



Universidad Autónoma de Ciudad Juárez  
Instituto de Arquitectura Diseño y Arte  
Doctorado en Estudios Urbanos

Tesis doctoral

**Enclaustrado urbano y ciudad rizoma: la movilidad urbana de las  
trabajadoras de maquiladora en Ciudad Juárez**

Presenta: M.c. Janeth Adriana Mendoza Guzmán  
Matrícula: 150542

Director y codirectora de tesis: Dr. Javier Chávez y Dra. Yasna Contreras

Ciudad Juárez, Chihuahua, México

*No sé cómo ser de otra manera que no sea intensa. No sé cómo experimentar sin sentir demasiado y pensar demasiado. Siempre estoy buscando, siempre estoy cuestionando, y siempre estoy tratando de encontrar el significado de todo.*

*Soy apasionada y soy profunda, pero finalmente estoy bien con eso*

*(autoría desconocida)*

### *Dedicatoria*

A las mujeres/madres/trabajadoras de Ciudad Juárez, por su ejemplo, dedicación y sororidad. Especialmente a Martha y Beatriz ( ⚡ ) que con su relación de hermanas dejaron testimonio de amor incondicional a pesar de las implicaciones que tiene el ser mujer migrante y el empalme de roles en esta urbe fronteriza.

A mi hijo Ángel René, por su amor y paciencia ante la ocupación permanente de su madre. Por su acompañamiento en campo cada fin de semana lo que implicaba menos horas de juego y más horas de vivir la ciudad.

A mi familia y amistades por su total confianza y acompañamiento.

## Contenido

Agradecimientos.....	4
Resumen.....	7
Introducción general (planteamiento del problema).....	11
Neoliberalismo y ciudad fronteriza.....	11
Mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora en Ciudad Juárez.....	19
Preguntas de Investigación y objetivos.....	22
Supuesto de investigación.....	24
Capítulo I. Intersecciones de género y prácticas espaciales en Ciudad Juárez.....	27
La expansión urbana de Ciudad Juárez.....	36
Justificación del estudio.....	39
Capítulo II. La perspectiva de género: mirada para identificar la complejidad de la movilidad urbana.....	42
El territorio y las prácticas espaciales.....	42
El derecho a la ciudad.....	47
Derecho a la ciudad: perspectiva de Henry Lefebvre.....	49
Derecho a la ciudad: perspectiva de Jordi Borja.....	54
Derecho a la ciudad a través de la movilidad.....	59
Complejidad aplicada a la movilidad.....	61
Lo cotidiano como escenario contextual de la movilidad.....	68
Perspectiva de género y feminismos en la investigación.....	72
Experiencias de movilidad urbana con perspectiva de género.....	75
Cuerpo de mujer, rol de maternidad.....	77
Capítulo III. Epistemologías feministas. Estrategia metodológica.....	85
Investigación cualitativa.....	85
Instrumentos de investigación.....	88
La encuesta EPEyMU.....	92
Área geográfica de la investigación.....	96
Experiencias de vida.....	100
Protocolo de trabajo de campo.....	104
Construcción de experiencias de vida.....	106
Ejercicios cartográficos.....	107
Entrevistas a informantes clave.....	108
Trabajo de campo.....	109

Aplicación de cuestionarios.....	111
Capítulo IV. Resultados: Las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente.....	113
Consideraciones conceptuales.....	113
Violencia estructural.....	114
Ciudad rizoma.....	118
Prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente de Ciudad Juárez.....	120
Perfil de Ego.....	121
Movilidad cotidiana rumbo al enclaustrado urbano.....	123
Prácticas espaciales y trabajo: anclajes al neoliberalismo.....	126
Prácticas espaciales al interior de la ciudad.....	128
Movilidad del cuidado: atadura del género.....	129
Tiempo de ocio y otras actividades: la injusticia de los roles de género.....	135
Ciudad y accesibilidad: lo imposible de la ciudad dispersa.....	136
Experiencias de vida.....	141
Caso 1.....	141
Caso 2.....	144
Caso 3.....	148
Caso 4.....	151
Caso 5.....	153
Caso 6.....	155
Caso 7.....	157
Relatos de vida.....	159
Incidentes críticos en la movilidad urbana: vulnerabilidad y riesgo por condiciones de género.....	169
Cuidado infantil en Ciudad Juárez.....	172
Redes conceptuales de las cartografías significantes.....	176
Capítulo V. Ciudad rizoma y enclaustrado urbano: reflexiones finales.....	185
El enclaustrado urbano.....	189
Referencias.....	195

Ilustración 1. La no centralidad del suroriente de Ciudad Juárez.....	56
Tabla 1. Pregunta y objetivos de investigación .....	22
Tabla 2. Preguntas complementarias y objetivos concurrentes .....	23
Tabla 3. Supuesto de investigación .....	25
Tabla 4. Mujeres trabajadoras en industrias manufactureras 2004, 2009 y 2014.....	33
Tabla 5. Distribución de la EPEyMU a nivel de zonas de estudio.....	100
Tabla 6. Distribución de instrumentos de captación.....	107
Tabla 7. Experiencias de vida, propuesta metodológica.....	112
Tabla 8. Motivaciones para salir del hogar y uso de vehículos particulares .....	124
Tabla 9. Lugares frecuentes de Ego sin compañía .....	125
Tabla 10. Promedio de minutos en trayectos al trabajo.....	127
Tabla 11. Responsabilidades familiares y horarios de trabajo. ....	128
Tabla 12. Medios de transporte con hijos e hijas .....	134
Tabla 13. Percepción sobre las viviendas en Ciudad Juárez .....	137
Tabla 14. Percepción sobre servicios de transporte en Ciudad Juárez .....	138
Tabla 15. Percepción sobre alumbrado público en Ciudad Juárez .....	139
Tabla 16. Percepción sobre espacios de trabajo en Ciudad Juárez.....	139
Tabla 17. Motivos para usar o no servicios de cuidado infantil.....	175
Figura 1. Modelización de la movilidad urbana .....	63
Figura 2. Radio de influencia de las guarderías IMSS .....	80
Figura 3. Guarderías de sector público.....	84
Figura 4. Localización de las maquiladoras en Ciudad Juárez.....	98
Figura 5. Densidad PEAf y zonas de trabajo de campo.....	99
Figura 6. Mapa de distribución de cuestionarios por número de predios .....	105
Figura 7. Mapa Z4 1/4. Ejemplo a) parque y b) estacionamiento .....	106
Figura 8. Centros escolares de educación básica, media y superior en Ciudad Juárez .....	133
Figura 9. Cartografía significativa de Blanca .....	143
Figura 10. Cartografía significativa 1/3 de Claudia.....	145
Figura 11. Cartografía significativa 2/3 de Claudia.....	146
Figura 12. Cartografía significativa 3/3 de Claudia.....	146
Figura 13. Cartografía significativa de Lucero .....	150
Figura 14. Cartografía significativa de Bertha .....	152
Figura 15. Cartografía significativa de Mónica .....	154
Figura 16. Cartografía significativa de Yadira .....	157
Figura 17. Cartografía significativa de Liz.....	159
Figura 18. Red conceptual trayectos cotidianos al trabajo .....	179
Figura 19. Red conceptual de trayectos de movilidad del cuidado .....	180
Figura 20. Red conceptual para otros trayectos.....	181
Figura 21. Red conceptual otros trayectos II.....	182

## Agradecimientos

Al Programa de Doctorado en Estudios Urbanos (DEU) de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez (UACJ). Por la invaluable confianza al permitir el ingreso a sus filas en las que en todo momento el sentimiento ha sido de acompañamiento en los procesos de aprendizaje y crecimiento en una formación cálida y de excelente calidad académica. Así mismo se agradece al comité evaluador que acompañó este trabajo con comentarios, sugerencias y críticas que concluyen en la presentación de este documento.

A su vez, se reconoce infinitamente el apoyo de la coordinación del programa del DEU por la colaboración y facilidades para el logro de trámites, convocatorias, becas y procesos necesarios para la selección y permanencia de estudio. Especialmente por el apoyo para la realización de la estancia de investigación doctoral que se realizó en la Universidad de Chile (UCHile) en el verano de 2016. Lo cual ha sido de suma importancia para la conclusión de esta investigación.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) por el otorgamiento de beca de manutención para el desarrollo de estudios de doctorado, vigente durante 36 meses, sin lo cual no hubiera sido posible pertenecer al uno por ciento de la población que logran el acceso a este nivel educativo. A la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez por el apoyo de becas contractuales para el pago de inscripciones, preparación en idiomas y otros cursos metodológicos determinantes para el éxito de la profesión, así como las becas deportivas que permitieron una vida saludable académica y personal. Gracias por brindar espacios para la educación integral.

Se tiene un amplio reconocimiento de apoyo incondicional a la Dra. Yasna Contreras Gatica. Codirectora de esta investigación y receptora de la estancia de investigación realizada en Santiago de Chile, en la Facultad de Urbanismo y Arquitectura (FAU) de la UChile, Por las consideraciones de acompañamiento y orientación en todo el proceso de estudios y desarrollo de la investigación, se agradece

todo el tiempo y dedicación sobre todo en la construcción del apartado metodológico, por todas las facilidades brindadas, por la confianza y el cariño siempre presente, millones de gracias.

Así mismo, se reconoce al geógrafo Rodrigo González Lagos, por su soporte y enseñanza para el uso de software y claves de la geografía para la toma de decisiones. Para la selección del área de aplicación de instrumentos, por su sincera amistad, por compartir sus conocimientos y patria chilena, mil cariños.

Al Dr. Javier Chávez, por su paciencia, dedicación, formación, tiempo y soporte, dentro y fuera de la institución. Como director de tesis, asesor académico y amigo, por la confianza depositada incluso antes de iniciar los períodos de estudio, por el respeto a los temas aquí expuestos, por su apertura para otros enfoques científicos. Por el acompañamiento e invitación a formar parte de este y otros ámbitos profesionales en los estudios urbanos, en otras instituciones y espacios, baste decirle que es invaluable su compañía en esta fase de vida, millones de gracias conducidas con todo el cariño y respeto que su persona merece.

A las maestras en Estudios Interdisciplinarios de Género: Cynthia Rivera Cruz y Sandra Patricia Mendoza Guzmán, al historiador David Quintana, a la maestra en Educación Especial Cristina Villa Zamarripa, al maestro en Trabajo Social Gabriel Abayomi, y a la historiadora Maricruz Cárdenas Moreno. A todas estas personas por su colaboración en campo, y por su invaluable participación en el proceso de sistematización de datos, un sincero agradecimiento por su solidaridad en este proceso científico porque sin su soporte el cumplimiento de metas habría estado mucho más lejano.

Especial agradecimiento para quienes son las guías académicas de mayor confianza: a la Dra. Clara Eugenia Rojas Blanco, al Dr. Eduardo Barrera Herrera, y al Dr. Luis Alfonso Herrera Robles porque han estado en los procesos de formación por más de 17 años. Gracias por su consideración, tiempo y dedicación, por todas las inquietudes atendidas y bien orientadas para este y otros proyectos profesionales.

A todas las personas que de una u otra manera participaron en este proceso depositando su confianza y palabras de aliento, amistades, familia, compañeras y compañeros de generación sepan que cada momento de convivencia marco la diferencia en el rumbo y concreción de este logro. A todas y todos mil cariños.

