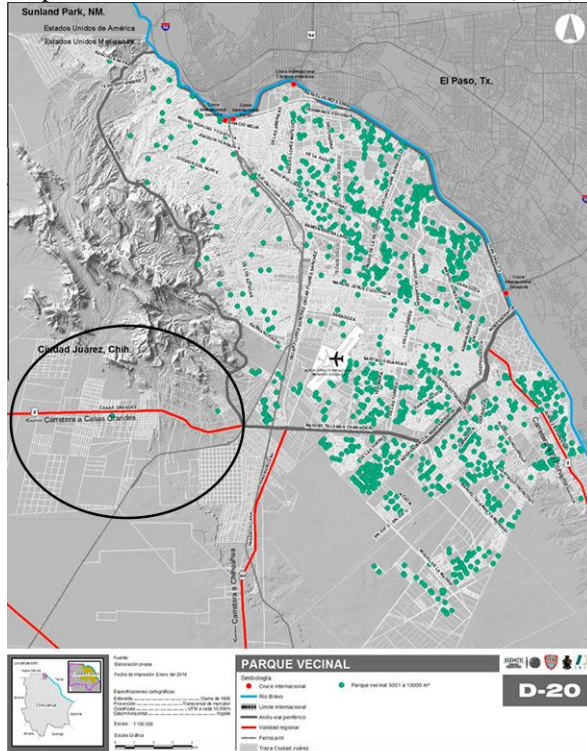
En el apartado que habla sobre movilidad, se habló sobre la carretera y la condición de las calles que forman parte del espacio público de “Los Kilómetros”.

Los otros espacios públicos mencionados por la gente son algunos centros comunitarios, una biblioteca, algunos parques y canchas que son terrenos vacíos, un parque que pertenece a un centro comunitario, algunos mercados y tianguis. En los Mapas 24 a 29, se muestran algunos ejemplos de los espacios mencionados anteriormente y el contraste que hay en la ciudad de la distribución de los espacios de ocio y recreación.



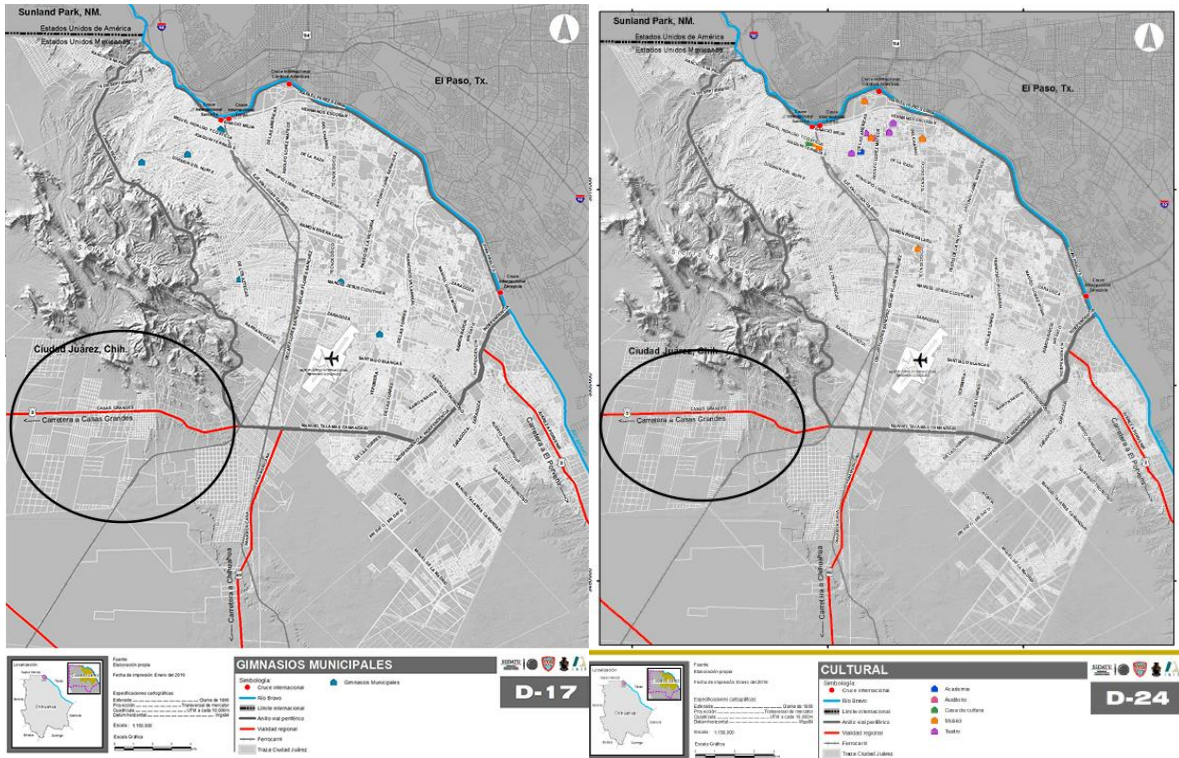
Mapa 24. Centros comunitarios. Fuente: IMIP (2016)

Mapa 25. Parques. Fuente: IMIP (2016)



Mapa 26. Parques vecinales. Fuente: IMIP (2016)

Mapa 27. Bibliotecas. Fuente: IMIP (2016)



Mapa 28. Gimnasios municipales. Fuente: IMIP (2016) Mapa 29. Centros culturales. Fuente: IMIP (2016)

Durante los recorridos por la zona, pude acompañar a un grupo de servidores públicos que se dieron a la tarea de buscar tres espacios que estaban señalados como parques según datos del IMIP (2016). Al llegar a la ubicación que los mapas señalaban, nos encontramos con que estos espacios estaban vacíos como puede apreciarse en la Imagen 16.



Imagen 16. Parque de "Los Kilómetros". Fuente: Capturada por la autora (2018).

Posterior a la visita, el día 31 de mayo de 2018, miembros de la Junta Municipal de Agua y Saneamiento, *YoCiudadano* y Gobierno del Estado de Chihuahua, realizaron una actividad en el terreno para planear junto con los vecinos la activación del parque como parte de un programa de rescate de parques en la ciudad. El proyecto, así como muchos otros en la ciudad fueron puestos en pausa indefinidamente por el cambio de gobierno municipal. Cabe mencionar que el presidente municipal Armando Cabada, fue alcalde en el periodo 2016-2018 y ganó las elecciones nuevamente del periodo 2018-2021; por lo tanto, se asume que a los proyectos que iniciaron en el primer periodo como el mencionado anteriormente llevado a cabo en “Los Kilómetros” pudieron haber tenido un seguimiento durante el segundo periodo.

Durante la actividad con los vecinos, una de las asistentes insistió en saber cuándo volverían a reunirse nuevamente, ya que, en otras ocasiones, ya se habían acercado con los vecinos para organizar proyectos en su colonia, pero no se les daba seguimiento. La falta de seguimiento de los proyectos, genera en los habitantes desconfianza y apatía al momento de participar.



Imagen 17. Actividad con vecinos de “Los Kilómetros”. Fuente: Capturada por la autora (2018).



Imagen 18. Actividad con niños de “Los Kilómetros”. Diseñando su parque. Fuente: Capturada por la autora (2018).



Imagen 19. Actividad con vecinos. Explicación sistema de riego. Fuente: Capturada por la autora (2018).

4.4 Formas de violencias en “Los Kilómetros”

Las formas de violencia en “Los Kilómetros” fueron detectadas a partir del dialogo con los habitantes de la zona, servidores públicos e información documental proporcionada por el IMIP. Las violencias

se muestran organizadas a partir del triángulo de Galtung en la Tabla 14. Los actos que se encuentran subrayados son aquellos que fueron mencionados con mayor frecuencia por los habitantes de la zona.

| Tabla 14. Formas de Violencias en “Los Kilómetros” | | |
|--|--|---|
| Violencia Directa | Violencia Estructural | Violencia Cultural |
| <p><u>Abuso sexual, asaltos, homicidios, se encuentran cuerpos de víctimas de homicidio</u>, intentos de violación, lesiones con arma blanca y arma de fuego, <u>robos, violencia intrafamiliar, maltrato infantil, omisión de cuidados, maltrato emocional, violencia económica a mujeres</u> (se prohíbe trabajar las mujeres para volverlas dependientes del hombre), <u>abandono, peleas callejeras.</u></p> | <p>Analfabetismo, desnutrición, incultura, desigualdades de género, contaminación, <u>alcoholismo y drogadicción</u>, expulsión, <u>desempleo</u>, desarrollo urbano precario, marginalidad, <u>pobreza extrema</u>, deserción escolar, <u>escasez de servicios e infraestructura.</u></p> | <p><u>Miedo e imaginarios de inseguridad, lenguaje violento, expresiones corporales que incitan a la violencia aspiraciones/ admiración hacia el narcotráfico o vandalismo, machismo, invisibilidad de la zona por parte de otros ciudadanos y el gobierno</u> (se desconoce la situación de esta zona y otras periferias).</p> |

Tabla 14. Triángulo de violencias de Galtung con datos de “Los Kilómetros. Fuente. Elaboración propia.

Algunos de los casos de violencia directa mencionados en la Tabla 14, coinciden con datos sobre incidencia delictiva proporcionados por el IMIP (2018). En la Tabla 15 se muestra el tipo de delito y la incidencia que tiene en cada colonia de “Los Kilómetros”.

| Tabla 15. Incidencia delictiva en colonias seleccionadas 2017 | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|-----------------|---------------------|-------------------|----------|----------|-----------|------------|-----------------|-----------|
| Tipo / Colonia | Corredor Controlado Regional | Estación Méndez | Granja del Desierto | Granja San Rafael | Km.27 | Km. 28 | Km.29 | Tarahumara | Villa Esperanza | TOTAL |
| Abuso sexual | | | | | 2 | | 2 | | | 4 |
| Armas decomisadas | | | 1 | | | | 1 | | | 2 |
| Asalto arma blanca | | | 1 | | | | | | | 1 |
| Asalto arma de fuego | | | | | | 1 | | | 1 | 2 |
| Asalto otros | | | | | | | | | 1 | 1 |
| Homicidio con arma blanca | | | 2 | | | | | | | 2 |
| Homicidio con arma de fuego | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | 4 |
| Homicidio con otros objetos | | | | | | | 2 | 3 | 1 | 6 |
| Intento de violación | | | | | | | | | 1 | 1 |
| Lesiones arma blanca | | | 4 | | | | | | | 4 |
| Lesiones arma de fuego | | | | | | 1 | 2 | | | 3 |
| Osamenta | | | | | 1 | | | | | 1 |
| Portar objetos peligrosos | | | 2 | | | | | | 1 | 3 |
| Robo a casa habitación | | | 2 | | | | | | 1 | 3 |
| Robo a negocio | 1 | | | | 4 | | 1 | | 4 | 10 |
| Robo otros | | | | | 1 | | | | 2 | 3 |
| TOTAL | 1 | 0 | 11 | 0 | 9 | 3 | 11 | 4 | 12 | 51 |

Tabla 15. Incidencia delictiva en colonias de "Los Kilómetros". Fuente: Elaboración propia con datos del IMIP (2018).