Sinceramente,  
Janeth Adriana Mendoza Guzmán  
Ciudad Juárez, Chihuahua, México

## Resumen

El objeto geográfico es el suroriente de Ciudad Juárez. El grupo poblacional seleccionado son las mujeres/madres/trabajadoras y el objeto de investigación son las prácticas espaciales de este grupo poblacional. La movilidad urbana es un aspecto esencial de integración social en la sociedad y existen varios tipos que surgen a partir de las adaptaciones que hacen las personas y los grupos sociales de ella, como, por ejemplo, la movilidad cotidiana, laboral y del cuidado que fungen como marco general en este caso.

El objeto de estudio es la situación de las mujeres/madres/trabajadoras de la industria maquiladora con relación a las practicas espaciales en la ciudad. Específicamente lo que refiere a las estrategias de transporte público y trayectos cotidianos en conjunto con las estrategias de cuidado infantil para la resolución de la maternidad responsable en tiempos laborales. Lo que implica una movilidad del cuidado, todo ello bajo análisis con perspectiva de género para particularizar en la vida cotidiana de este grupo poblacional a diferencia de otros.

¿Cómo abordar la vida de las mujeres/madres/trabajadoras desde el territorio, desde el espacio, desde los lugares que experimentan? Se propone que se haga desde las prácticas espaciales, con una revisión desde la mirada de las sujetas, desde sus conocimientos situados (Haraway, 1991). Concepto que ha cobrado relevancia en este estudio, en conjunto con los diferentes tipos de movilidad. Las prácticas espaciales refieren a la producción de espacialidad en donde la sociedad es revelada, como proceso de la forma material de la espacialidad social, así también como medio y resultado de la actividad, del comportamiento y las experiencias humanas con localizaciones particulares.

Una vez definidas las zonas del estudio y el cruzamiento de datos, se obtuvieron cuatro zonas (Z1, Z2, Z3 y Z4) para el levantamiento de la Encuesta sobre Prácticas Espaciales (EPEyMU) que otorga como

resultado una contextualización de factores y elementos que componen las estrategias para la movilidad y las prácticas espaciales del grupo social seleccionado. Se utilizó la densidad Kernel para definir los lugares con mayores probabilidades de encontrar a las sujetas bajo el criterio de selección.

Una vez aplicados los cuestionarios de la zona correspondiente se procedió a la selección de las mujeres con las que se trabajaron las experiencias de vida. Se desarrollaron cartografías significantes, que fueron elaboradas con la información resultante del cuestionario y la experiencia construida con los lugares, caminos y medios mayormente utilizados para develar los significados y sentimientos ocultos en el proceso de la movilidad lo cual influye en la toma de decisiones que se hace para la construcción de las formas, estrategias y prácticas espaciales.

## Abstract

The geographic object is the southeast of Ciudad Juárez. The selected population group is women / mothers / workers, and the object of research is the spatial practices of this population group. Urban mobility is an essential aspect of social integration in society and there are several types that arise from the adaptations that people and social groups make to it, such as, for example, daily mobility, work and care that function as a general framework in this case.

The object of study is the situation of women / mothers / workers in the maquiladora industry in relation to spatial practices in the city. Specifically, about public transport strategies and daily commutes in conjunction with childcare strategies for the resolution of responsible motherhood in work times. Which implies a mobility of care, all under analysis with a gender perspective to particularize in the daily life of this population group unlike others.

How to approach the life of women / mothers / workers from the territory, from space, from the places they experience? It is proposed that it be done from spatial practices, with a review from the subject's gaze, from their situated knowledge (Haraway, 1991). Concept that has gained relevance in this study, in conjunction with the different types of mobility. Spatial practices refer to the production of spatiality where society is revealed, as a process of the material form of social spatiality, as well as a means and result of human activity, behavior, and experiences with particular locations.

Once the study areas and the data crossing were defined, four areas (Z1, Z2, Z3 and Z4) were obtained for the survey of the Spatial Practices Survey (EPEyMU), which results in a contextualization of factors and elements that make up strategies for mobility and spatial practices of the selected social group. Kernel density was used to define the places with the highest probability of finding the subjects under the selection criteria.

Then the questionnaires of the corresponding area had been applied, the women with whom the life experiences were worked on were selected. Significant cartographies were developed, which were elaborated with the information resulting from the questionnaire and the experience built with the places, roads and means mostly used to reveal the hidden meanings and feelings in the mobility process, which influences the decision-making process it does for the construction of forms, strategies, and spatial practices.

## Introducción general (planteamiento del problema)

El objeto geográfico de este estudio es el suroriente de Ciudad Juárez, el grupo poblacional seleccionado son las mujeres/madres/trabajadoras y el objeto de investigación son las prácticas espaciales de este grupo poblacional el marco general es la movilidad urbana. De aquí se desprenden otras movi­lidades como la cotidiana, laboral y del cuidado de otros, como hijas e hijos. La movilidad urbana es un aspecto esencial de integración social. Existen varios tipos que surgen a partir de las adaptaciones que hacen las personas y los grupos sociales de ella. Es un aspecto importante de la vida diaria, se diferencia por los diversos medios y formas de transporte.

Así mismo, se le puede considerar como un sistema con elementos de accesibilidad, habilidades, organizaciones, de apropiación de los diversos actores a las opciones de movilidad que incluye las estrategias, valores, percepciones y hábitos. La aportación de este proceso científico gira en torno a poner sobre la mesa las prácticas espaciales de un grupo en particular. A fin de complementar el escenario que ha sido generalizado en la estructuración de la ciudad como si existiera un solo tipo de necesidad y de actor para la movilidad urbana, un acto en contra del androcentrismo.

## Neoliberalismo y ciudad fronteriza

El contexto político, económico y social bajo el cual se han desencadenado las condiciones actuales de trabajo para las mujeres de la industria maquiladora, en el caso de Ciudad Juárez provienen de un fenómeno histórico en que se instauró el modelo económico neoliberal. La constitución del capitalismo como paradigma de acción contiene las formas laborales de la industria, como la jornada laboral por horas y el salario mínimo, lo que ha disciplinado a los cuerpos de trabajo. Así como la consecuente creación de los excedentes en productos y servicios, la sustitución de importaciones como lo menciona Harvey (1990) quien estudia los escenarios neoliberales y consecuencias socio económicas.

La dependencia que tiene México frente a los Estados Unidos ha abierto una cadena de eventos desafortunados para las mayorías que viven en el margen de los privilegios sociales, que, debido a los cambios salariales más bajos, el desplazamiento laboral y la residencia, geográficamente viven de manera precaria y desfavorecida. Los privilegios se quedan en las empresas inversionistas quienes aprovechan los programas y políticas de la infraestructura industrial que se ponen por encima de los derechos urbanos de la ciudadanía.

En el contexto de Ciudad Juárez, que es parte de la región fronteriza en conjunto con EL Paso Tx, se ha perpetuado la forma urbana dispersa, economía desigual y social injusta. Los hechos históricos económicos que han dado paso a la ciudad industrial dejan como consecuencia una variada clasificación del tipo de ciudad que es, o que puede ser esta entidad urbana. Elemento crucial en la toma de decisiones ajena, distante de las necesidades locales de las masas juarenses, cercana a los intereses políticos y monetarios de los que promueven la especulación del suelo, del mercado laboral, del territorio en el plano global, como ha ocurrido en la mayor parte de Latinoamérica (López y Peña, 2017).

Como ciudad industrial de la frontera norte en México<sup>1</sup>, Ciudad Juárez, está enmarcada en la reconfiguración del capitalismo que pretendía acrecentar las ganancias económicas. En las últimas décadas bajo el modelo neoliberal ha desencadenado una serie de consecuencias sociales y laborales para las familias en América Latina de forma característica. De lo que el economista e investigador argentino Claudio Katz (2014), afirma que es un modelo que “perdura por el retroceso que impuso a los trabajadores” (Pág. 3), es decir que este modelo permite la ganancia de unos cuantos y el estancamiento económico precario de las masas.

---

<sup>1</sup> En México se cuenta con una población de 119,938,473 personas, de las cuales el 51.4% son mujeres, lo que implica que hay 94.4 hombres por cada 100 mujeres, en tanto que en Chihuahua hay 3,782,028 personas lo que representa el 3.1% de la población nacional, y para el caso de Ciudad Juárez se cuenta con un total de 1,332,131 personas (2010) con una relación de 98.7 hombres por cada cien mujeres, estas últimas representan el 50.3% de la población total de la entidad, y la edad mediana de estas es de 25 años (INEGI, 2015).

Al respecto Morales (en Rojas, 2015, p. 104) menciona que para México la maquiladora es el elemento más débil de la cadena de valor transnacional. Aunque ha atravesado diez recesiones económicas desde 1982 y la mitad de ella bajo el esquema del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC-AN), como parte del efecto mariposa a partir de las crisis económicas y políticas de los Estados Unidos, que como bien menciona Harvey (1990) es respuesta de la baja de ganancias del capitalismo que se resuelve a través de la devaluación de la mano de obra.

La aparición de China como competencia en los tratados internacionales en conjunto con la aparición de otros países asiáticos, explica cómo es que los eventos globales impactan en la vida cotidiana de las familias juarenses y no para mejorar. Como explica Harvey (2005)

el neoliberalismo es una teoría de prácticas político – económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada fuertes y libertad de comercio (p.6).

No todas las personas tienen las capacidades capitalizadas. Ni económica ni culturalmente para hacer de este enfoque un estilo de vida, por lo que lo que resta, es vivir las tragedias de ser parte del margen que sostiene estas prácticas a través del trabajo “flexible”. Caso por el que atraviesa Ciudad Juárez a partir de la mayor incorporación del Estado neoliberal que salvaguarda los intereses a discreción de estas libertades empresariales.

Es necesario mencionar que en este espacio urbano la *transfronterización*, como lo explican las teóricas chilenas de la geografía, la movilidad, la gentrificación, y la inmigración entre regiones, (Contreras, Tapia y Libersona, 2017), es un elemento benefactor de la industria global que se atribuye las ventajas del cruce de un país que requiere mano de obra barata a otro que le permite la baja retribución económica laboral.

Es este el contexto del grupo que se ha situado en esta discusión, entre la maquiladora y el neoliberalismo<sup>2</sup>. Se cuestiona aquí acerca de cuáles son los efectos o consecuencias de este estilo de mercado en la forma en que las mujeres/madres/trabajadoras construyen las prácticas espaciales en Ciudad Juárez, para sí mismas y para sus familias. Porque como lo menciona el antropólogo argentino Ariel Gravano (2016), el desarrollo industrial y el acceso a la estabilidad salarial también representa mayores causas de problemáticas materiales y culturales lo que hace que la autonomía social en las ciudades vaya disminuyendo, afirmación que hace a través de Castells y Lefebvre (sic), teóricos de los derechos y movimientos urbanos.

Hay una relación directa entre la incorporación de las plantas maquiladoras en las ciudades, especialmente en Ciudad Juárez y el cambio en la morfología urbana, así como el crecimiento de la población debido al incremento del empleo. Estas permutas sólo se adecúan a las necesidades de la industria misma e ignoran las necesidades básicas y de progreso de las y los habitantes, uno de los efectos directos del modelo neoliberal<sup>3</sup> (Ornelas, 2000).