Con base en la información anterior, pareciera que las estadísticas muestran solo una parte de lo que ocurre realmente.

El primero, se refiere a los actos de incidencia delictiva que ocurren en la zona como los asaltos, robos, lesiones con diferentes tipos de armas y el abuso sexual. El total de estos actos en la zona es de 38 en un año y representa la mayoría de los delitos cometidos en "Los Kilómetros". Además, este tipo de delitos son los que los habitantes de la zona mencionaron que eran los más frecuentes.

Sin embargo, se encuentra otro tipo de delito que no necesariamente pudo haber sido provocado en la zona. Se trata de los homicidios y osamenta que en total son 13 en un año (34% del total de delitos registrados según datos del IMIP, 2018). No obstante, los homicidios y/o presencia del crimen organizado no están en el imaginario colectivo de la gente como uno de los principales problemas, como es el caso de los asaltos o robos. Durante el diálogo con la gente, varios mencionaron que se encontraban cuerpos de personas en terrenos baldíos y zonas poco accesibles y sin alumbrado público. Pero, esto no quiere decir que dichos actos se hayan llevado a cabo en la zona o que hayan sido provocados por algún habitante. Lo anterior sugiere que es posible que "Los Kilómetros" sea una zona

que se utiliza como “tiradero” de cuerpos por sus características urbanas de marginalidad y abandono. Como es el caso de las zonas cercanas al Periférico Camino Real al sur poniente sobre la Sierra de Juárez. La falta de mantenimiento del alumbrado público, los vacíos urbanos y la lejanía de esta zona facilitan las condiciones para que este camino sea un “tiradero” de cuerpos humanos (El Diario, 2018; El Diario 2019).

En periferias segregadas como “Los Kilómetros, las estadísticas pueden ser una fotografía deformada de lo que realmente ocurre. Con frecuencia se observa y escucha en los medios de comunicación que las zonas con menor nivel de bienestar en la ciudad “son violentas”. Esto demuestra que es más fácil criminalizar al pobre y al segregado.

i. Esfuerzos por reducir la violencia

Algunas colonias de “Los Kilómetros” han estado dentro de diferentes programas de atención a zonas marginadas desde la intervención en el espacio urbano. Por mencionar algunos ejemplos, durante el periodo 2006-2008, algunas colonias como el Km.29 o La Esperanza fueron contempladas dentro del proyecto “Parques de zonas marginadas” de SEDESOL- Hábitat, que buscó contribuir a la reducción de pobreza urbana mejorando la calidad de vida de los habitantes desde la intervención en algunos parques. De acuerdo con los resultados del proyecto, de 32 parques proyectados, se llevaron a cabo solo algunos (no especifica cuantos ni cuales) y otros quedaron en espera de que el gobierno aportara para su realización (Martínez, L. et al., 2008).

En 2010, se llevó a cabo el programa de acompañamiento social en espacios del Km. 29, Villarreal y Gladiolas. El objetivo fue fomentar la apropiación de los espacios públicos para promover el desarrollo humano y social ante la crisis de violencia por la que pasaba la ciudad. Si bien, el programa parece ser ejecutado positivamente, no hay registros de que se le diera un seguimiento a mediano o largo plazo (García, A, et al., 2010).

En 2018, se brindó una capacitación para la aplicación de la Metodología de la Prevención de la Delincuencia mediante el Diseño Ambiental o CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design* por sus siglas en inglés) a servidores públicos de Cd. Juárez, entre ellos, algunos que trabajaban en “Los Kilómetros”. Uno de los elementos clave de esta metodología es el diagnóstico y diseño de estrategias ambientales que aborden el problema de la percepción de temor a ser víctima de la delincuencia en el espacio urbano. Los principios de la metodología son el control natural de los accesos, la vigilancia natural, la mantención del área, reforzamiento territorial y participación comunitaria. El objetivo es reducir los delitos, reducir sensación de inseguridad, reducir la violencia y aumentar la cohesión social. También se introdujo a los temas la herramienta *Youth Targeting Tool* (YTT), que tiene como objetivo facilitar a los actores sociales comunitarios el diagnóstico para la creación de programas de prevención de violencias especialmente en la población joven. (información

obtenida en entrevista realizada a facilitador comunitario encargado de "Los Kilómetros", Octavio Nava en 2018). Además de estos proyectos, algunos servidores públicos de la zona, constantemente buscan fortalecer la participación ciudadana autogestora.

Si bien, han existido iniciativas y esfuerzos por mejorar el espacio urbano de la zona y disminuir las violencias, estos son insuficientes y se han visto limitados por los recursos, la falta de apoyo del mismo gobierno u otras instituciones. Algunos proyectos se han limitado a realizar diagnósticos y documentarlos, pero no se lleva a cabo ningún proyecto en el espacio. Además, no se les da continuidad a los proyectos después de cada cambio de gobierno, lo que puede provocar falta de confianza por parte de la comunidad para participar en proyectos posteriores.

4.5 Sueños y esperanzas

Durante el trabajo en campo, se realizó un ejercicio en el que se visualizaba que tipo de espacios o actividades les gustaría que se realizaran en la zona. A continuación, en la Tabla 16, se muestran las respuestas que dieron. Además, las respuestas se complementan con datos obtenidos por una encuesta que me fue compartida y que responde a la pregunta “¿Qué te gustaría que hubiera en tu colonia?”:

| Tabla 16. ¿Qué te gustaría que hubiera en tu colonia? | | | | |
|---|---------------------------------------|--|--|---|
| Equipamiento e Infraestructura Urbana | Servicios | Prácticas Sociales | Desarrollo Cultural | Capacitación |
| Calles pavimentadas (o transitables) Alumbrado público Centro de salud Espacios de recreación -Parques -Canchas deportivas -Centro comunitario -Alberca Estación de apoyo policíaco Comercio | Agua Transporte público Drenaje | Actividades infantiles Actividades para jóvenes Actividades para adultos mayores Actividades para adultos (mujeres) Actividades deportivas | Cine Teatro Museo Música en vivo Biblioteca Bailes -Breakdance Otras actividades -Jaripeos | Taller de: -Repostería y pastelería -Danza -Música -Manualidades -Pintura -Elaboración de productos de limpieza -Canto -Corte de cabello -Cocina |

Tabla 16. Preferencias de habitantes de “Los Kilómetros”. Fuente: Elaboración propia.

La información obtenida, nos permite ver que existe una demanda de los mínimos de equipamiento y servicios que es evidente. Llama la atención que no se mencionaran las viviendas o el espacio privado, en cambio, las personas se enfocaron en el sentido colectivo y el espacio público. Los habitantes, en su imaginario dibujan un ambiente social basado en prácticas sociales incluyentes como las actividades para niños, jóvenes y adultos mayores. Además, existe un interés por la capacitación personal, la recreación y el espacio del ocio desde lo colectivo.

Los anhelos de las personas, reflejan una necesidad de apropiación material (Ej. de las calles, espacios de recreación, espacios iluminados y transitables, etc.) y la necesidad de una apropiación simbólica que permita reconocer el lugar como propio. La apropiación material da respuesta a la violencia estructural de la zona, mientras que la apropiación simbólica da respuesta a la violencia cultural.

Lefebvre (1974) en su teoría de la Producción del Espacio, explica que el espacio es creado por cada sociedad a partir de un proceso histórico de producción del espacio en el que las interacciones y prácticas que tienen lugar en él, se entremezclan y generan un espacio que es representado de una forma determinada, que es vivido por cada uno de los usuarios y que es percibido por cada persona de una forma distinta.

Las representaciones del espacio de "Los Kilómetros" muestran una notoria segregación socioespacial acompañada de desigualdades que vuelven a las colonias que comprenden la zona de estudio una Zona de Atención Prioritaria. Las prácticas espaciales se ven obstaculizadas por las precariedades que presenta el espacio urbano; los trayectos son muy largos, el transporte público es deficiente y trasladarse puede resultar caro para la mayoría. Este tipo de dificultades ha provocado la generación de nuevas prácticas colectivas como alternativas de subsistencia; tal es el caso de las mujeres que se organizan para ir a comprar mandado o los "Uber pirata". Por otro lado, los espacios de representación también guardan en ellos cargas emotivas negativas como la desesperación y la frustración que representa vivir bajo condiciones de precariedad. Sin embargo, la gente ha producido un espacio diverso, que alberga en él, por ejemplo, diferentes tipos de construcción de vivienda, diferentes dinámicas de origen rural y urbano o diferentes espacios de comercio. Los anhelos que se presentan en la Tabla 20, son resultado de esta diversidad y de la necesidad de continuar produciendo su espacio.

5. ESPACIO PÚBLICO COMO ALTERNATIVA PARA DISMINUIR LA SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL Y LA VIOLENCIA ANÓMICA

Durante la etapa de trabajo en campo, en una de las visitas a "Los Kilómetros", la importancia de la interacción de la comunidad en el espacio público tomó significado como un detonador del sentido colectivo en la zona. A continuación, se presenta un fragmento de un texto elaborado por la autora como parte del diario de campo utilizado para reflexionar sobre algunas experiencias en la zona de estudio.

El sábado me dirigía a "Los Kilómetros" como parte de mi trabajo en campo. Ya había visitado la zona unas cuatro veces, pero únicamente entre semana para poder ir a las escuelas o centros

comunitarios. En las visitas anteriores, observaba pocas personas en la calle. Había pocos vendedores, mecánicos trabajando casi sobre la calle, alumnos saliendo de las escuelas, personas en los centros comunitarios para recibir despensa y unas cuantas personas esperando el camión sobre la carretera.