Entre mayor es la población trabajadora en la industria maquiladora mayores necesidades urbanas se tienen para otras actividades. Por lo que surgen nuevas dinámicas económicas como la presencia de los centros comerciales que aunados a la industria conforman de manera general el ámbito de la urbanidad.

---

<sup>2</sup> “Merece la pena recordar que el primer experimento de formación de un Estado neoliberal se produjo en Chile tras el golpe de Pinochet el «11 de septiembre de menor» de 1973 (casi 30 años antes del día del anuncio del régimen que iba a instalarse en Iraq por parte de Bremer). EL golpe contra el gobierno democráticamente elegido de Salvador Allende fue promovido por las elites económicas domesticas que se sentían amenazadas por el rumbo hacia el socialismo de su presidente. Contaron con el respaldo de compañías estadounidenses, de la CIA, y del secretario de Estado estadounidense Henry Kissinger.” (Harvey, 2005, p. 14).

<sup>3</sup> [...]bajo el neoliberalismo la satisfacción del conjunto de las demandas sociales es abandonada, cada vez más por el Estado que las proveía, aún cuando fuera de manera desigual y limitada. Bajo estas circunstancias, advierte Castells (1979: 15) “El Estado concentra sus inversiones en aquellas funciones urbanas necesarias al funcionamiento del polo dominante, o sea el capital. Mientras que se dejan de lado las necesidades de vivienda, transporte y equipamiento social de la población.” (Ornelas, 2000, p.54).

Con miras a la mayor concentración de poblaciones que se sienten atraídas por estos estilos de vida en donde el consumo se convierte en una necesidad, aparente para las masas trabajadoras.

Sobre estos elementos, él y las analistas de la economía global, Spence, Clarke y Buckley (2009) indican que son sincrónicos el incremento de la población trabajadora y el surgimiento de otras necesidades económicas, que, a su vez presentan el antecedente del crecimiento de la vida urbana de 1900 a 1950, período en el que, cerca del 15% de la población mundial vivía en ciudades. Así mismo, mencionan que bajo los esquemas de urbanización/industrialización el desarrollo económico se hace presente.

Estos datos abren las siguientes cuestiones sobre el contexto local ¿Cuánto de este desarrollo beneficia a las mayorías que operan y laboran para el sector industrial? ¿Cómo se refleja el crecimiento económico en la vida cotidiana de la población a partir de la urbanización/industrialización? Estas cuestiones son parte de las reflexiones que contribuyen al planteamiento del problema que aquí se presenta en relación con las prácticas espaciales.

Ernest Henning y otros (2015), explican los diversos usos que se hacen acerca de la dispersión urbana, aunque el término resulta complicado de definir afirman que mayormente se habla de las consecuencias de la expansión en las ciudades como son la falta de cobertura de servicios para las necesidades básicas como el abastecimiento de agua, de electricidad, entre otros, como las problemáticas ecológicas, de infraestructura urbana y los problemas de movilidad. El fenómeno de la dispersión complejiza la vida urbana.

Estas condiciones producto de la expansión urbana componen un fenómeno obligado: la segregación de grupos sociales. Por lo que los análisis a diferentes escalas son necesarios para develar la situación de estas poblaciones. Las expectativas del proceso expansivo son más un enfoque especulativo, se requiere de otros para comprender la realidad, en diversas dimensiones, como se hace en los estudios cualitativos

cuyas epistemologías son localizadas. Son las que permiten solicitar las voces silenciadas históricamente en la cultura patriarcal en donde solo los hombres de supremacía blanca y poder económico son escuchados.

En concreto se puede plantear que la industrialización por la presencia de influencias externas (maquiladoras) genera cambios al interior de las dinámicas urbanas. Las necesidades de las poblaciones trabajadoras se diversifican por la modificación de la morfología urbana (Chávez, 2000), que para el caso de Ciudad Juárez se tiene que fue un modelo de expansión periférica de tipo centrifugo donde las poblaciones más pobres fueron expulsadas a las periferias urbanas (Fuentes y Hernández, 2015).

Desde mediados de la década de los sesenta la Zona Metropolitana de Ciudad Juárez experimentó un rápido proceso de industrialización y un patrón de crecimiento urbano expansivo. De manera paralela el distrito central de negocios (DCN)<sup>4</sup> sufrió deseconomías de aglomeración producto del congestionamiento vehicular, la contaminación ambiental y el alto valor del suelo (ídem). Lo anterior contribuyó a la descentralización de la población y del empleo, lo que incidió en el surgimiento de subcentros de empleo manufactureros –en algunos casos conjuntos de AGEB<sup>5</sup> y en otros casos subcentros aislados– que concentraron cerca de 50% del empleo total en el año 2004 (López y Peña, 2017).

En este contexto, la expansión urbana es una de las principales características de la ciudad y ello hace necesario pensar en cómo se puede recuperar la provisión de condiciones dignas sociales, urbanas y económicas para los grupos de personas trabajadoras que son quienes utilizan la estructura urbana de manera cotidiana. Estas condiciones tendrían que ser producto de una ciudad que se caracterice por la

---

<sup>4</sup> Término válido para algunas configuraciones como las ciudades estadounidenses, en las ciudades mexicanas es más adecuado el concepto “el centro”, puede considerarse coloquial, pero representa una cultura y una tradición heredada de una época que define a México (Chávez, 2000).

<sup>5</sup> Área Geoestadística Básica. Unidad de aglomeración poblacional utilizada en México a través del INEGI.

accesibilidad, la estética, el cumplimiento del derecho a la ciudad y todas aquellas condiciones de servicios e infraestructura urbanas acordes a la dignidad humana (Borja, 2012).

Roland Barthes menciona que “la ciudad es un discurso, y este discurso es en realidad un lenguaje” (en Harvey, 1990, p. 86). Si así fuera, Ciudad Juárez expresa desde su propio lenguaje, que se identifica a la industria como actividad económica predominante. La morfología urbana con característica de expansión/dispersión y población trabajadora en masa, son la parte fundamental del objeto de estudio de esta investigación, que es “la orientación principal que motiva el trabajo investigativo y constituye un recorte de la realidad social que se quiere aprehender de manera científica” (Aguirre, 2012).

Ciudad Juárez está en el debate del urbanismo social contemporáneo. Padilla, Olivas y Alvarado (2014) elaboran aportes para contextualizar el pasado temprano, última década específicamente, sobre el acontecer social de la localidad a partir de la percepción de la población juarense y que permite algunos cuestionamientos sobre las dinámicas de las mujeres en la ciudad fronteriza.

Los fenómenos sociales como el trastocamiento de redes familiares y roles de género tradicionales son un ejemplo de lo anterior. Se tiene que las familias empezaron a separarse por el cambio de residencia de uno o varios de sus miembros familiares que arribaron a la ciudad, por lo que, los roles dentro de ellas se vieron drásticamente alterados por la inserción de las mujeres en una industria que en sus inicios ofreció empleo a ellas preferentemente, proceso que se conoce como feminización de la mano de obra (Lazaro, Zapata y Martínez, 2007). También se modificó el patrón social donde el hombre era jefe de familia y proveedor del hogar, cuando muchas mujeres, principalmente jóvenes, asumieron ese rol en perjuicio de tareas de reproducción y cuidado de los hijos, sin hombres que las asumieran ni recursos provistos por el Estado para enfrentar la nueva situación (Padilla, Olivas y Alvarado, 2014:44)<sup>6</sup>, eventos que ahora son

---

<sup>6</sup> Se toma este argumento como parte de la problematización, sin embargo, para la autora es una muestra de cómo las investigaciones recientes locales, aun contienen una carga importante de androcentrismo y visión patriarcal que sigue

importantes de problematizar en las recientes investigaciones que tratan sobre los cotidianos urbanos, es decir, la vida diaria en las ciudades.

A partir de estos aportes el objeto de estudio se puede plantear cómo la situación de las mujeres/madres/trabajadoras de la industria maquiladora con relación a la movilidad urbana. Específicamente, en lo que refiere a las estrategias de transporte público y trayectos cotidianos en conjunto con las estrategias de cuidado infantil para la resolución de la maternidad responsable en tiempos laborales. Bajo análisis con perspectiva de género para particularizar en la vida cotidiana de este grupo poblacional a diferencia de otros, en un contexto de expansión urbana y con una carga económica industrializada a través del neoliberalismo como modelo de desarrollo mexicano (Acebedo, 2003).

La ciudad como ente en el que se desenvuelve y se reinventa el objeto de estudio merece una caracterización emergente como en la idea de Farias (2010) la ciudad no está acabada nunca, sino que se recrea en cada momento de la cotidianidad. Queda abierta la cuestión, entonces, de que puede discutirse como ensamblaje, como contenedor de dinámicas sociales.

La ciudad puede ser vista también como un organismo viviente (Bazant, 2014) que está en constante transformación a partir de las dimensiones sociales, económicas y culturales de su población. Como menciona Carreón (en Ramírez, 2014:22) “la ciudad es el espacio que tiene la densidad de heterogeneidad más alta posible o, más aún, que es la construcción social con la mayor diversidad”. Si las vivencias urbanas comparten esa diversidad, cabría destacar la crítica hacia la carencia de estudios de la ciudad que respondan a esa heterogeneidad. Que sean incluyentes de cada grupo social existente, que permita leer las

---

castigando a la población de mujeres trabajadoras que ingresan a los mercados laborales sin considerar la falta de una cooperación de otros actores sociales que estén presentes en el desarrollo de estados de bienestar para las poblaciones infantiles dependientes en las familias mexicanas, es decir, que siguen abogando por que el cuidado de hijos e hijas sea responsabilidad unilateral de los cuerpos de mujeres.

prácticas urbanas y sociales de cada uno de ellos a fin de tener consciencia de las necesidades particulares y hacer ciudad inclusiva con argumentos de base.

En relación con lo anterior la movilidad ha cobrado especial interés en varias disciplinas como la geografía, la arquitectura y los estudios urbanos interdisciplinarios al menos desde los años sesenta. Sin embargo, los abordajes y acercamientos a los problemas propios de este fenómeno urbano se han realizado de manera general sin llegar a profundizar en la cotidianidad de grupos sociales considerados como vulnerables o en situación de discriminación, como es el caso de gente de la tercera edad, la niñez y las mujeres. Que son parte de contextos urbanos pero que tienen experiencias diferenciadas por cuestiones de edad, sexo y clase social, debido a que son cuerpos con intersecciones (Crenshaw, 1991).

La interseccionalidad es una perspectiva donde ya no se habla de la mujer, sino de las mujeres porque hay conciencia de las diferencias de clase, etnicidad, raza, generación, sexualidad, entre otras (Pontón, 2017). Hay diversidad en cuerpo y cada cuerpo está situado geográficamente. Cada localización implica una experiencia de vida única, por lo tanto, las experiencias también son diversificadas.

#### Mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora en Ciudad Juárez

En este contexto es que cobra relevancia la constitución de las mujeres como grupo económicamente activo. En los años sesenta en México se crearon políticas laborales para resolver la crisis de desempleo que se había generado por el cierre de Fierro Comercial y Río Bravo (Vargas, 1995 en Bass y Pérez, 2008). Empresa de importante concentración de empleo. Con estas políticas se esperaba que la población masculina tuviera alternativas de trabajo a través de la industria maquiladora, principalmente en la frontera norte del país, lo cual ocurrió en el transcurso de veinte años (González, Ruiz, Velasco y Woo, 1995).

Las dinámicas y las actividades de la maquiladora permitieron que las mujeres tuvieran alternativas laborales fuera del hogar, en ámbitos en los que por sus habilidades femeninas y por la estabilidad que suelen tener en los empleos (duran más tiempo) se les contrataba con relativa facilidad. Esto hizo posible que el sector de las mujeres haya logrado permanecer en la maquiladora por más de 50 años. Para la década de los ochenta, Carrillo y Hernández (1985) explican que “la mano de obra que selecciona el capital es la femenina; aproximadamente 80% del total de la población trabajadora de las plantas ensambladoras en todo el mundo son mujeres” (p.45). Sin embargo, en tiempos actuales y al menos para el caso de México esta tendencia va a la baja.

Al respecto De la O (2006) plantea un esquema interesante acerca de cómo ha cambiado el campo de trabajo femenino en la industria maquiladora. Se denomina zona pionera o de tradición maquiladora a la frontera norte. Espacio que comprende principalmente a Tijuana y Ciudad Juárez, la cual contiene una clasificación en cuatro tiempos: 1) 1966–1980 caracterizado por la propagación de empleos femeninos; 2) 1980–1990, en donde comienza un proceso de desfeminización de la mano de obra, lo cual implica una mayor contratación de varones en lugar de mujeres; 3) 1990–2000 continuo del proceso de desfeminización y; 4) 2000–2004 desaceleración de este proceso en que las mujeres fueron perdiendo terreno en estas áreas de trabajo. La segunda zona llamada región de expansión maquiladora se ubica en la frontera noreste y noroeste de México (Hernández y Carrillo, 1985). Se presentan los mismos ciclos temporales, pero contienen las características de baja contratación de mujeres, y en el cuarto, 2000–2004 se identifica una lenta desfeminización y un aumento entre estados hacia la masculinización.

La tercera zona es la más reciente y surge en los años noventa con un proceso inicial de feminización como el que vivió la frontera norte en los orígenes, en años recientes en las tres zonas el fenómeno de la desfeminización corresponde a la desaceleración económica que atravesó México entre el 2000 y el 2003. Tiempo en el que hubo una pérdida de trabajo para las mujeres, 21% aproximadamente frente a un 17%

que presentó el de los hombres. “Si bien el empleo en las maquilas de México se ha ido transformando durante cuatro décadas todo parece indicar que los cambios más desfavorables los han experimentado mayormente las mujeres” (De la O, 2006, p. 7).

En la actualidad, las formas en las que las mujeres se insertan en este sector laboral son en horarios de trabajo que inician a las 6:00 de la mañana para concluir por las tardes. A las 16:00 o más tarde, si se agregan horas extras a la jornada diaria. Para el caso del turno vespertino y nocturno la entrada y salida es de las 16:00 horas a la 1:00 y de las 23:00 de la noche a las 6:00 respectivamente, lo cual es incongruente con las horas de corridas del transporte público en Ciudad Juárez. Existen concesiones que se adaptan a estos horarios para el transporte de población trabajadora de maquiladora y hacen recorridos especiales por las zonas y parques industriales de la ciudad. Algunas empresas maquiladoras tienen su propia oferta de transporte de personal, conocido localmente como transporte especial o de personal (Ley de Transporte y sus vías de comunicación, 2017).

En términos generales, se puede decir que, la industria maquiladora aún cuenta entre sus filas con un número significativo de mujeres que se acomodan a los horarios y necesidades laborales de este sector. A lo que se suman las cargas sociales por cuestiones de género que se asumen en el espacio público y privado. Se desarrollan de manera naturalizada estos eventos cotidianos, además, de experimentar de manera cotidiana las condiciones de urbanidad que Ciudad Juárez contiene. Por todo ello, es de suma importancia asumir esta situación como urgente en la actualidad para el abordaje científico.

En síntesis, lo que se ha planteado hasta este momento es una ciudad fronteriza, cuyo contexto industrial surge a partir de las concesiones político-económicas a través de las que el Estado Mexicano ha permitido que exista la precariedad laboral, de no habitar la ciudad. Esto ha puesto a los diversos grupos sociales en posiciones de desigualdad social, como se verá en futuros apartados. Las caracterizaciones a partir de las intersecciones del género permiten ver las formas en las que la vida acontece al menos para

el caso de las mujeres que son madres y trabajadoras de maquiladora, que, además sostienen un estilo de vida no solo para ellas sino también para el grupo inmediato a su cargo por mandato patriarcal, la infancia.

#### Preguntas de Investigación y objetivos

En qué medida la oferta de trabajo de la industria manufacturera, la maquiladora, está en diálogo con la oferta de educación, salud, transporte público y actividades recreativas y/o culturales, en términos de movilidad urbana, de prácticas espaciales para el caso de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente de Ciudad Juárez, es el centro e interés de este estudio.

Tabla 1. Pregunta y objetivos de investigación

Enclaustró urbano y la ciudad rizoma: la movilidad urbana de las trabajadoras de maquiladora en Ciudad Juárez.	
Pregunta de investigación	¿Cómo son construidas las prácticas espaciales de las madres trabajadoras de la industria maquiladora y de su grupo familiar en Ciudad Juárez?
Objetivo central	Explicar cómo se construyen las prácticas espaciales de las madres trabajadoras de la maquiladora y de su grupo familiar en Ciudad Juárez.
Objetivo metodológico	Documentar los conocimientos situados de las madres trabajadoras de la industria maquiladora sobre las prácticas espaciales que desarrollan en su cotidianidad.

Fuente: elaboración propia

Para comprender la situación de este sector urbano, en cuanto a la construcción de estrategias para la movilidad, se requiere de otros cuestionamientos como los vínculos entre lugares de trabajo, habitación, salud, educación y recreación, por lo que se establecen otros cuestionamientos para tener insumos que permitan la generación de un escenario específico. Como parte de los objetivos concurrentes se tiene como compromiso la identificación de trayectos cotidianos, laborales y del cuidado, así como los medios

por los cuales éstos se desarrollan porque ello permite la comprensión de esa realidad social en el tema de la movilidad urbana y las prácticas espaciales.

Tabla 2. Preguntas complementarias y objetivos concurrentes

<b>¿Cómo son construidas las prácticas espaciales de las madres trabajadoras de la industria maquiladora y de su grupo familiar?</b>	
<b>Preguntas complementarias</b>	<p>A) ¿De qué forma la desarticulación entre la localización industrial y residencial de las madres trabajadoras de la industria maquila influye sobre la constitución de las prácticas espaciales?</p> <p>B) ¿Cómo el acceso al transporte laboral influye en la vida cotidiana de las madres trabajadoras?</p> <p>C) ¿Cuáles son las estrategias a las que debe recurrir este grupo poblacional objeto de investigación para asegurar el acceso a la ciudad?</p>
<b>Objetivos concurrentes</b>	<p>1) Establecer cuál es el vínculo existente entre los lugares de trabajo y residenciales que influye sobre la toma de decisiones para la construcción de prácticas espaciales del grupo poblacional seleccionado.</p> <p>2) Definir la influencia del transporte laboral en la vida cotidiana de este grupo poblacional.</p> <p>3) Categorizar cómo son las estrategias para lograr el acceso a la ciudad de las madres trabajadoras de maquila a partir de su área de residencia.</p>
<b>Objetivos metodológicos</b>	<p>i. Identificar los lugares de trabajo, de habitación y las dinámicas cotidianas de las prácticas espaciales de las encuestadas.</p> <p>ii. Registrar los rangos de uso del transporte laboral y otros medios para la movilidad de las mujeres/madres/trabajadoras.</p> <p>iii. Obtener información de otros desplazamientos diferentes a los de origen destino habitación/trabajo y viceversa que definen para estas mujeres el uso complementario de la infraestructura, equipamiento y servicios de la ciudad.</p>

Fuente: Elaboración propia

La localización de la industria se ubica próxima a los puentes internacionales y requiere de infraestructura vial que garantice la traspotación de los productos vía internacional. Ciudad Juárez es un

punto fronterizo, lo que es un factor de ahorro esencial para cualquier empresa según las teorías clásicas de localización, por lo que la satisfacción de las necesidades de movilidad de la población es secundaria.

La dispersión urbana para el caso de Ciudad Juárez genera desarticulación entre la ubicación de las ofertas laborales y las áreas de residencia de la población. Esto incide en las prácticas espaciales cotidianas de personas trabajadoras de la industria de la maquila. Además, la concentración de la industria maquiladora en zonas específicas, no han sido diseñadas para articular residencia, trabajo, proximidad a servicios como escuelas, centros de salud, de compras, entre otros, y ello genera injusticia geográfica y desigualdad social (Harvey, 2012).

#### Supuesto de investigación

La elaboración de una idea preconcebida de cómo son las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras es compleja en sí misma. Está compuesta por varios factores de incidencia directa en la cotidianidad de este grupo social. Por una parte, se tiene la falta de proximidad entre casa-trabajo y otras esferas de la vida cotidiana. Por lo que en sus recorridos cotidianos deben articular trabajo, cuidado de sus hijos e hijas, así como también resolver las necesidades de salud y educación de su grupo familiar. Se busca el vínculo entre la movilidad laboral y la movilidad del cuidado, conjunto que representa las prácticas espaciales en este estudio.

Por otra parte, se tiene que la industria maquiladora limita el potencial o capital de movilidad de las madres trabajadoras. Producto de los horarios laborales que deben conciliar; el tiempo y el tipo de traslado, la distancia entre casa, escuelas, trabajo, sitios de compras, entre otros. Esto debido a que estas mujeres están en dependencia directa de asignación de horario, entre otras condicionantes, predeterminado por la industria maquiladora que no dialoga con sus necesidades familiares, lo que se convierte en cargas sociales por género.

Por lo tanto, para asegurar el acceso a la ciudad, este grupo en particular deben recurrir a estrategias diferenciadas por sus roles de género para resolver las discrepancias entre familia, hogar y trabajo y en el orden de lo económico. Para sortear las limitaciones del equipamiento urbano, como puede ser la compra de auto en malas condiciones mecánicas, desgaste y sacrificio físico como las extensas caminatas a pie, carga de menores, y objetos de necesidad básica; inseguridad en el trayecto desde la casa hacia el transporte laboral, dependencia de sus redes sociales y familiares, así como el aumento de gastos de transporte por el uso de transporte particular e intraurbano.

Asimismo, las mujeres se sienten más limitadas que otros actores sociales. La industria maquiladora y otros lugares en la ciudad, de utilización frecuente como las escuelas, los sitios de compras, centros de salud, entre otros, se caracterizan por dificultades en términos de acceso y conectividad. Por esto las mujeres deben sortear rutas exclusivas para el transporte privado; calles con inadecuada iluminación, banquetas estrechas, entre otras dificultades que reducen su capital de movilidad.

Tabla 3. Supuesto de investigación

<b>Supuesto de investigación</b>
Las cargas sociales por género complejizan la movilidad urbana y restan oportunidades para el ejercicio del derecho a la ciudad en tanto que vuelven más densas las prácticas espaciales.