Pero lo que parecía un espacio con poca "vida", tomó otro sentido en sábado. Al llegar a la zona poblada, me topé con un tianguis sobre la carretera, me estacioné y comencé a caminar junto con una persona que me acompañaba. Vendían todo tipo de herramientas nuevas y usadas, ropa, comida, juguetes, artículos de cocina, plantas y hasta gallinas. En mis visitas anteriores, noté que los carros que pasaban por la carretera lo hacían a alta velocidad, pero ese día, todos iban lento para poder ver lo que vendían a ambos lados de la carretera. Algunos se detenían a preguntar sobre el precio de algún producto, otros se estacionaban y se bajaban para recorrer los puestos. Por primera vez pude observar algunos de los "Ubers piratas" de los que tanto había escuchado hablar. Subían a quienes veían con bolsas de mandado y llenaban el carro de las personas que podían sin importar que no fueran juntas. Después de un rato, decidimos continuar recorriendo el lugar. Entramos a uno de los caminos de terracería y vimos a varias personas caminando en grupos, venían muy bien vestidos. El camino disparejo no detenía a una mujer que traía tacones. Al parecer iban saliendo de alguna de las iglesias. En el supermercado "El Roble" había más gente de lo normal.

Me di cuenta de que el espacio público (como el tianguis, la carretera, las calles, el mercado, y otros puntos de encuentro) le daba otro sentido a mi experiencia en "Los Kilómetros".

5.1 Noción de Espacio Público

Desde el punto de vista jurídico, el espacio público es todo aquel espacio que no es privado. Es, por lo tanto, el espacio que está entre los espacios privados como las viviendas, edificaciones y otros usos del suelo (Sabatier, 2002). Pero, lo que realmente define el espacio público es su uso, es decir, el uso social colectivo y la diversidad de actividades como las manifestaciones públicas y de expresión comunitaria que se llevan a cabo en el espacio (Ponce, 2015).

"El carácter de una ciudad se define por sus calles y espacios públicos" (ONU, 2016). Los espacios públicos se encuentran en forma de plazas, calles, aceras, viaductos, paseos, avenidas, senderos, callejones, jardines, bosques, parques públicos, centros de desarrollo social, espacios de cultura, espacios deportivos, mercados, museos, teatros, bibliotecas, y en algunos casos las playas.

El espacio público es inclusivo, porque son lugares de encuentro, de mercadeo y de tránsito a los que todas las personas tienen derecho de usarlo sin ser excluido por ninguna razón (social, económica, etc.) (Jusidman, et al. 2016). En los espacios públicos la diversidad de ciudadanos se encuentra como iguales al hacer uso del mismo espacio.

Fernando Carrión (2007), propone cuatro atributos que definen al espacio público:

Simbólico: El espacio público construye identidad bajo las formas de pertenencia y función. También, el espacio público puede tener carácter simbólico de representación múltiple y simultánea, porque es un espacio en donde la sociedad se representa y el espacio es representado por ella. Permite resignificar lo público y fortalecer las identidades más allá de su ámbito y tiempo. El espacio público tiene múltiples simbologías y roles.

Simbiótico: Los espacios públicos son lugares de integración social, de encuentro, de socialización y de la alteridad. Son lugares en donde la diversidad interactúa y las diferencias se respetan. El espacio público les pertenece a todos, por lo tanto, le da un sentido de identidad colectiva a la población.

Intercambio: El espacio público es un lugar en donde se intercambian bienes, información, servicios y comunicación. Es un espacio de flujos.

Cívico: El espacio público es donde se forma la ciudadanía. Es un espacio de formación de ciudadanía y conciencia social. Las marcas y concentraciones empiezan o terminan en una plaza pública.

Borja, J. & Muxí, Z (2000) postulan lo siguiente:

“Es un factor sintomático que se considere al espacio público no solamente como un indicador de calidad urbana, sino que también como un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras”.

El espacio público, al ser un espacio simbólico, simbiótico, de intercambio y cívico, define en parte la calidad de vida de la gente, de la ciudad y la ciudadanía. La calidad del espacio público, de acuerdo con Borja, J & Muxí, Z. (2000), puede medirse por la calidad de las relaciones sociales, expresiones e integración que facilita, por la diversidad de acciones que es capaz de mezclar y por los estímulos que provocan un sentido de identidad simbólica.

No obstante, a pesar de las cualidades que ofrecen los espacios públicos, en la actualidad podemos encontrar una serie de condiciones de estos espacios que ponen en peligro el desarrollo de la calidad de vida de las personas, de la ciudad y la ciudadanía (Carrión, 2007). A continuación, se describen dichas condiciones:

Fragmentación: La ciudad comienza a vivir una forma de segregación que desarticula los espacios que componen el conjunto urbano. La ciudad se vuelve en un mosaico de espacios inconexos. La fragmentación ha dado lugar a la pérdida de los espacios de la construcción social y la pérdida del sentido de pertenencia.

Segmentación: La ciudad se encuentra segmentada hasta el punto en que el espacio público no genera el encuentro entre diversos (ricos y pobres).

Difusión: La urbanización periférica de baja densidad, las centralidades débiles y los espacios discontinuos o continuos, nos hacen pensar que, en lugar de lugares, ahora son flujos los que comunican a las personas. En la ciudad difusa es difícil construir el sentido de pertenencia y reconocimiento. El espacio público se desvanece como un elemento que integra.

Inseguridad: La violencia impacta en la manera como se vive la ciudad: reduce el tiempo de la urbe, disminuye el espacio y reduce las posibilidades de ciudadanía. La población se vuelve temerosa de la ciudad, especialmente de su espacio público.

Privatización: El espacio público es privatizado cuando se cierra el acceso a unos cuantos, cuando pasa a ser administrado por algún agente o cuando se cobra por entrar a él. De esta manera, el espacio público pasa a formar parte del mercado.

En este sentido, el espacio público se vuelve un espacio complejo que debe ser atendido para mitigar los problemas planteados anteriormente. Es necesario mantener, recuperar o generar según sea el caso, el carácter simbólico, simbiótico, de intercambio y cívico del espacio público para que este cumpla su función de dar sentido y forma a la vida colectiva de la ciudad (Monnet, 2002).

La planificación urbana debe centrarse en suministrar adecuadamente el espacio público. Si se logra una densidad adecuada y con equidad, es más eficiente y sostenible trabajar en la infraestructura urbana, la subdivisión de la tierra y el desarrollo de la ciudad (ONU, 2016). De lo contrario, se pueden generar espacios públicos deficientes y desconectados.

A pesar de la importancia del espacio público, en las ciudades mexicanas se ha descuidado su producción y gestión (Jusidman, et al. 2016). La insuficiencia de espacios públicos, la concentración de los espacios únicamente en zonas céntricas de la ciudad, la ausencia de espacios públicos en zonas de reciente creación, la falta de mantenimiento y vigilancia, y la ausencia de equipamiento y actividades organizadas, son algunas de las manifestaciones que, según Jusidman et al. (2016) son factores precursores de la violencia en México al limitar los encuentros entre la gente, la formación de ciudadanía y el sentido de pertenencia colectivo.

Como ya se ha visto en mapas y datos presentados anteriormente, en Cd. Juárez la distribución de espacios públicos es desigual. Las periferias se encuentran desprovistas casi en su totalidad de espacios que permitan el diálogo, el intercambio y el fortalecimiento de la ciudadanía.

5.2. La dinámica de apropiación social del espacio público como base de la inclusión y el reconocimiento en “Los Kilómetros”

La apropiación permite a una persona hacerse a sí misma a través de las propias acciones en determinado contexto (Korosec-Serfaty, 1976 en Vidal, T. & Pol, E, 2003). Vidal, T. y Pol, E. (2003) proponen el modelo dual de la apropiación para entender el concepto. La primera vía es la *acción-*

transformación, que tiene relación con la territorialidad y el espacio temporal, mientras que, la segunda vía es la *identificación simbólica* que se relaciona con procesos afectivos, cognitivos e interactivos.

La acción-transformación supone la práctica de acciones llenas de marcas simbólicas o “huellas” en la transformación del espacio. Las acciones permiten a la persona incorporar el entorno en parte de lo cotidiano de su vida (desde lo cognitivo a lo afectivo) (Vidal, T. & Pol, E., 2003). La acción-transformación tiene mayor relación con la juventud y los espacios privados ya que en ellos es más probable la transformación. Por otra parte, mediante la identificación simbólica, la o las personas se reconocen en el entorno. Las cualidades del entorno tienen la capacidad de influir en la formación de identidad de las personas. La identificación simbólica tiene mayor relación con la vejez y los espacios públicos (Valera, 1997; Valera & Pol, 1994; Pol, 1996, 2002a en Vidal, T. & Pol, E., 2003).

Un espacio que es apropiado en estas dos dimensiones, es un espacio que facilita la interacción y participación de la comunidad. Además, la apropiación del espacio fortalece los lazos sociales y de identidad.

Jan Gehl (2004) divide estas actividades en tres categorías: las actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales. Las actividades necesarias son aquellas en que las personas se ven obligadas a realizar como tareas cotidianas, por ejemplo, ir al trabajo, a la escuela, ir a comprar o esperar el transporte público. Muchas de estas acciones involucran la acción del caminar en el espacio público. Las actividades opcionales tienen que ver con el deseo u oportunidad de realizarlas, por ejemplo, salir a pasear, a tomar el aire, salir a leer el periódico, etc. Para que estas actividades se realicen deben existir las condiciones físicas externas favorables para practicarlas (ej. Mobiliario adecuado, trayectos seguros, espacios de sombra, etc.). En cuanto a las actividades sociales, es necesaria la presencia de otras personas en el espacio público. Estas actividades pueden ser juegos entre niños, saludar y/o platicar con los vecinos, actividades comunitarias, etc. Esto se puede dar solo si los espacios son de calidad, permiten estar con otros y practicar diferentes actividades. En el caso contrario, los espacios de poca calidad obligan a las personas a ir deprisa y manifestarse únicamente en los espacios privados como las viviendas o zonas de trabajo.

En el caso de “Los Kilómetros”, la ausencia de espacios públicos con las condiciones físicas adecuadas a la zona, limita en primer lugar, las actividades necesarias como ir al trabajo, ir a la escuela, ir de compras, etc. Durante el diálogo con los habitantes de la zona y la observación en campo, se encontró que la actividad de caminar, aunque es una actividad muy común en la zona, se vuelve un reto para algunos. Sin embargo, son dificultades a las que la mayoría de la gente se ha habituado y ya no las perciben como tal. Algunas calles de terracería con desniveles, la falta de pasos peatonales, puentes peatonales alejados entre sí, que solo son un obstáculo más para el peatón, los largos trayectos en los que las personas están expuestas a las condiciones del clima de la ciudad, como

temperaturas muy altas o muy bajas, fuertes vientos que levantan la tierra que hay en la zona o lluvias que provocan inundaciones en algunos tramos de los caminos.

Si las actividades necesarias se ven obstaculizadas por las condiciones del espacio urbano, con mayor razón lo están las actividades opcionales. Salir a caminar, a sentarse... Las actividades sociales, por lo tanto, se llevan a cabo en algunos espacios públicos cerrados como centros comunitarios o supermercados. Aunque cabe recordar que, especialmente entre semana, las calles son el lugar de los tianguis.