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, la industria maquiladora parece contener en su dinámica de influencia social vínculos con la industria inmobiliaria, favoreciendo así procesos de especulación del suelo urbano que se enmarcan en el acceso a la propiedad de una vivienda sustentado en créditos hipotecarios de largo plazo. La población trabajadora –indistintamente del género– queda relegada a una vivienda periférica que restringe su potencial de movilidad y, los condena a espacios carentes de servicios, equipamientos, e incluso de proximidad a sus redes sociales y familiares. En síntesis, la situación de género que viven las mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora es problemática por el contexto socio económico, cultural y

de infraestructura urbana que presenta la ciudad, en donde el sistema de transporte no cubre las necesidades de la población objeto.

## Capítulo I. Intersecciones de género y prácticas espaciales en Ciudad Juárez

“En la naturaleza, nada está nunca completamente claro: los tipos, macho y hembra, no siempre se distinguen con nitidez; a veces se observa entre ellos un dimorfismo –color del pelaje, disposición de las manchas y mezclas cromáticas– que parece absolutamente contingente; sucede, por el contrario, que no sean discernibles y que sus funciones apenas se diferencien, como se ha visto en los peces” (Beauvoir, 1949).

En la actualidad aún existen resistencias frente a la dedicación de trabajos de investigación exclusivos con mujeres. Existe la creencia de que están incluidas de manera general en las producciones de conocimiento, que se carece de objetividad, o sobresalta el sesgo. Sin embargo, no hay nitidez entre lo que acontece con este grupo social cuando es obviado en el lenguaje, en la presencia o participación, por ello este trabajo tiene el objetivo de fondo de contribuir a la producción científica con un aporte sobre un recorte de la realidad contado exclusivamente por mujeres.

En este capítulo se describe el problema, sus dimensiones y algunos elementos importantes en torno al desarrollo histórico y contexto –físico, social, económico, geográfico– del estudio. El enfoque principal está en describir la complejidad que viven algunas de las mujeres trabajadoras de maquila en Ciudad Juárez, Chihuahua (México). Analizar las actividades cotidianas para la movilidad y las prácticas espaciales es el centro de la investigación.

En la estructura, de este capítulo, se presentan datos estadísticos poblacionales, los cuales se entrelazan con el posicionamiento de los roles de las mujeres trabajadoras, principalmente el de la maternidad. En conjunto, estos elementos permiten dimensionar el problema como parte de esa realidad social para este grupo poblacional y sus relaciones con la movilidad urbana.

La movilidad urbana, caracterizada por las prácticas espaciales en el caso de Ciudad Juárez resulta una situación problemática. El uso del automóvil es el medio de transporte de uso intensivo por la dispersión, la carencia de equipamiento, por lo que existe una necesidad de traslados a grandes distancias para obtener los productos y servicios básicos (IMIP, 2016), lo cual pone en dificultades a las poblaciones de menores recursos económicos en la urbe.

El objeto de estudio son las prácticas espaciales del grupo poblacional de algunas de las mujeres juarenses que desarrollan roles como madres y trabajadoras en la industria maquiladora de exportación (IME) de Ciudad Juárez. Específicamente, con enfoque en las formas en las que este grupo poblacional genera estrategias de movilidad urbana, además de sus prácticas espaciales en una ciudad con un sistema de transporte limitado por los problemas de una ciudad dispersa.

Parte de la problemática que trata este estudio tiene fundamento en la escasa documentación que existe, en particular sobre grupos vulnerables. Por lo tanto, en este estudio se argumenta la estrategia metodológica desde las epistemologías feministas, en particular desde los conocimientos situados como una forma que privilegia la perspectiva, parcial, que las mujeres tienen sobre la realidad social, urbana, en que viven (Haraway, 1991).

En cuanto a los constructos sociales sobre los cuerpos de las mujeres, se tiene por consecuencia una multiplicidad de roles, como por ejemplo el de la maternidad y el de trabajadoras. Esto provoca que los conflictos, para las mujeres durante la movilidad urbana, aumenten debido a lapsos no compatibles entre las responsabilidades del cuidado infantil, de las labores domésticas y del horario de trabajo que son impuestos como parte de las cargas sociales asignadas a los cuerpos de mujeres en la cultura patriarcal actual y como parte de las demandas de un sistema económico particular.

El desarrollo de la vida de estas mujeres se da en un contexto urbano cuyo sistema de transporte no es accesible por cuestiones de ubicaciones, tiempos y conectividad con los lugares y trayectos que este grupo social utiliza. Juárez es una ciudad que por más de cuarenta años ha dedicado la mayor parte de su actividad económica a la industria maquiladora. Algunos autores mencionan que el proceso de industrialización se presentó en Juárez, en forma acelerada, desde mediados de la década de los sesenta – Siglo XX– con un patrón de crecimiento expansivo (Fuentes y Hernández, 2015).

En el antecedente del proceso de industrialización de Ciudad Juárez, como de otras ciudades fronterizas del Norte de México –Tijuana y Mexicali, por ejemplo–, existen elementos geográficos, económicos y sociales que cruzaron caminos en el tiempo y espacio por lo cual dieron como resultado una ampliación de los servicios industriales y la incorporación de mano de obra. En mayo de 1965, luego de la recesión económica que duró cerca de treinta años –en EUA– se inicia, en la región fronteriza Norte de México, el programa federal que dio entrada, oficialmente, al tipo de plantas manufactureras que hoy se conocen, las maquiladoras (Hernández y Carrillo, 1985), en las bases de datos del INEGI<sup>7</sup> se muestra como Industria Manufacturera de Exportación (IME).

Lo anterior, como respuesta a los altos índices de desempleo que ocasionó la conclusión del Programa Braceros en EUA, en la franja fronteriza Norte de México. Se utilizó el Programa de Industrialización Fronteriza (PIF) el cual incluía a la IME (Hernández y Carrillo, 1985). De acuerdo con Hernández y Carrillo (1985), factores como la posición geográfica en colindancia con los Estados Unidos, la infraestructura urbana y la estabilidad política generaron condiciones propicias para el establecimiento de

---

<sup>7</sup> Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática creada en 1983, organismo autónomo encargado de captar y difundir información de México en cuanto al territorio, los recursos, la población y economía para dar a conocer las características del país. Recuperado de [inegi.org.mx](http://inegi.org.mx)

las maquiladoras en Juárez. Lo que llevó a la posibilidad de contratar mano de obra barata, además de ahorros importantes en los costos de transporte y de operación.

En el afán por atraer y anclar las inversiones que permitieran reducir el desempleo en la franja fronteriza Norte de México, el gobierno mexicano ofrecía exención de impuestos para todos los productos manufacturados con base en los lineamientos del PIF. Esta exención en el pago de impuestos federales solo aplicaba cuando los productos se regresaban íntegramente a los Estados Unidos (ídem).

Estos beneficios se extendieron a procesos de manufactura con instalaciones en otras ciudades mexicanas, fuera de la franja fronteriza norte que para el año de 1982 se había fijado una meta de 250,000 empleos (p.97). En los reportes de varias autoras como González, Ruiz, Velasco y Woo (1995), además de Hernández y Carrillo (1985) se observa que, en el año 1968 el 80% de la población trabajadora en la IME eran mujeres (p.88). Esto ha dado paso a las intersecciones, empalme de roles y cargas por género que actualmente viven las mujeres/madres/trabajadoras.

Este dato se mantuvo sin variaciones importantes hasta el año 2001, cuando se presentó una crisis que provocó un éxodo de 42 empresas maquiladoras, las cuales abandonaron Ciudad Juárez. Esto implicó una pérdida de 35,000 puestos de trabajo en los primeros tres años de la década 2000 –Siglo XXI– (Sánchez y Melgoza, 2016). En Ciudad Juárez, para el año 2016 el 60% del empleo formal fue producto de la IME con un total de 247,675 empleos directos, de los cuales el 55% era personal operativo –operadores de producción y técnicos– (Plan Estratégico de Juárez A. C., 2017).

En términos de población, el Censo de Población y Vivienda registra que Ciudad Juárez tiene una población total de 1,332,131 personas, 99 hombres por cada cien mujeres en un total de 342,928 hogares, de los cuales 85,052 reportaron jefatura femenina, esto es el 24.8% (INEGI, 2010). En cuanto al total de viviendas particulares ocupadas en Ciudad Juárez, se reportan en 2010, 364,562, con un promedio de 3.7

ocupantes por vivienda y un grupo de 290,589 habitantes, distribuidos en población infantil y adolescente, que asisten a la escuela, preescolar, primaria y secundaria. En las prácticas espaciales hay un vínculo innegable con las funciones sociales asignadas a los cuerpos, entre más carga social más densidad de la interseccionalidad.

En el Estado de Chihuahua los hogares con jefatura de mujeres aumentaron al 30%, el personal ocupado es de 384,665 hasta febrero de 2019, de una población total de 3,569,479 personas, 1,033,658 viviendas, y una vida escolar de 9.5 años. Para el caso de este estado se tiene que la población gasta el 16.12% de los ingresos (de cada 100 pesos) en transporte frente a la media nacional que es de 13.39% (INEGI, 2017), lo cual significa que una persona en esta ciudad invierte 3% más que en el resto del país para la movilidad cotidiana. Por lo que se puede sumar la dimensión geográfica a la interseccionalidad, ser mujer/trabajadora/ con escolaridad limitada en el norte de México implica mayores gastos de movilidad en las prácticas espaciales.

En Ciudad Juárez, existen 26 parques y cuatro zonas industriales (IMIP, 2008), el salario mínimo es de 88.36 pesos diarios en 2015 y 176.72 pesos en 2019. Por otra parte, de la población económicamente activa (PEA) el 38.9% son mujeres, con una parte de ellas en la maquila, principalmente ocupadas en las áreas de operación, con el salario mínimo como ingreso semanal. Esta realidad posiciona a las mujeres/madres/trabajadoras como uno de los grupos con menores ingresos económicos (INEGI, 2010). A mediados de 2006 el IMIP reportó 348 plantas maquiladoras en Ciudad Juárez, de las cuales se contaba con 279 establecimientos en activo.

En cuanto a la estadística de mujeres trabajadoras, en el país, se reporta que, para el año 2014 existían 8,878,644 mujeres, de las cuales 311,773 se ubicaban en el estado de Chihuahua. Entre éstas, 81,598 mujeres del mercado laboral correspondían a Ciudad Juárez, con un 58.29% de ellas ocupadas en maquiladoras. Este sector acumula más de 457,799 (en 2014) horas trabajadas al año lo cual supera el

total de horas laboradas en el 2004, que fue de 430,041 horas trabajadas por 86,095 mujeres (INEGI, 2015). Este dato podría indicar una mayor explotación laboral; es decir, más trabajo realizado por menos personas.

En la tabla 4 se presentan los datos de la población trabajadora en las industrias manufactureras, en los años 2004, 2009 y 2014 en donde se puede apreciar las horas de trabajo acumuladas. Se obtiene el dato más cercano del número de mujeres que se concentran en este mercado laboral para el caso de Chihuahua y de Ciudad Juárez. De la media nacional en 2014 se tenía que Chihuahua contaba con el 1.57% de las trabajadoras de la media nacional y Ciudad Juárez el .91% lo que representa a 81,598 mujeres.

En estas industrias el horario laboral de las mujeres es de nueve horas y treinta minutos en promedio. Se incluyen ocho para el trabajo y el resto se divide en descansos y alimentación. Sin considerar los tiempos de traslados de ida y vuelta en trayectos del hogar al trabajo. No es un horario que permita la conciliación con otras esferas de la vida cotidiana para las mujeres, como lo es el acompañamiento escolar de hijos e hijas cuyos turnos escolares son entre las 7:00 y las 20:00 horas en las instituciones escolares.

Tabla 4. Mujeres trabajadoras en industrias manufactureras 2004, 2009 y 2014

Año Censal	Entidad	Municipio	Actividad Económica	H001C Personal ocupado total, mujeres	H001D Horas trabajadas por Personal ocupado total (miles de Horas)
2014	00 Total Nacional		Total nacional	8878644	50477887.890
2014	00 Total Nacional		31 – 33 industrias manufactureras	1,775,185	11,696,315.500
2014	08 Chihuahua		Total estatal	311,773	1,837,910.566
2014	08 Chihuahua		31 – 33 industrias manufactureras	137,046	799,298.102
<b>2014</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>Total municipal</b>	<b>139,965</b>	<b>842,429.714</b>
<b>2014</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>31 – 33 industrias manufactureras</b>	<b>81,598</b>	<b>475,799.446</b>
2009	00 Total Nacional		Total nacional	8,031,297	47,541,597.000
2009	00 Total Nacional		31 – 33 industrias manufactureras	1,637,440	10,529,692.000
2009	08 Chihuahua		Total estatal	312,119	1,832,523.000
2009	08 Chihuahua		31 – 33 industrias manufactureras	139,996	744,349.000
<b>2009</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>Total municipal</b>	<b>158,937</b>	<b>897,228.000</b>
<b>2009</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>31 – 33 industrias manufactureras</b>	<b>96,888</b>	<b>493,689.000</b>
2004	00 Total Nacional		Total nacional	6,135,490	41,396,857.647
2004	00 Total Nacional		31 – 33 Industrias manufactureras	1,483,543	10,004,930.000
2004	08 Chihuahua		Total estatal	288,381	1,693,651.603
2004	08 Chihuahua		31 – 33 Industrias manufactureras	156,527	745,102.000
<b>2004</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>Total municipal</b>	<b>140,545</b>	<b>842,492.253</b>
<b>2004</b>	<b>08 Chihuahua</b>	<b>037 Juárez</b>	<b>31 – 33 Industrias manufactureras</b>	<b>86,095</b>	<b>430,041.000</b>

Fuente: INEGI, 2015

Por ejemplo, en la empresa *Spectrum* Control de México en que se tienen dos turnos establecidos, el primero que inicia a las siete de la mañana. Concluye a las 16:30, incluye quince minutos para el desayuno a partir de las 8:30, y treinta minutos para la comida a partir de las 12pm, esto es 45 minutos para descanso y alimentación y 8:15 horas para la producción. El segundo turno con inicio a las 16:30 y salida a la 1:00, con treinta minutos para la cena, quince minutos para una colación o descanso. El resto para laborar. Se puede ver y corroborar que no son horarios que se puedan conciliar con otras responsabilidades como el

cuidado de menores en edad escolar. Incongruencia, contradicción en contextos de cultura tradicionalista patriarcal en que las mujeres se hacen cargo del cuidado de otros (González, Ruiz, Velazco, Woo, 1995).

En la movilidad urbana, el transporte público es uno de los primeros elementos que se estudia. Se obvian otros como las motivaciones para el flujo de personas en la ciudad. En el caso de Ciudad Juárez la parte técnica de los estudios se trata como la necesidad de la ciudad. En tanto que, en la investigación académica y científica también implica que los resultados sean limitados. Como el estudio de Integral de Transporte (IMIP, CONACyT, FOMIX, & Juárez, 2007) del que se tiene en las bases del IMIP tres volúmenes de anexos, pero no los datos concretos que arrojó el estudio el cual comprometió en una segunda fase un macro modelo de desplazamientos, el cual no está disponible para la revisión.

En Ciudad Juárez hasta el año 2018, el 15% de los viajes diarios que se realizan en el transporte de pasajeros, se resuelven en unidades escolares desechadas por el sistema educativo de Estados Unidos. No cuentan con las características de seguridad para las y los usuarios e incumplen con las normas de emisión de contaminantes. El 50% de estos viajes se realizan en transportes privados, por lo que la presencia de estos elementos en el sistema de movilidad de la ciudad sentó las bases para el proyecto tipo *BRT (Bus Rapid Transit)* en 2013, el que se compone de una ruta troncal de 25 kilómetros, que transporta a 39 mil personas por día en 50 autobuses (ONU-HABITAT, 2015).

En una ciudad con una diversidad poblacional en identidad y funciones sociales, este sistema es ineficiente. Es bajo estas condiciones que las personas en general realizan las actividades diarias de trabajo o estudio, de salud o de recreación. Estas situaciones se vuelven conflictivas cuando se involucran otras condiciones de vida. Como es el caso de las personas que trabajan en las maquiladoras de Ciudad Juárez en donde los horarios laborales no coinciden con los del servicio de transporte o no satisfacen la demanda cuando se trata de trayectos no directos o más elaborados. Asunto de las madres trabajadoras que además

de resolver las dinámicas laborales continúan con las jornadas familiares y en específico sobre el cuidado de sus menores.

En su operación, la única ruta troncal del transporte público semimasivo que existe, parte a la ciudad en dos y los trayectos de origen destino no garantizan más que el desplazamiento al centro histórico de la ciudad desde cualquier punto de su recorrido. Con origen en la zona de Salvarcar, la zona surponiente de la mancha urbana. Lo anterior significa que no existe un sistema alimentador de la ruta troncal porque no tiene líneas que nutran de otros trayectos o viajes, ni pre troncales que permitan la movilidad desde y al interior de las colonias de la ciudad para lograr trayectos y conexiones a diferentes puntos de esta, lo cual lo convierte en un sistema que fragmenta la accesibilidad y conectividad.

Hasta este punto de reflexión se identifican dos clases de problemáticas. Por una parte, referente al contexto local, los estudios de movilidad son limitados por la magnitud y costos que estos implican. Por lo que se limitan a encuestas origen destino. Por otra parte, las investigaciones sobre este tema carecen de perspectiva de género, lo cual indica situaciones generalizadas para la región. En consecuencia, hace invisible la situación de grupos poblacionales diferenciados como es el caso de las mujeres en la ciudad. Esto demuestra que es necesario generar otros estudios que incluyan categorías de análisis que permitan identificar la diversidad social existente en esta ciudad.

La movilidad cotidiana se asocia con varios elementos como la expansión urbana (en Chihuahua hay 392.2 habitantes por kilómetro cuadrado), la oferta residencial masiva, así como con el aumento de la participación de las mujeres en lo laboral. El incremento de la tasa de escolarización y de la duración promedio de los estudios de la población joven, así como del crecimiento de la tasa de motorización de los hogares, lo que puede ser atribuible al aumento del ingreso promedio de los mismos. Más la disminución paulatina del costo de los automóviles importados; la modernización de la malla vial y construcción de

nuevas autopistas urbanas; cuya aspiración de muchos individuos es a escaparse de un sistema de transporte colectivo sobrecargado e ineficiente (Dureau, Souchaud, y Contreras, 2012).

A su vez, América Latina ha tenido períodos marcados por la sucesión de varios modelos de desarrollo económico. El que predomina es en donde la participación del Estado regula los servicios públicos. Cuyo primer momento surge a partir de la industrialización por sustitución de importaciones (entre 1960–1970) en donde el transporte público fue dominado por empresas particulares, y de lo que habría que preguntarse en base a qué se toman las decisiones al respecto.

Entre la población que vive en el suroriente de Ciudad Juárez las mujeres/madres/trabajadoras experimentan el producto de todos estos elementos como la dispersión de la ciudad, la oferta de vivienda, la de transporte público o colectivo, los horarios laborales de la maquiladora. Todo esto, aunado a los roles de género que se vierten, y son exclusivos de los cuerpos de mujeres, indican una situación diferenciada para este grupo poblacional.

#### La expansión urbana de Ciudad Juárez

La movilidad urbana para el caso de Ciudad Juárez es conflictiva debido al crecimiento de la ciudad sin control de la expansión. Un sistema de transporte no definido en términos de eficiencia. Resultado de una serie de administraciones públicas que no han aplicado planes estratégicos para dar solución a las necesidades de trayectos cotidianos que se han complejizado por el aumento de distancias.

La expansión física de la ciudad de los últimos quince años ha derivado en un nuevo modelo de movilidad urbana. Caracterizado por un aumento en las distancias recorridas, generado por la modificación en cuanto a localización de las actividades productivas y nuevas zonas de habitación. Esta situación se aprecia de manera particular en la zona sur y suroriente de la ciudad debido a que la distancia que separa las distintas actividades económicas y sociales no deja de incrementarse.

México adoptó el modelo de crecimiento mono funcional y disperso. Tuvo un gran éxito económico dentro del sector inmobiliario, debido a la flexibilidad de las políticas de vivienda y los subsidios. Por lo que se comenzaron a crear grandes zonas habitacionales dispersas en todo el territorio, alejadas de sus centros tradicionales, y en su mayoría desprovistas de cualquier equipamiento o servicio (PDUS, 2016).

Se puede decir que la dualidad velocidad-distancia, que refiere Khor (1976), permite que la “distancia tecnológica” o brecha digital, entre dos puntos sustituya la distancia geográfica y con ello, gran parte del tiempo invertido en la jornada laboral se dedique a desplazamientos. De ahí la importancia de respetar los límites de expansión de la ciudad y que las distancias de traslado no se sigan acrecentando, (IMIP, 2010).

Al respecto Santiago (2013), quien hace un importante análisis de crecimiento y planificación de la ciudad, resalta que como producto de una planificación tardía en México y específicamente en Ciudad Juárez entre los años 1979 y 1989, no se logró contener el crecimiento de la ocupación del suelo de la ciudad y la expansión siguió su curso. Explica también que esta ocupación del suelo y expansión del territorio es resultado de una disociación entre los discursos y argumentos en los planes frente a las acciones en donde se suma la ausencia de seguimiento y evaluación en los planes, programas e instituciones que no han permitido el repensar las decisiones que toman con respecto a la estructuración de la ciudad.

Otra crítica que elabora Santiago (2013) es la falta de control sobre los agentes de bienes raíces y la especulación del suelo en donde se fraccionó y vendió la tierra. Lo que “provocó que la mancha urbana de Ciudad Juárez se haya expandido más allá de las necesidades reales que exigía el incremento demográfico” (p.360). Por lo tanto, el elemento de la expansión urbana es un factor que debe considerarse como parte del contexto en el que la movilidad urbana adquiere un sentido de problemática para la ciudadanía por la ausencia de un sistema de transporte eficiente que permita la disminución de estas dificultades sociales. Que surgen a raíz de los largos desplazamientos que provoca la dispersión y que no permite la diversificación de medios y estrategias para circular por la ciudad.

En el reporte que hace ONU–HABITAT (2015) se menciona que “la respuesta a esas demandas ha sido la creciente motorización y la intensidad en el uso del automóvil particular, impulsadas por la inversión en infraestructura vial para el transporte motorizado por parte de los gobiernos federal, estatales y del Distrito Federal, y por las deficiencias del transporte público”. Esto es lo que Krier afirma como un modelo antiecológico que implica pérdida de tiempo, de energía y de terreno (en Harvey, 1991), y que responde a la falta de concordancia o sincronía entre las necesidades de la gente y de la oferta y la demanda de medios de transporte.