En efecto, es necesaria la presencia de la gente en el espacio público para desarrollar el carácter simbólico, simbiótico, cívico y de intercambio que propone F. Carrión (2007). Además, el reconocimiento como necesidad del desarrollo humano desde las tres esferas del reconocimiento (familia-amor, Estado-derechos, Sociedad civil-solidaridad) de las que habla Axel Honneth (1992), puede originarse en el espacio público ya que, este tiene la capacidad de generar sentido de identidad y pertenencia a través de las experiencias, establecer lazos sociales que permitan la cohesión social y el desarrollo personal a través de la interacción entre los individuos, así como practicar valores como el respeto, justicia o solidaridad.

De esta manera, se fortalece la autoconfianza, el autorrespeto y la autoestima necesarias para que una persona pueda desarrollar una vida social e identidad positivas a partir de cómo se siente percibida por los demás. Además, el fortalecimiento de las tres esferas del reconocimiento de A. Honneth, aportan elementos que ayuden a disminuir el problema de la anomia que surge ante la desesperanza de las personas en entornos de desigualdad. La anomia, como se mencionó anteriormente, facilita la manifestación de violencias, por lo tanto, con lo dicho hasta este momento sobre la apropiación del espacio público, es posible que a partir de la apropiación del espacio público en "Los Kilómetros", se fortalezcan los tres modos de reconocimiento y, por lo tanto, algunas manifestaciones de violencias puedan reducirse.

5.3 Propuesta: Crear el Espacio Público desde las actividades cotidianas

El objetivo general de este trabajo es generar una propuesta de intervención¹⁸ a través de la producción o recalificación de espacios públicos en la zona de "Los Kilómetros" que permita disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas. La información teórica obtenida de la investigación y los principales aspectos que han destacado los habitantes de la zona sirve como

¹⁸ *Una intervención implica realizar una acción determinada en la ciudad, asumiendo que se está formando parte de un proceso y se lo está alterando, más que la simple modificación o creación de un hecho espacial o constructivo. Al mismo tiempo, implica no sólo alterar una capa física del tejido de la ciudad sino su entera composición social, política, ambiental, económico-productiva, cultural, etc.* (Takano, G. & Tokeshi, J., 2007).

base para la producción y recualificación de un espacio público capaz de incrementar las condiciones de bienestar material, cohesión social, sentido de pertenencia, etc.

Michel de Certeau, en su libro “La Invención de lo Cotidiano”¹⁹, habla sobre la restauración urbanística y explica que también una restauración social, pues provoca que las personas quieran volver al espacio degradado y restaurado. Cambia la población, por que cambia su vida cotidiana. Y, porque los habitantes son los autores de esta restauración.

De Certeau (1999), también habla sobre museificar la ciudad. Entendiendo el museo como un laboratorio en el que se sustrae de los usuarios lo que se presenta a los observadores. Se museifica el entorno a partir de los gestos y relatos de la gente. Los gestos cómo, por ejemplo, las maneras de “arreglarselas” de la gente, se convierten en los verdaderos archivos de la ciudad. Mientras que, los relatos urbanos, reflejan la ciudad invisible que se esconde en la visible.

Los habitantes son los autores de la ciudad y, sus relatos y gestos, construyen un poderoso instrumento político que permite crear la ciudad del futuro, a partir de la del pasado. La ciudad se convierte en una inmensa memoria en donde proliferan las costumbres y tradiciones de sus habitantes (de Certeau, 1999).

No debe aislarse la restauración de los objetos de los sujetos. No se trata de enfocarse en los objetos que son rehabilitados, sino en los beneficiarios de la rehabilitación. Son las actividades cotidianas de la gente las que crean (de Certau, 1999) y, por lo tanto, vuelven al espacio más humano.

Jan Gehl (2009), se refiere con humanizar el espacio urbano al proceso de conocer cuáles son las actividades sociales habituales de la gente y a prestar atención en los detalles, pues estos, se convierten en exigencias que demanda la población. Humanizar el espacio es volverlo digno.

A partir del análisis teórico del presente trabajo, así como las observaciones realizadas en la zona de estudio y la información aportada por los distintos actores de la zona, se da consecución del objetivo general y se articula una propuesta orientada por una serie de 5 ejes de actuación. Cada eje de actuación contiene diferentes líneas de intervención que se traducen como requerimientos para la generación de espacios públicos que cumplan con el objetivo de disminuir las condiciones de desigualdad que favorecen la manifestación de violencias anómicas en la zona. En algunas de las líneas de intervención se agregan sugerencias y proyectos aplicados en diversos lugares del mundo que pueden ser acogidos y adaptados a las condiciones de los vecinos de “Los Kilómetros”.

¹⁹ de Certeau, M. et al. (1999) La invención de lo cotidiano, 2. Habitar, cocinar. Edición traducida por Pescador, A. Universidad Iberoamericana. México.

5.4 Ejes de actuación

a) Fortalecer las relaciones de proximidad

Dado el problema del relativo distanciamiento social entre los habitantes de las diferentes colonias en “Los Kilómetros”, en este eje se busca desarrollar acciones con las que a través de los espacios públicos se favorezca el encuentro y la generación de actividades compartidas.

Líneas de intervención:

- Espacios de diálogo entre los vecinos, servidores públicos y personas de otros grupos interesados en generar mejores espacios públicos.

Proyecto Aplicado: En Santiago de Chile se diseñó un Kiosko de Mapeo Callejero para trasladar el espacio de mapeo colectivo a diferentes puntos. De esta manera, el carrito vuelve posible llevar esta plataforma móvil con mayor comodidad. Aunado a esto, el kiosko permite realizar diversas actividades, por ejemplo, en la parte de atrás se llevan a cabo actividades para niños, en la mesa se realizan actividades con adultos, mientras que a los costados se deja información o mensajes escritos por los mismos vecinos.



Imagen 20. Kiosko de Mapeo Callejero de Museo de la Solidaridad Salvador Allende. Fuente: Iconoclastas (2018).



Imagen 20 (2). Kiosko de Mapeo Callejero de Museo de la Solidaridad Salvador Allende. Fuente: Iconoclasistas (2018).

Es posible que la adaptación de esta idea a las características de la zona de “Los Kilómetros” facilite los espacios de diálogo entre vecinos.

- Creación de comités de vecinos encargados de la gestión de los espacios públicos.

Sugerencia: Incorporar comités de vecinos de “Los Kilómetros” a la Red de Vecinos de Juárez que tiene como objetivos fomentar y fortalecer la participación vecinal, proponer soluciones a los problemas detectados e incidir en la toma de decisiones en la ciudad (Plan Estratégico Juárez, 2019).



Imagen 21. Plática de prevención del delito para Red de Vecinos. Fuente: Plan Estratégico Juárez (2019)

- Planificar actividades colaborativas entre los vecinos para la generación de elementos útiles para la producción de los espacios públicos (por ejemplo, diseño de mobiliario urbano, generar actividades entre vecinos, etc.).

Sugerencia y Caso Aplicado: Trabajar de la mano con colectivos o grupos locales que fomentan la participación de los ciudadanos en los proyectos urbanos como lo hace Nomada Laboratorio Urbano; este colectivo busca incidir en el espacio público por medio de estrategias colectivas para crear mobiliario urbano de bajo costo y espacios más dignos para colonias en las zonas menos consolidadas de Ciudad Juárez. Cabe mencionar que Nómada Laboratorio Urbano realizó una intervención en una cancha del Centro Comunitario del Kilómetro 29 en 2019 (Imagen 22), sin embargo, se sugiere que los vecinos o representantes busquen capacitación por parte de grupos similares para que continúen replicando las tácticas participativas por su cuenta y que busquen soluciones con impactos mayores. En la Imagen 23 se observan algunos de los proyectos realizados por el colectivo que pueden adaptarse a la zona de “Los Kilómetros”.



Imagen 22. Intervención en cancha del Kilómetro 29. Fuente: Nómada Laboratorio Urbano (2019).



Imagen 23. Mobiliario urbano de bajo costo. Fuente: Nómada Laboratorio Urbano (2019).

- Recualificación de espacios cercanos a la carretera ya que esta es la principal centralidad de la zona y conectar todas las colonias entre ellas y con el resto de la ciudad. Algunas acciones pueden ser la peatonalización del camellón central, adaptar los costados de la carretera para instalar tianguis y colocar una ciclovía.

b) Generar condiciones de inclusión

El diseño o rediseño de espacios públicos debe contemplar a la diversidad de los habitantes de la zona, es decir, a las niñas y los niños, mujeres, hombres, personas con alguna discapacidad y personas de la tercera edad. En este caso en específico, se hace énfasis en los niños, jóvenes y mujeres son los principales usuarios cotidianos del espacio público en “Los Kilómetros”.

Líneas de intervención

- Elaborar un diagnóstico preliminar enfocado a la violencia sexual contra mujeres y niñas en el espacio público de la zona para tener un conocimiento previo a la planeación de espacios inclusivos (ONU Mujeres, 2016).
- Integración de una perspectiva de género en la planeación urbana de la zona para asegurar que se tome en cuenta las necesidades de mujeres y hombres (ONU Mujeres, 2016).

Sugerencia y Caso Aplicado: Incorporar iniciativas como el proyecto Corredor Seguro para Mujeres en las en la carretera de “Los Kilómetros” y vías terciarias. El proyecto es impulsado por el Instituto Municipal de las Mujeres (IMM) con el objetivo de prevenir la violencia de género en el Centro Histórico de Ciudad Juárez; incluye casetas de vigilancia, baños públicos, estaciones digitales con botón de pánico, red abierta de WiFi y una ciclovía.



Imagen 24. Corredor Seguro para Mujeres. Fuente: YoCiudadano (2019)

- Promover procesos comunitarios para la creación de espacios públicos desde la perspectiva de los niños, las mujeres y los jóvenes.

Caso Aplicado: E la colonia Hipódromo de la Ciudad de México, se instaló un mural de diálogo en la acera; por un lado del mural se planteó una pregunta para que los vecinos la contestaran mientras que del otro lado fue utilizado como un pizarrón de anuncios (Imagen 25). En “Los Kilómetros” se pueden generar proyectos efímeros que que fomenten la participación vecinal por medio de iniciativas creativas que logren capturar las inquietudes de diferentes grupos de personas (por ejemplo, niños, jóvenes o adultos mayores).