Las mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora tienen una dinámica específica para la movilidad. Los recursos, servicios, equipamiento e infraestructura no cuentan con las especificidades que este grupo social requiere para el ejercicio del derecho a la ciudad. En términos simples las ciudades están construidas para los hombres y sus autos, y no para las mujeres y las cargas por género que les han sido asignadas. El contexto cultural y social responde a la ideología tradicional en que las mujeres son parte de un sistema sexo género que las deja en desventaja para la toma de decisiones que les permita una vida independiente y digna. Resultado de que han sido adoctrinadas para la aceptación de las construcciones sociales arraigadas a partir de su naturaleza biológica de maternidad.

Respecto a esto Beauvoir (1949) mencionó que la relación sexual que une a la mujer con el hombre no es la misma que la que él mantiene con respecto a ella. El lazo que la une al niño es irreductible a cualquier otro. Reivindicar para ella todos los derechos, todas las oportunidades del ser humano en general, no significa que haya que cerrar los ojos ante lo singular de su situación. Una esfera social elaborada por y para un solo sujeto, el hombre promedio.

Decisiones que se toman en pro del progreso y el crecimiento económico. Ciudades enteras que se desarrollan en nombre de la competitividad y al margen los grupos sociales que han sido históricamente vulnerados sin razón válida alguna. Como es el caso de las mujeres/madres/trabajadoras que son producto

de la era industrial en un contexto que responde más a las economías globales que a las complejas necesidades que los cuerpos de mujeres tienen. Que han sido recargados socialmente para el cuidado de otros, en espacios privados y públicos.

En este planteamiento las mujeres son las sujetas de las cuales se solicitan sinergias para la explicación de la realidad. En una ciudad industrial, dispersa, con servicios, infraestructura y equipamientos urbanos limitados. Que afecta el ejercicio del derecho a la ciudad de su grupo de pares a través de la construcción de estrategias para la movilidad urbana y para identificar otras implicaciones urbanas y sociales.

### Justificación del estudio

En este caso se pretende dar voz a las experiencias localizadas de sujetas. Sus prácticas son diferentes a las de los hombres. En los análisis tradicionales por lo general llevan una mirada androcentrista, por ello es importante contribuir con producciones académicas de parte de autoras con conciencia feminista o de género, sobre todo de las usanzas locales. Como el trabajo elaborado por García (2016) que retoma cómo los espacios urbanos cuando son creados sin la consideración a los varios/diversos géneros están sujetos a la presencia de varias violencias.

En un entorno como Ciudad Juárez, en el que la mujer desde décadas atrás ha salido de lo privado a lo público (asumiendo dobles o triples jornadas –casa, hijos, esposo, trabajo remunerado–), habiendo logrado su incorporación al mercado laboral como mano de obra primordial para las empresas. Expone su vida constantemente en un ir y venir. Una ciudad en la que ni la seguridad social, ni la económica son garantía, las mujeres hacen uso de lo urbano por necesidad, más que por el disfrute que les pudiera generar, pese a las vulneraciones a las que se puedan ver expuestas. (García, 2016, p. 116).

Esta afirmación de García (2016) se hace tangible en el apartado de resultados de esta investigación en donde se puede apreciar el sentido de las prácticas espaciales de las mujeres y sus conocimientos situados. A su vez se tiene en otros estudios sobre urbanidad y género, que se enfocan en la situación de (in)seguridad de las mujeres en los espacios urbanos, las cuestiones como la movilidad urbana que determinan la (in)seguridad de estas en varios sentidos como la (in) seguridad social, personal, económica. Lo cual

convierte a la movilidad urbana en un factor que determina la toma de decisiones para la vivienda, el trabajo, y el uso de servicios.

Algunas geógrafas feministas como Linda McDowell (1991), y Gillian Rose (1993) han estudiado la seguridad de las mujeres en los espacios públicos. Han demostrado cómo las geografías cotidianas de los hombres y las mujeres son totalmente diferentes por lo que respecta a los estilos de vida, la movilidad y el comportamiento en la ciudad. Así mismo, las categorías sociales de edad, raza, clase y sexo permiten múltiples identidades (Crenshaw, 1991) cuando son pensadas para los análisis y hacen visibles situaciones ocultas en los contextos (Ortiz, 2007, p.19).

Hacer estos énfasis puede hacer posible una planificación más equitativa y justa socialmente, porque para el caso de las mujeres genera un efecto multiplicador de violencias, en donde si éstas son afectadas por la toma de decisiones para los procesos de gestión y estructuración de la ciudad, la infancia a su cargo es el siguiente grupo poblacional afectado. Por lo que plantear investigaciones que pongan en la agenda pública los temas de manera particularizada abre posibilidades. Como ha sido el caso de lo planteado en la problemática de esta investigación en donde se sujeta a las mujeres/madres/trabajadoras a la vulnerabilidad social y urbana y con ello al grupo familiar, específicamente a hijas e hijos.

Es necesario plantear estos ejercicios científicos por la transición actual que viven los estudios urbanos. Que van del sólo hacer visibles a las mujeres hasta el reconocimiento de que son productoras de conocimiento que permite comprender el contexto de manera holística. Esto en algún momento deberá verse reflejado en los procesos de la planificación urbana, (Bartra, 2002). En términos más generales, para el caso de Ciudad Juárez quién decide qué parte del territorio tiene suficiente valor para el desarrollo, y ¿cómo esto condena a la no territorialidad para sus habitantes?

Hay mujeres que ganan terreno al vivir en los espacios urbanos por la accesibilidad a la formación universitaria/profesional. Por ende, a mejores oportunidades para el trabajo, en tanto que otras se quedan atrapadas, desfavorecidas bajo la estructura y dinámicas de la ciudad misma, con menos recursos económicos, educativos, sociales. Por lo que habrá que clasificar los distintos perfiles que permitan la localización específica de los problemas de las mujeres, así, este trabajo de investigación con la sororidad de las mujeres para la construcción de conocimientos situados ha sido fundamental como un primer ejercicio para la participación ciudadana.

Las mujeres tienen experiencias de vida en la ciudad y estas prácticas están a la espera de ser tomadas en cuenta para la constitución de ciudades menos sexistas o más inclusivas (Ortiz, 2007). Lo primero es hacerlas presentes y visibles, esta documentación tiene ese propósito agregado también. Acerca de la ciudadanía en Lagarde (2011) se tiene que es una clave feminista de identidad política, y es fundamental el tener derecho a tener derechos (Arendt, 1997 en Lagarde, 2011). En donde la condición de género es la razón de la búsqueda a ser sujetas de derecho. El ser ciudadanas significa enfrentar la vida al ejercer los derechos y la no opresión de ninguna forma sobre las mujeres.

Por qué particularizar las situaciones por género si lo que se dice es que no hay accesibilidad universal. Es un cuestionamiento frecuente, sin embargo, las poblaciones no son universales, existe una variedad de identidades (Ortiz, 2007). Todas con diferentes necesidades. Las ciudades son vividas por todas y todos por lo que deberían estar consideradas en función de eso. No de un solo grupo poblacional que por lo regular responde al hombre con recursos y privilegios. Es importante continuar la apertura de espacios para otras formas de hacer ciencia. En donde se realicen análisis sobre las realidades de los diversos grupos sociales que han sido parte no focal en otros estudios, lo cual podría arrojar información determinante sobre la cotidianidad. Hoy es necesario romper los silencios para ver lo que normalmente se invisibiliza.

## Capítulo II. La perspectiva de género: mirada para identificar la complejidad de la movilidad urbana

### Artículo I. Derecho a la ciudad

1. Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2012).

Para este debate abierto de la movilidad urbana, centrado en las prácticas espaciales de las mujeres que son madres y trabajadoras de maquiladora. Es necesario indicar que el aporte teórico proviene de colocar la mirada de género a través el concepto de movilidad. Es a partir de ello que se logran develar otras dimensiones de la movilidad misma vista como un sistema complejo. Lo relevante ocurre en la particularidad de cada una de esas dimensiones y aunque es imposible para este espacio abarcar todos y cada uno de los componentes del sistema abierto, también es enriquecedor concentrarse en lo particular de un grupo poblacional.

La población objeto de este estudio tiene derecho a la ciudad, pero no lo ejerce. Se mueve en una unidad activa socio urbana que depende de los componentes de la movilidad urbana. Que dan como producto la identificación de motivaciones y relaciones sociales que se generan y regeneran a través de las dinámicas del sistema abierto. Así entonces, se presenta lo qué es el derecho a la ciudad, de Lefebvre (1968) y Borja (2012), como el marco jurídico urbano, la perspectiva de género como herramienta para la fragmentación de la realidad y la complejidad como resultado de ello.

### El territorio y las prácticas espaciales

Para enmarcar la discusión en la ciudad hay que tratar primero de lo que es el territorio y cuál es el vínculo que tiene con las prácticas espaciales. En la actualidad cuando se trata sobre el territorio a partir de

investigaciones en urbanismo se dejan entrever categorías de análisis como género, raza, sexo, y clase que son claves de legitimación y ejercicio de poder, Delaney (2005), en cualquier práctica de la vida humana.

Así entonces se genera una reflexión crítica acerca de la división política de la tierra, de los usos a partir de ello. En lo cual se hace evidente que existen de manera arbitraria, elementos no naturales que explican y justifican el uso del suelo a partir de ideologías o discursos que son una construcción social que surgen para apelar a los derechos urbanos.

El territorio tangible es causa de disputa en el que se contienen diferentes posturas a partir de la división política del espacio geográfico. ¿Quién decide o define qué parte del territorio es permitido experimentar según la corporalidad y los roles sociales asignados? Existen elementos que componen la idea de territorio y estos son la vida humana, las relaciones entre personas y las dinámicas mismas que surgen de ello. En el interior del territorio existen divisiones políticas que designan los estados, distritos y áreas, esto en lo político, además de otro tipo de divisiones y funciones del uso de la tierra que marcan las dinámicas sociales y de tránsito.

El mundo está territorializado a partir de la designación de espacios públicos y privados, y vividos refiere Contreras (2006), y que, por tanto, van marcando situaciones de inclusión o exclusión, según sea el caso para el lado del territorio del que sea parte el sujeto interpelado en dichas ocasiones. Delaney (2005) lleva a pensar sobre condiciones que permiten o niegan el acceso a estos espacios, como puede ser la apariencia personal, el hecho de ser joven, mujer, niña, u otras, en donde la idea del orden social se utiliza como control para la organización del poder sobre el espacio geográfico. Esto responde al cómo se configura la relación social a partir del territorio. Entre las prácticas espaciales se encuentran movilidads diferenciadas que se expresan a partir de relaciones de poder desiguales. Desde este punto de vista la movilidad es una práctica social diferenciada (Jirón y Gómez, 2017) y esto ocurre en todos los territorios.

Existen otros factores en las dinámicas del territorio como la invasión, la trasgresión. A partir de la escala de valores éticos y morales versus la parte legal, los actos de las personas que se dicen legítimas para la toma de decisiones políticas, representan partes del fenómeno del territorio. Lo más importante del territorio es que simplifica y permite el común entendimiento para la vida social. Para entender los roles socio políticos, las identidades culturales, la autonomía individual y los derechos. Todo ello es importante para la vida cotidiana.