Imagen 25. Mural de Diálogo. Fuente: Lugares Públicos (2016)

- Generar actividades de interés para las mujeres, niños y jóvenes (por ejemplo, talleres de elaboración de productos para el hogar, clases de baile, clases de defensa personal o talleres artísticos y deportivos).
- Definición comunitaria de la ubicación de los espacios deportivos, espacios para juegos de niños, espacios para el descanso, para adultos mayores, entre otros, para que cada persona tenga la posibilidad de ejercer las actividades deseadas en armonía con los otros.



Imagen 26. Mapeo Colectivo. Fuente: Iconoclastas (2019).

- Incorporar elementos que provoquen una sensación de pertenencia e inclusión en el espacio público (por ejemplo, mobiliario con dimensiones adecuadas para niños o mujeres, espacios que evoquen seguridad para los jóvenes, etc.).

Caso Aplicado: Otra opción de mobiliario urbano que puede fortalecer la convivencia especialmente de las niñas y niños es el mobiliario didáctico. En la imagen 27 se muestra un ejemplo de mobiliario urbano que facilita en juego entre niñas y niños en el Centro Histórico de Guadalajara Jalisco.



Imagen 27. Mobiliario Urbano Didáctico. Fuente: Capturado por la autora (2018).

- Implementar alumbrado público de calidad para tener espacios iluminados, señalética ergonómica que pueda ser entendida por diferentes sentidos, botones de pánico a diferentes alturas de la carretera, adaptación de caminos para carriolas y otros medios de transporte utilizados por y para niños, pasos peatonales a nivel de piso, eliminar puentes, incluir carril para ciclistas (SEDATU, 2018).
- Los caminos deben tener un diseño universal que incluya a las personas con alguna discapacidad o movilidad limitada y darles prioridad a usuarios vulnerables en la vía como los peatones o ciclistas (SEDATU, 2018).

c) Crear espacios de encuentro

Para que se dé el encuentro entre la gente en los espacios públicos, es necesario que estos estén dotados de una identidad socioespacial que dé un nuevo significado positivo a “Los Kilómetros” que es un lugar mayoritariamente visto como precario e inhóspito. La dignificación de los espacios públicos es pieza fundamental para facilitar las condiciones que favorecen la cohesión social.

Líneas de intervención

- Realizar actividades comunitarias para detectar elementos identitarios de la zona que sirvan como base para el diseño de los espacios públicos.
- Promover la creación de espacios públicos desde la creación social.
- Elaborar una memoria de espacios públicos de la zona en la que se recopilen los resultados de procesos comunitarios para la creación o recualificación de espacios, se calendarice

intervenciones, se registren los avances o dificultades durante el proceso, se evalúen resultados, etcétera; de manera que, la memoria pueda servir para futuros proyectos o sea base para proyectos en otras periferias.

Caso Aplicado: Tomar como referencia proyectos como el Kit de mapeo colectivo aplicado en País Vasco que contiene temas puntuales sobre como incidir en el territorio. El Kit proporciona el material básico para poner en práctica acciones sobre el territorio. En el caso de “Los Kilómetros” se sugiere recopilar la información necesaria para incluirla en una memoria o documento que facilite futuros proyectos.



Imagen 28. Kit de Mapeo. Fuente: Iconoclasistas (2019)

- Crear experiencias comunitarias en el espacio público que fomenten la concientización del cuidado de los espacios (por ejemplo, recorridos guiados por los mismos vecinos, derivas, intervenciones de los habitantes en el diseño de los espacios, foros de vecinos, etc.).
- Incluir en los espacios elementos culturales de los diferentes lugares de origen de los habitantes de la zona.

- Utilizar flora endémica de la región para la producción de espacios de sombra y estética. Se recomienda consultar la tabla de plantas recomendadas para forestación y reforestación de Ciudad Juárez de la Dirección de Parques y Jardines.
- Creación colectiva de pabellones, paraderos y espacios de sombra con materiales de bajo costo.
- Incluir en el espacio público alternativas que den solución al problema de aridez del terreno y la falta de agua en “Los Kilómetros”. Algunos ejemplos son la incorporación de sistemas de captación de agua o generadores atmosféricos de agua.

Caso Aplicado: Considerar proyecto “Isla Urbana”²⁰ que consiste en capacitar a comunidades de México en las que hay desabasto de agua para gestionar sus propios sistemas de captación de agua.



Imagen 29. Sistema de captación de agua “Isla Urbana”. Fuente” Isla urbana (2019).

²⁰ <http://islaurbana.org/isla-urbana/>

- Para asegurar la seguridad en la carretera, es indispensable reforzar su vocación comercial. La diversidad de usos sobre los locales en la carretera permite contar con más ojos en la calle (Jacobs, 1961).

d) Mejorar condiciones de movilidad y comunicación

Las condiciones del transporte público al interior de las colonias, entre ellas y entre “Los Kilómetros” y la ciudad consolidada son deficientes. El problema en la movilidad urbana y comunicación es uno de los más restringe las dinámicas sociales de los habitantes de la zona.

Líneas de intervención

- Que los habitantes detecten y señalen colectivamente los pasos peatonales (por medio de señalética o pintar directamente sobre los caminos). Se pueden utilizar las técnicas de mapeo colectivo o realizar trayectos para marcar la ubicación de los pasos peatonales.



Imagen 30. Producción o recualificación de espacios en “Los Kilómetros”. Fuente: Elaborado por la autora con base en Mapa Satelital Google (2019).

- Que los habitantes diseñen, produzcan y establezcan la ubicación de paraderos para esperar el transporte público a lo largo de la carretera. De esta manera, el servicio de transporte público puede ser más ágil, ya que, se tienen ubicadas las zonas de ascenso y descenso de pasajeros.



Imagen 31. Pasos peatonales, ciclovías y paradas de autobus en “Los Kilómetros”. Fuente: Elaborado por la autora con base en Mapa Satelital Google (2019); diseño de instalación interactiva como parada de autobus de Esrawe & Cadena (2015) (Morfin, 2016).

Caso Aplicado: Considerar como referencia proyectos de paraderos urbanos implementados por la iniciativa ciudadana “Ocupa tu calle”²¹.

²¹ <http://ocupatucalle.com/intervenciones/>

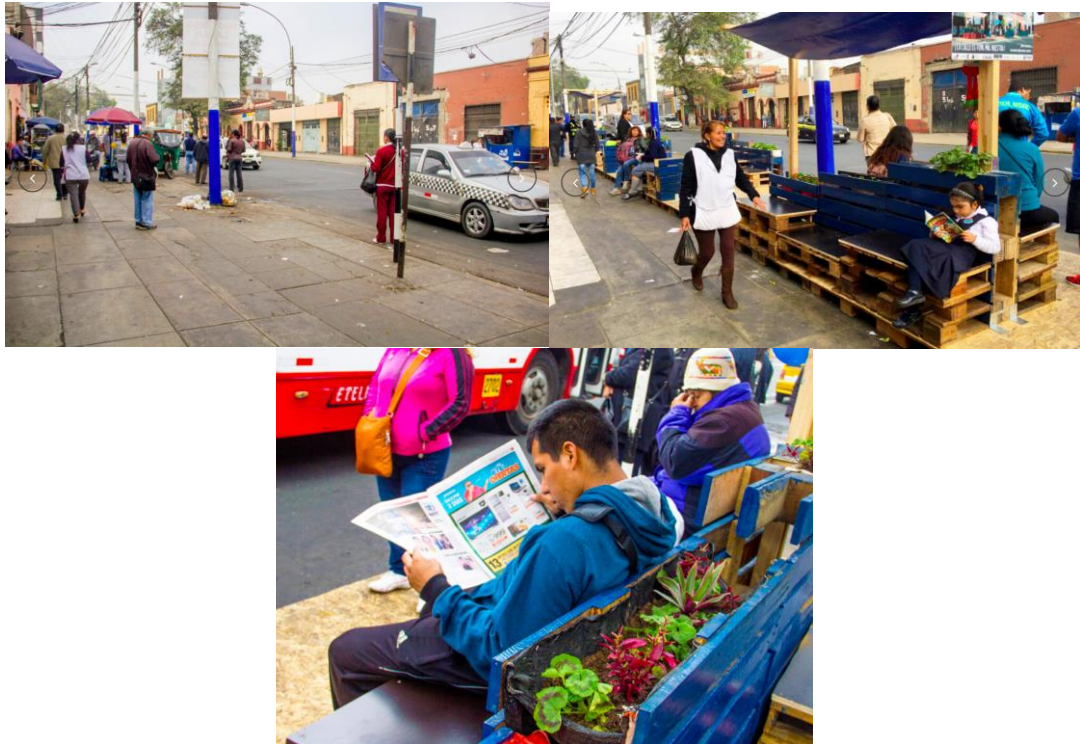


Imagen 32. Paradero Pizarro. Fuente: Ocupa tu calle (2016)

- Construir caminos transitables de bajo costo (por ejemplo, utilizar materiales como piedra caliza, pavimento permeable que permita la captación de agua o adoquines de bajo mantenimiento, con la finalidad de suplir las calles pavimentadas que generan islas de calor).
- La carretera y los caminos para peatones y ciclistas deben estar hechos de material que soporte las altas temperaturas que hay en la ciudad, así como el desgaste por las ráfagas de viento y el transporte de carga que pasa por la carretera.

Sugerencia: Se recomienda consultar el *Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas* (SEDATU y Banco Interamericano de Desarrollo) para encontrar la distribución de las vialidades que favorezca a los habitantes de la zona, considerando a los transportistas o automovilistas ocasionales que toman la carretera. Se sugiere considerar lo siguiente: de acuerdo con la información que se tiene sobre la carretera a Casas Grandes, que representa la principal centralidad de la zona, se considera que la tipología de la carretera es tipo secundaria con nivel de habitabilidad 1; es decir, que esta vía se conecta con calles terciarias, se encuentra separada por camellones que separan los dos sentidos de tránsito y predomina la función de movilidad sobre la de habitabilidad. Al ser una vía de velocidad alta, se recomienda implementar un carril de ascenso y descenso de transporte público principalmente, así como una ciclo vía a los laterales de los carriles (Imagen 33 y 34).



Imagen 33. Recomendaciones para vías secundarias con nivel de habitabilidad 1. Fuente: Manual de Calles (SEDATU; BID, 2018)



Sugerencia: Secundarias con nivel de habitabilidad 1







- | | |
|---|--|
|  Camellón central |  Ciclovia |
|  Carriles para velocidad alta |  Carril para peatones |
|  Carril de estacionamiento para transporte público |  Paso peatonal |

Imagen 34. Distribución sugerida por Manual de Calles aplicada en "Los Kilómetros". Fuente: Elaborado por la autora con base en Mapa Satelital Google (2019).

- Formación de cooperativas de transporte colectivo por medio de bicicletas, motocicletas o camionetas que se encarguen de trasladar a la gente desde el interior de las colonias hacia la carretera.
- Considerar la posibilidad de comprar camiones para uso exclusivo de la zona, es decir, que sean propiedad de los mismos habitantes y que su servicio sea gestionado por ellos mismos. Los camiones pueden personalizarse pintándolos con elementos identitarios de la zona.

- Implementación de señalética diseñada a partir de la identidad de la zona (considerar colores, tipografía, diseño, etc.), de manera que, la señalética de "Los Kilómetros" sea un elemento que visibilice la zona y fortalezca el sentido de identidad socioespacial (Imagen 35).



Imagen 35. Idea de diseño de señalética inspirada en "Los Kilómetros". Fuente: Elaborado por la autora (2019).

- Los abundantes vacíos urbanos en la zona, pueden ser espacios susceptibles para la intervención urbana. No obstante, es indispensable conocer previamente la situación legal de los terrenos. Algunos de los proyectos que se pueden realizar en estos vacíos urbanos son la creación de parques y plazas desde el diseño táctico/placemaking con el que se busca que los vecinos sean los propios diseñadores y ejecutores del proyecto de la mano con especialistas. Para este caso, se recomienda consultar documentos como el Libro Blanco de Placemaking (2018) o el Manual de Mapeo Colectivo de Iconoclastas²² (2013).

Casos aplicados: En Rímac, Perú, se creó una plaza de la integración en un terreno baldío de aproximadamente 900 metros en el centro histórico; la plaza fue creada a partir de las necesidades que los vecinos expresaron durante el diagnóstico del espacio. Se instalaron librerías, espacios de lectura, un mural y mobiliario urbano fabricado con material en desuso (Rodríguez, 2016).

²² Disponible en: https://geoactivismo.org/wp-content/uploads/2015/11/Manual_de_mapeo_2013.pdf



Imagen 36. Plazoleta de la Integración. Fuente: Acupa tu calle (2016)

- Implementación de telefonía y redes inalámbricas comunitarias²³ de internet o intranet²⁴ que sean adquiridas y operadas por la misma comunidad. Mejorar las condiciones de comunicación resulta pertinente como una de las esferas para fortalecer el espacio público de una manera integral.

Caso Aplicado: En 2016 en Oaxaca, 16 comunidades indígenas formaron la primera concesión social indígena en México para administrar y administrar redes de comunicaciones y radiofusión autónomas;

²³ La implementación de redes comunitarias responde al derecho humano a la comunicación y la conectividad que tenemos, así como el derecho a ejercerlo desde los valores y principios propios de una comunidad. Las redes comunitarias son implementadas por comunidades indígenas de México y el mundo; consiste en adquirir y operar la radio, la telefonía y las redes inalámbricas de internet e intranet.

²⁴ Intranet es una red de conexión similar a internet, la diferencia se encuentra en que es un sistema interno en el que únicamente los miembros de cierta organización tienen acceso a ella.

se formó la asociación civil TIC-AC encargada de gestionar sus propias redes de comunicación (TIC-AC, 2019; Álvarez, 2018)²⁵.



Imagen 37. Red comunitaria de El Cuy en Argentina. Fuente: Internet Society (2019)

e) Incorporar espacios educativos, culturales y lúdicos

El espacio público es el espacio para el aprendizaje cultural, social, ambiental, espacial y político; ya que se vuelve el escenario de prácticas espaciales que nos enseñan a partir de la convivencia, el juego, el diálogo, etc., diferentes modos de responder ante diferentes momentos.

Líneas de intervención

- Creación de comités de gestión ambiental que se encarguen del mantenimiento y gestión en “Los Kilómetros”.
- Creación de una plaza pública multifuncional que albergue espacios culturales, educativos, deportivos y lúdicos, derivados de las propuestas de los habitantes de la zona como un cine público, museo, biblioteca, espacios para talleres de oficios y artes, canchas y otros espacios deportivos.

Caso Aplicado: Cine Móvil Toto es una empresa que se dedica a llevar la experiencia del cine a las comunidades que no tienen un fácil acceso a una sala de cine. A su vez, promueven el cuidado del

²⁵ Se puede consultar mayor información sobre las redes comunitarias en los siguientes enlaces:
Internet Society: <https://www.internetsociety.org/es/blog/2018/03/community-networks-mexico-resources/>
Telecomunicaciones Indígenas Comunitarias: <https://www.tic-ac.org>
Radios e internet comunitarias: <http://www.iktakop.org>

planeta a partir de un sistema de pedaleo que genera energía que hace funcionar la pantalla móvil y promueve el cine mexicano y la cultura (Cine Móvil Toto, 2019).



Imagen 38. Alternativa de cine público: Cine Móvil Toto. Fuente: Cine Móvil Toto (2018)

- Rediseño de espacios que actualmente son destinados para tianguis.
- Creación de espacio para tianguis alternativo en el que se vendan productos elaborados o cultivados principalmente por habitantes de “Los Kilómetros”. El espacio debe contar con elementos identitarios de la región y ser atractivo para atraer a compradores de otras zonas de la ciudad. Los tianguis son un espacio de encuentro e intercambio entre los diferentes grupos de la comunidad. Los productos elaborados en los talleres, así como otros productos elaborados por los habitantes de la zona, por ejemplo, los que producen las familias que tienen granjas, o la comunidad Tarahumara, pueden ponerse en venta en estos espacios

Caso Aplicado: Un ejemplo de estos espacios es el Tianguis Alternativo de Puebla que es Puebla es “...un espacio en el que se reúnen productores, comercializadores, promotores y consumidores responsables, en la construcción de un sistema sustentable, solidario y alternativo de producción y

consumo regional... A través de una organización profesional, cooperativa y autónoma, se ofrece la alternativa de intercambio productivo y comercial que motiva una transformación de las dinámicas de producción rural y consumo urbano hacia más sustentabilidad y salud al nivel regional”. Aunado a lo anterior, en el Tianguis se llevan a cabo talleres, eventos y charlas con la comunidad (Tianguis Alternativo de Puebla, 2019).

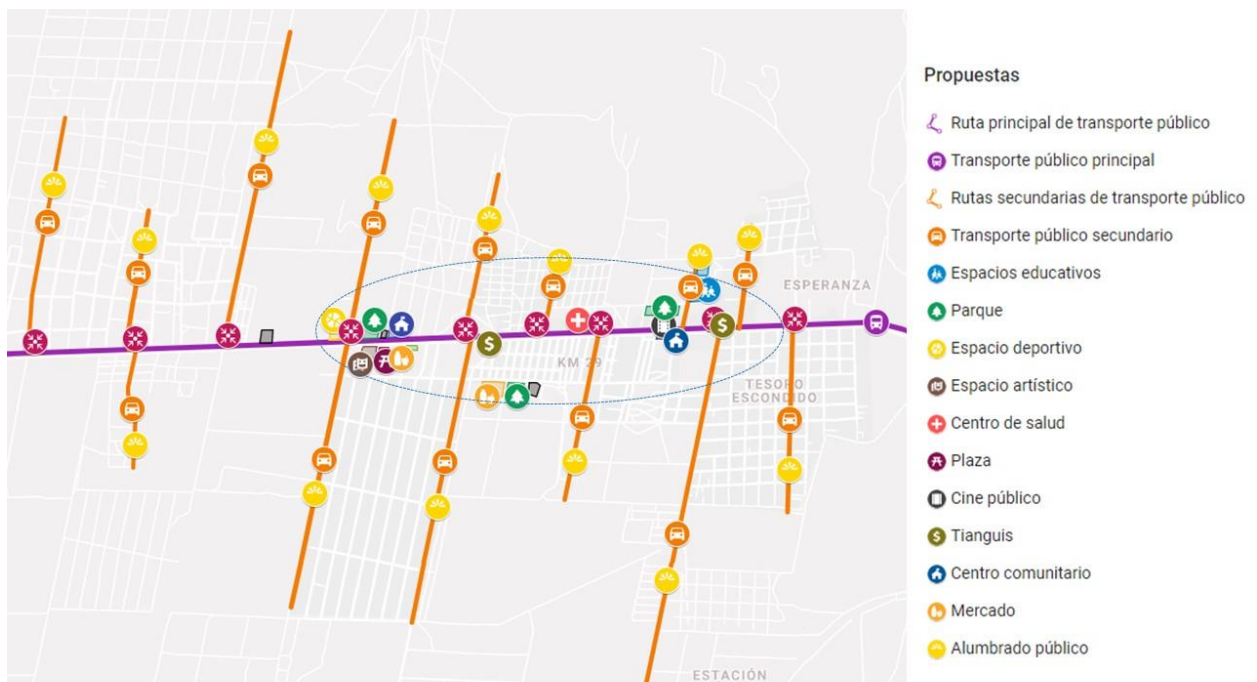


Imagen 39. Alternativa de Tianguis: Tianguis Alternativo de Puebla. Fuente: Tianguis Alternativo de Puebla (2018; 2019).

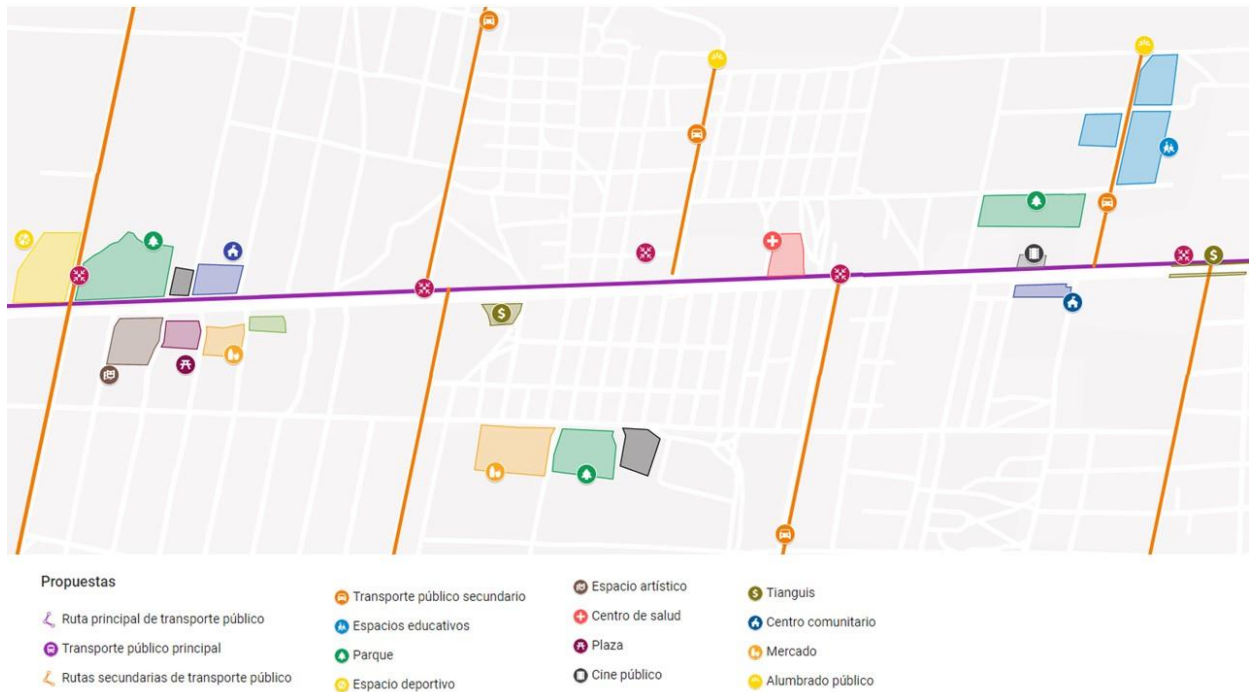
- Adaptar los espacios ya utilizados a los costados de la carretera para que sean espacios seguros, transitables y llamativos.
- Talleres para capacitar y formar a los habitantes de la zona para que sean ellos quienes puedan transformar su territorio. Es necesario que trabajen de la mano con especialistas para saber cómo comenzar a trabajar. Los especialistas deben enfocarse en la capacitación de la población para que ellos puedan gestionar su propio proceso de intervención.

i. Identificación del área de intervención

Para atender los problemas que la zona de estudio presenta, es necesario desarrollar un proyecto integral que articule las diferentes colonias de “Los Kilómetros” entre ellas y con el resto de la ciudad. Por lo tanto, las áreas de intervención son varias y están ubicadas en diferentes puntos de la zona. A continuación, se presentan las áreas de intervención. En los Mapas 30 y 31 se visualiza las zonas susceptibles para intervención.



Mapa 30. Propuesta áreas de intervención en “Los Kilómetros”. Elaboración propia con base en Mapa Digital Google (2019).



Mapa 31. Acercamiento a áreas de intervención en “Los Kilómetros”. Elaboración propia con base en Mapa Digital Google (2019).

6. CONCLUSIONES

Lo dicho hasta aquí, nos ha permitido realizar una descripción de las dimensiones social, cultural, territorial, económica y política de "Los Kilómetros" que evidencia una serie de negaciones entorno al hábitat de la zona. A quienes viven en "Los Kilómetros" se le ha negado el derecho a la ciudad que les permite acceder a la educación, a la salud, a la vivienda, al trabajo, a la cultura, al ocio y a un hábitat digno para vivir.

Hoy día, diferentes asociaciones provenientes de iglesias, individuos y gobierno, buscan atender la zona por medio de diferentes acciones sobre todo sociales. Sin embargo, muchas de ellas, se limitan al asistencialismo o sus proyectos se ven truncados por la falta de recursos. Es importante que los diferentes grupos que buscan atender a "Los Kilómetros", así como las "energías sociales" que han surgido desde los habitantes trabajen en conjunto para lograr soluciones integrales que tengan impactos significativos en la comunidad.

El trabajo presentado, propone un diagnóstico integral desde la complejidad del hábitat a partir de la voz de sus habitantes como base en la propuesta de apropiación de espacio público.

La propuesta presentada concibe la transformación del hábitat de "Los Kilómetros" a partir del diseño y la apropiación del espacio público. La intervención se basa en buscar la disminución de las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas, tal y como lo menciona el objetivo general del presente trabajo: *Diseñar una propuesta de intervención a través de la producción o recualificación de espacios públicos en la zona de "Los Kilómetros" en Ciudad Juárez que permita disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas.*

La metodología utilizada permitió entender desde una dimensión integral el hábitat de "Los Kilómetros", entendiendo a la ciudad como un sistema vivo que es creado por sus habitantes pero que también provoca reacciones e influye en la manera como viven. En este trabajo, Ciudad Juárez es entendido como un sistema urbano vivo que, por su configuración histórica y territorial le ha dado la espalda a las partes más vulneradas de él, las periferias. Pero, aunque no se les quiera asumir como parte de la ciudad, no dejan de ser parte de ella.

De esta manera, el trabajo de campo realizado se fundamentó en entender las diversas prácticas sociales y culturales que se llevan a cabo en el espacio público, las dinámicas cotidianas de los habitantes, la producción del espacio y el espacio en sí mismo. Se realizaron grupos de reflexión, entrevistas semiestructuradas y a profundidad, así como recorridos que me permitieron experimentar una mínima parte de lo que ellos viven diariamente. Quisiera destacar la importancia que tuvo el encuentro con la gente para esta investigación, ya que, fueron sus testimonios los que dieron origen a la propuesta.

Como respuesta a la pregunta de investigación: *¿Cómo se pueden disminuir las condiciones que favorecen la manifestación de violencias anómicas en "Los Kilómetros" de Ciudad Juárez a partir de la producción y recualificación de espacios públicos?* la propuesta generada se basa en una serie de 5 ejes de actuación (fortalecer las relaciones de proximidad, generar condiciones de inclusión, crear espacios de encuentro, mejorar las condiciones de movilidad y comunicación, incorporar espacios educativos, culturales y lúdicos) con diversas líneas de intervención que buscan entre diferentes aspectos articular el espacio urbano, identificar espacios susceptibles de intervención y generar tácticas enfocadas a los habitantes de "Los Kilómetros" para que sean ellos los creadores y gestores de su propio espacio. Aunado a lo anterior, se propone un área de intervención y los posibles elementos que pueden ubicarse en determinados espacios.

Se considera que la propuesta es conveniente a la situación que se vive en "Los Kilómetros", ya que la participación de la comunidad como principal motor del proyecto busca la continuidad y apropiación de los elementos que conforman el proyecto de apropiación del espacio público en la zona. No obstante, los resultados que pudiera dar la propuesta tendrían que ser evaluados y replanteados con el paso del tiempo.

Se tendría que seguir trabajando en colaboración entre instituciones y los habitantes de "Los Kilómetros" para cubrir las necesidades de la mayor parte de personas. Sin duda, es un trabajo que requiere tiempo, recursos y voluntad. Por lo tanto, el mejoramiento del hábitat en "Los Kilómetros" es un trabajo de solidaridad, resistencia y de equidad que necesita una mirada integral como la que aporta el concepto de hábitat.

Este proyecto me interpela a continuar trabajando en el reto que implica construir hábitats con mayor equidad social y territorial. La investigación teórica y el trabajo en campo me demuestran una vez más que ante la negación de los gobiernos, el poder del cambio está en los ciudadanos. Sin embargo, hace falta fortalecer el sentido de colectividad y de voluntad. El aporte que surge de este trabajo y su propuesta, busca contribuir en el mejoramiento del hábitat de los habitantes de "Los Kilómetros" y con quienes actualmente dedican tiempo de sus vidas a apoyarlos y, sobre todo, es una invitación a las instituciones, universidades, investigadores, autoridades y ciudadanos en general, a mirar y trabajar por las periferias descartadas y por los que son negados.

7. BIBLIOGRAFÍA

Aguilar, F. (2018) Es Camino Real una trampa mortal. El Diario de Juárez. Ciudad Juárez. Mayo, 5, 2019. Sitio Web: http://diario.mx/Local/2018-07-29_b104ae99/es-camino-real-una-trampa-mortal/

Álvarez, A (2015) La ciudad como producto versus la ciudad como obra, o la realidad urbana entre el espacio de la renta y el espacio social. Lección inaugural del Curso Académico 2015-2016. Universidad de Valladolid. Valladolid.

Álvarez, F. (2017) Subsistemas urbanos emergentes en México: La relevancia de Ciudad Juárez en el Sistema Urbano Nacional (2010-2015), UNAM, México.

Álvarez, M. (2018) De autonomía y redes comunitarias en México. Sitio Web: <https://www.internetociety.org/es/blog/2018/03/community-networks-mexico-resources/>

Andrade, B. (2017) Semiótica ambiental. Tópicos del Seminario. Revista de Semiótica. México.

Arrese, H. (sf) La teoría del reconocimiento de Axel Honneth como un enfoque alternativo al cartesianismo. UNLP, Facultad de Psicología.

Arteaga, I. (2005) De periferia a ciudad consolidada. Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol 9, núm.1 .98-111. Colombia.

Aziz (2011) Violencia y destrucción en una periferia urbana: El caso de Ciudad Juárez, México. México.

Barraza. (2009). Diagnóstico sobre la realidad social, económica y cultural de los entornos locales para el diseño de intervenciones en materia de prevención y erradicación de la violencia en la región Norte: El caso de Ciudad Juárez, Chihuahua. SEGOB. Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, México.

Bayón, C. (2012) El “lugar” de los pobres: espacio, representaciones sociales y estigmas en la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*. Vol. 74. Núm. 1. pp. 133-166. México.

Bourdieu, P (2002). Efectos de lugar. En P. Bourdieu (Ed.), *La miseria del mundo*. Argentina.

Borja, J; Muxi, Z. (2003) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa. Barcelona.

Cabrero E., Orihuela I. & Ziccardi A. (2003) *Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*. CIDE.

Cine Movíl Toto (2018) *Cine Movíl Toto; Plataforma verde de Comunicación Itinerante*. Sitio

Web: <https://www.cinemoviltoto.mx>

Contreras, M. (2017) Ciudad Juárez: Polo de atracción y de expulsión de población. Seminario Permanente, Perspectivas críticas del desarrollo urbano-territorial. México.

De Certau, M, et al. (1999) La invención de lo cotidiano. Universidad Iberoamericana. Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Occidente. México.

Durand J. (2007) El programa Bracero (1942- 1964) Un balance crítico. Migración y desarrollo.vol.9, 27-43. México.

Durkheim (1998), La División del Trabajo Social. Ciudad de México, Editorial Colofón, Primera edición.

Durkheim E. (1998) El suicidio. Akal, 5ta edición. Madrid.

Espinoza, E. (2006) Delimitación por color: ¿Morfología para principiantes?, en Análisis de método urbano arquitectónicos. Universidad Autónoma Metropolitana. Azcapotzalco.

Favia, L. (2019) Corredor Seguro para las Mujeres, a más de medio año de su apertura. YoCiudadano. Sitio Web: <https://yociudadano.com.mx/noticias/corredor-seguro-para-las-mujeres-a-mas-de-medio-ano-de-su-apertura/>

Francisco (2015) Laudato Si. Sobre el cuidado de la casa común. Carta Encíclica. Vaticano.

Galeano, E. (1940) Los Nadies. Eduardo Galeano.

Galtung, J. (2016) La violencia: cultural, estructural y directa. Dialnet. 147-168. Abril, 27, 2019. Sitio Web: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5832797>.

García, A, et al. (2010) Apropiación de espacios Km. 29, Villarreal y Gladiolas. Programa de acompañamiento social. Coordinación de Planes y Programas. Obtenido de: <http://www.imip.org.mx/Proyectos/MovilidadUrbana>.

García, N. (1990) Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Grijalbo. México.

Gutiérrez Casas, L. (2009) Ciudad Juárez en los sesenta: la estructura urbana en transición. Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, 18 (36), 128-154.

Hernández, A. (sf) De la dialéctica a la trialéctica del espacio: aproximaciones al pensamiento de Milton Santos y Edward Soja. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. México.

Herrera L. (2013) El fin del programa bracero (1942-1964). Cuadernos Fronterizos, 29 (9), 20-22. Ciudad Juárez.

Hiernaux, D. & Lindón, A. (2008) El trabajo de campo experimental y el replanteamiento de la periferia metropolitana. Una interpretación socio-espacial de la economía popular periférica. *Revista Internacional de Sociología*. Vol. LXVI, No. 50. Iztapalapa. México.

Honneth, A. (1997) *La lucha por el reconocimiento*. Novagràfik. Barcelona.

Honneth, A. (2011) *La sociedad del desprecio*. Editorial Trotta. Madrid.

Iconoclastas (2013) *Manual de mapeo colectivo*. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa. Buenos Aires. Sitio Web: https://geoactivismo.org/wp-content/uploads/2015/11/Manual_de_mapeo_2013.pdf.

IMIP (2003) *Plan de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez 2003*. Instituto Municipal de Investigación y Planeación, Ayuntamiento de Juárez, Ciudad Juárez.

IMIP (2016) *Plan de Desarrollo Urbano Sostenible de Ciudad Juárez 2016*. Instituto Municipal de Investigación y Planeación, Ayuntamiento de Juárez, Ciudad Juárez.

INEGI (2017) *Mortalidad. Defunciones por Homicidios en Ciudad Juárez*. México.

Jacobs, J. (1961) *The death and life of great american cities*. Estados Unidos.

Jara, V. & Ferrer, D. (2005) *Genética de la Violencia*. *Revista chilena de neuro-psiquiatría*. Vol. 43. No. 3. Hospital Militar de Santiago.

Jiménez, F. (2012) *Conocer para comprender la violencia: origen, causas y realidad*. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales*. Núm. 58. 13-52. México.

Lefebvre, G. (1969). *El derecho a la ciudad*. Península. Barcelona.

Lefebvre, H. (1974) *La producción del espacio*. Anthropos. París.

Lenkendorf, C. (2008) *Aprender a escuchar*. Enseñanzas maya-tojolabales. Plaza y Valdes. Madrid, España.

López, G. (sf) *El reconocimiento desde Axel Honneth*. Universidad del Quindío. Programa de Filosofía.

López, M. (2009) *El concepto de anomia de Durkheim y las aportaciones teóricas posteriores*. *Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana, Iberíforum*. Vol. IV, núm. 8, pp. 130-147. Ciudad de México.

López, M. (2018) *Juárez, ciudad de migrantes*. Febrero, 6, 2019, de YoCiudadano Sitio web: <https://yociudadano.com.mx/investigaciones/ciudad-de-migrantes/juarez-ciudad-de->

migrantes/?fbclid=IwAR1RvuoNI1XMninyy5x_rZ3wK9abeWHvcqyL_coFILQxWml7YLuXnUiF5fE.

López, M. (2019) No es Juárez el que los invita a venir: Cabada sobre migrantes. Abril, 17, 2019, de YoCiudadano. Sitio Web: <https://yociudadano.com.mx/noticias/no-es-juarez-el-que-los-invita-a-venir-cabada-sobre-migrantes/>.

Lovell, W. (2002) Los mayas del altiplano: Supervivencia indígena en Chiapas y Guatemala. Queen's University, Canadá.

Lozano, M. (2018). Se inunda Riberas del Bravo etapa 7. Nota de NetNoticias. Ciudad Juárez.

Lugares Públicos (2016) Mural de Diálogo. Sitio Web: <http://lugarespublicos.org/proyecto/mural-de-dialogo.html>

Martínez W. (sf). Programa nacional Fronterizo (el caso de Ciudad Juárez). Octubre, 19, 2017, de Crónicas - UACJ Sitio web: https://bivir.uacj.mx/bivir_pp/cronicas/pronaf.htm.

Martínez, L. et al. (2008) Parques en zonas marginadas. Proyectos arquitectónicos. Coordinación de Diseño Urbano y Equipamiento. Obtenido de: <http://www.imip.org.mx/Proyectos/DisenoUrbano>.

Méndez E., Rodríguez I. & López L. (2005) El modelo actual de ciudad fronteriza mexicana. Urbanismos yuxtapuestos y herméticos. Bifurcaciones, vol. 4.

Monnet, N. (2002) La formación del espacio público: una mirada etnológica. Editorial Los libros de la catarata. Madrid.

Morfín, M. (2016) Esrawe + Cadena's Toy-Inspired "Los Trompos" Installation. Sitio Web: <https://www.archdaily.com/784418/esrawe-plus-cadena-emplazan-los-trompos-instalacion-temporal-inspirada-en-juguete-mexicano>

Nivón, E. (2016) La ciudad de México vista desde la periferia o la ingobernabilidad de la megalópolis. *Pontourbe*. Vol. 18. Sao Paulo.

Nómada Laboratorio Urbano (2019) Ciudad Juárez, Chihuahua. Sitio Web: <https://www.nmdlaboratorio.com>

Norte (2018) Riberas del Bravo, una transa millonaria y ejemplo de no ciudad. Periódico Norte Digital. Abril, 28, 2019. Sitio Web. <https://nortedigital.mx/riberas-del-bravo-una-transa-millonaria-y-ejemplo-de-no-ciudad/>

Ocupa tu Calle (2016) Intervenciones: Plazoleta de la Integración. Sitio Web: <http://ocupatucalle.com/intervenciones-plazoleta-de-la-integracion/>

ONU Mujeres (2016) Ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Programa Insignia. México.

Parales, C. (2008) Anomia Social y Salud Mental Pública. Revista Salud Pública. Universidad Nacional de Colombia. Colombia.

Pardo, D. (8 de septiembre de 2015) Crisis fronteriza entre Colombia y Venezuela: ¿quiénes son los paramilitares de los que habla Nicolás Maduro?, *BBC Mundo*.

Plan Estratégico de Juárez (2019) Informe 2019 Así estamos Juárez. Sistema de Indicadores de Calidad de Vida. Ciudad Juárez.

Plan Maestro Comunitario de Prevención del Delito y la Violencia. Polígono Riveras del Bravo, Ciudad Juárez, Chih. (2012) Programa para la Convivencia Ciudadana. Ciudad Juárez.

Proceso (2019) Resultados de Violencia en Ciudad Juárez 2008-2009. Revista Proceso. México.

Reyes, V. (2008) Anomia y criminalidad: Un recorrido a través del desarrollo conceptual del término Anomia. Revista Criminalidad. Vol. 50. No. 1. Bogotá.

Rodríguez, F. (2016) Se inaugura la Plazoleta de la Integración, primera intervención urbana en el centro histórico de Rímac. ArchDaily. Sitio Web: <https://www.archdaily.pe/pe/786137/se-inaugura-la-plazoleta-de-la-integracion-primera-intervencion-urbana-en-el-centro-historico-del-rimac>

Sabatier (2002) Aportaciones del derecho al análisis geográfico de las sucesivas realidades del espacio público. Universidad de Toulouse –Le Mirail.

Sabatini, F. (2001) Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Eure*. Vol. 27. Núm. 82. Chile. Abril, 18,2019 Sitio Web. <http://www.scielo.d/scielo.php>.

Saézn, M. & Dayer, H. de Norte Digital (2016) Vivir en Riberas, castigo perenne. En artículo de Gamboa, P. en NorteDigital. Ciudad Juárez.

Sánchez Ayala, L. (2015) De territorios, límites, bordes y fronteras: una conceptualización para abordar conflictos sociales. *Revista de Estudios Sociales*, (53), 175-179.

Santiago. (sf). La industria maquiladora en Ciudad Juárez. *Crónicas Biblioteca Virtual de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez*. Octubre, 10, 2017, de Sitio Web: https://bivir.uacj.mx/bivir_pp/cronicas/maquilas.htm.

SEDATU (2010). Documento Diagnóstico de Rescate de Espacios Públicos. México. Marzo, 21, 2019, de Sitio Web: http://www.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Sedesol/sppe/dgap/diagnostico/Diagnostico_PREP.pdf.

SEDATU (2018) Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas. México. Sitio Web: <http://manualdecalle.mx/manual/mdc-en-linea.pdf>

Sassen, S. (2015) El lenguaje de la expulsión. Sin permiso. Abril, 23, 2019. Sitio Web: <http://www.sinpermiso.info/textos/el-lenguaje-de-la-expulsin>.

Secretaría de Desarrollo Social del Estado de Chihuahua (2018) Diagnostico Estadístico Municipio Juárez. Dirección de Política y Planeación Social. Chihuahua.

Secretaría de Economía (2019) Zona Libre de la Frontera Norte. Gobierno de México. Obtenido de: <https://www.gob.mx/zonalibredelafronteranorte>.

Staff (2019) Convierten el Camino Real en tiradero de cadáveres. El Diario de Juárez. Ciudad Juárez. Mayo, 5, 2019. Sitio Web: <https://diario.mx/juarez/convierten-el-camino-real-en-tiradero-de-cadaveres-20190315-1490560/>.

Takano, G. & Tokeshi, J. (2007) Espacio Público en la Ciudad Popular: Reflexiones y experiencias desde el Sur. Serie Estudios Urbanos No. 3. Lima, Perú.

Taylor, Lawrence (2007) El concepto histórico de frontera. En Antropología de las fronteras: Alteridad, historia e identidad más allá de la línea, coord. Miguel Olmos Aguilera. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, 231-261.

Tianguis Alternativo de Puebla (2019) El Blog del Tianguis Alternativo de Puebla. Sitio Web: <http://tianguisalternativodepuebla.blogspot.com>

TIC-AC (2019) Telecomunicaciones Indígenas Comunitarias. Sitio Web: <https://www.tic-ac.org>

Zebadúa, E. (2011) Chiapas. Historia Breve. Fideicomiso Historia de las Américas. Edición 2. El Colegio de México. México.