Los territorios son una construcción social, por lo tanto, la territorialidad como lenguaje es una percepción universal como el lenguaje mismo y toma una enorme variedad de significados. Lo que es evidente es que es un elemento importante para la asociación humana, así mismo permite la institucionalización de organizaciones sobre el espacio. A la vez que refleja las características del orden social, y permite la organización del espacio para las actividades económicas de diferentes tipos. Por ejemplo, como algunos de los espacios son destinados a la agricultura u otros para las industrias, elemento que representa el orden social a partir de la división geográfica para la economía del mundo.

En síntesis, el territorio es el reflejo del pasaje histórico y de la continua transformación de la expansión global pero más específicamente de la modernidad. Delaney (2005) explica que una mirada crítica es necesaria respecto del territorio porque hay una tendencia a interpretarlo como si fuera casi un fenómeno natural, en apariencia incuestionable, sin embargo, puede asumir los costos del poder político que luego se traducen en situaciones de violencia psicológica y física. Evidente para algunos sectores sociales, en justificación de un bien común o universal.

En la conceptualización del territorio es importante recordar que tiene dos elementos de suma importancia que son los significados y el poder, y la contingencia de las relaciones interpersonales, en síntesis, hay que ver las territorializaciones como expresión del poder que se manifiesta en el mundo

material a partir de ciertas características que distinguen unos espacios sociales de otros. ¿Cuál es el territorio de las mujeres/madres/trabajadoras y de sus familias?

Pueden existir dos caras de la moneda en cuanto al para qué del territorio. Una de ellas es la intención, el ejercicio del poder estructural. Que se genera a partir de cierto tipo de discursos y acciones para despojar a los otros, para restarles poder de participación, de acción, por lo tanto, se devela la otra cara que es la de la exclusión y el saqueo en tierra propia, es decir son actos de violencia estructural (Galtung, 1969).

Se observa a través de dinámicas de sobrevivencia de las poblaciones afectadas por el ejercicio de este poder y discurso, acciones de represión, y control sobre los cuerpos no aceptados o sobre las identidades que resultan diferentes frente a la mirada de la elite del poder mismo en el territorio<sup>8</sup>. Es importante una aproximación interdisciplinaria para comprender las diferentes aristas del fenómeno territorial para develar las dinámicas que afectan e influyen sobre el orden social (Durkheim en Gonnet, 2014). Es necesario comprender los efectos de estas situaciones y proyectar la optimización de recursos sociales y humanos. Desde esta investigación se considera fundamental que estos ejercicios particularizados existan. Que permitan comprender la realidad por grupo social para hacer de la toma de decisiones un proceso asertivo en la distribución urbano territorial.

La constitución de los proyectos de planificación urbana algunas veces tiene consideración por quienes finalmente usan los espacios que se han diseñado. En su mayoría carecen de una participación ciudadana (Madariaga, 2008) que sea representativa. Que dé paso a la asignación de usos de la ciudad por cargas

---

<sup>8</sup> En 2020 hay en Ciudad Juárez una serie de movimientos feministas que se han aferrado al elemento territorial para representar la frustración, dolor e impaciencia ante las injusticias de un sistema político que no se concentra en la búsqueda de justicia y acciones que condicionen el ejercicio del derecho a la vida libre de violencia para las mujeres en México. Ello representa una consecuencia de esas acciones de represión y control sobre los cuerpos e identidades que han sido oprimidas por décadas. “Como afirma Nancy Fraser: «Las feministas necesitan tanto la deconstrucción como la reconstrucción; desestabilización de la ideología y proyección de una esperanza utópica» (1991: 175)” (En McDowell, 1999, pág.46).

sociales. En reconocimiento de que la ciudad y el espacio urbano son apropiados de diferentes formas en dependencia de si se trata de hombres o de mujeres.

En este sentido se reconocen ampliamente las aportaciones de las antropologías feministas. Que invitan a la deconstrucción de las categorías de análisis y los presupuestos androcéntricos para la generación de “otros” proyectos urbanos. Se identifica a la etnografía como el medio por el cual se puede lograr la comprensión de la complejidad de la realidad social que se aborda. Para lograr proyectar el cambio o la transformación a favor de quienes históricamente han sido relegadas a los ámbitos privados para coartar su participación, las mujeres (Lagarde, 2011).

En la cotidianidad confluye un entramado de relaciones sociales, de particularidad y complejidad. Es difícil la medición de estos fenómenos a través de métodos tradicionales. Se sugiere que también debe proyectarse nuevas formas de definición y observación sobre el objeto de estudio, de la ciudad para comprender el sentido de la “conciencia urbana” (Canclini, 2003 en Gualteros, 2006). Para entender las formas de habitar, de construir y reconstruir los encuentros que hacen posible la vida cotidiana en la ciudad.

La cotidianidad adquiere un cariz especial en la observación del fenómeno urbano. Permite ver con mayor profundidad los espacios en donde se da con mayor fuerza, lo humano, las subjetividades y el mundo de lo social (Gualteros, 2006). Considerar la cotidianidad como categoría de análisis permite el surgimiento de “nuevos urbanismos” que favorecen las posibilidades de crear espacios con otros y otras para construir nuevas ciudades y ciudadanías. ¿Cómo abordar la vida de las mujeres/madres/trabajadoras desde el territorio, desde el espacio, desde los lugares que experimentan?

Las prácticas espaciales desde los conocimientos situados (Haraway, 1991) contribuyen a la elaboración de explicaciones de la realidad de estas mujeres en particular. Así mismo, los diferentes tipos

de movilidad y las prácticas espaciales como conceptos abordan la producción de espacialidad en donde la sociedad es revelada como proceso de la forma material de la espacialidad social. Así también como medio y resultado de la actividad misma, del comportamiento y las experiencias humanas con localizaciones particulares.

Contreras (2006) menciona que las prácticas espaciales tienen ideología y cotas de poder. Esto da paso a clasificar el espacio de las practicas espaciales a partir de lo percibido, lo concebido y lo vivido. En este estudio las prácticas espaciales se abordan con análisis de la información recopilada bajo los preceptos de las epistemologías feministas que según McDowell (1999), consiste en situar sus ideas sobre la especificidad y la singularidad justo en el centro.

En este sentido se pretende que las cuestiones geográficas ganen terreno con los estudios feministas. Esta pretensión no viene sólo del ámbito de la geografía como en Katz y Smith, (1993), sino también de otras disciplinas en donde se subraya la importancia del lugar, el emplazamiento y la posición de la persona que habla, los modos de escuchar y de interpretar las voces marginales que hemos ignorado con frecuencia (McDowell, 1999, p.45).

En resumen, el objeto de estudio en esta discusión son las prácticas espaciales del grupo de trabajadoras de maquila en Ciudad Juárez. Ha sido abordado desde un enfoque cualitativo desde las epistemologías feministas en las que se identifican los conocimientos situados como la subjetividad necesaria para hacer otra ciencia en el contexto de lo post moderno, una epistemología del sur (De Sousa, 2009). Referencia que se toma a fin de dar a entender que esta es una forma alterna de presentar explicaciones de la realidad que no son acordes al paradigma científico tradicional.

El derecho a la ciudad

Se ha planteado el derecho a la ciudad como parte importante para la reivindicación de las formas de vida digna para todas las poblaciones, pero sobre todo para aquellas que han sido históricamente excluidas. La

carta mundial del derecho a la ciudad es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas para el ejercicio del derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos empobrecidos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado.

La carta contiene los principios fundamentales del derecho a la ciudad: gestión democrática de la ciudad; función social de la ciudad; función social de la propiedad; ejercicio pleno de la ciudadanía; igualdad, no-discriminación; protección especial de grupos y personas en situación vulnerable; compromiso social del sector privado; e impulso de la economía solidaria.

Acorde a los supuestos de esta carta el derecho a la ciudad es obligado para contrarrestar los efectos de los vacíos y problemáticas que se presentan en los procesos de urbanización en lo que confluyen una variedad de identidades con diferentes necesidades particulares en cada una de ellas. Evoca a la protección especial de grupos y personas en situación vulnerable como es el caso de la niñez, la población de la tercera edad, la gente con discapacidad, así como de las mujeres en los entornos urbanos.

En este mismo documento se trata del derecho al transporte y a la movilidad en espacios públicos. Se menciona que las ciudades garantizan este derecho para la circulación a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según el desplazamiento urbano con base a las diferentes necesidades sociales que pueden ser de género, de edad y discapacidad entre otros.

A partir de lo anterior hay que buscar las miradas privilegiadas desde lo local para comprender cuáles son las necesidades que apremian desde las perspectivas de las diversas ciudadanías. Es la diversidad la que contiene los datos clave para aprehender la ciudad a través de la realidad que converge de manera

cotidiana. La localización como estrategia metodológica comparte ideología con la epistemología del sur de Boaventura de Sousa, (2009). Fundamental para ver la particularidad desde el enfoque parcial de la realidad que tiene múltiples aristas.

Derecho a la ciudad: perspectiva de Henry Lefebvre

El origen más próximo del derecho a la ciudad se ha logrado identificar en Henry Lefebvre<sup>9</sup>, (1968 y 1978), quien se encargó de observar la realidad sobre otros temas concernientes a la ciudad y a la sociedad desde el urbanismo y la cotidianidad, con experiencias antes y después de la primera y la segunda guerra mundial. Lefebvre tuvo vocación para el profesorado y preferencias por el trabajo con jóvenes, elementos que le permitieron reflexiones importantes en el pensar la ciudad y sus dinámicas.

En su obra el Derecho a la Ciudad (Lefebvre, 1968) hay un entendimiento sobre la ciudad como un referente que refleja lo que la sociedad es. Menciona que “los conflictos entre clases y las contradicciones múltiples se plasman en la estructura y forma urbanas” (p.10). Han pasado más de cuatro décadas desde que Lefebvre elaboraba que lo relacionado con la ciudad, con la realidad urbana no eran del todo conocidas específicamente a nivel de lo político de ideología. Este pensamiento es actual debido a que la realidad urbana post moderna es extensa, generalizada.

Así entonces, pareciera que la motivación de hacer énfasis en el derecho a la ciudad de este pensador fue influida por sus observaciones del contexto en la que se refería a una mayor conurbación y deterioro de la centralidad. Molano (2016) recupera que “Lefebvre planteó el derecho a la ciudad como una alternativa a la enajenación y a la despolitización que el urbanismo moderno, promovido en general por los Estados modernos, había producido en la sociedad” (p. 3). Hoy es una vía para erradicar lo que

---

<sup>9</sup> *Aproximación a Henry Lefebvre*, biografía que fue presentada por el centenario del nacimiento de este autor en la Universidad Autónoma Metropolitana en el departamento de Relaciones Sociales. (Donoso, 2001).

ha quedado a razón de la implementación del modelo neoliberal en el contexto latinoamericano, la injusticia urbana.

Lo interesante de la obra de Lefebvre (1968) es que refleja, en las nuevas formas de urbanización e industrialización, una contundente forma de inmovilizar el estilo de vida en la clase obrera hacia afuera de la ciudad y esclavizada hacia dentro del mercado laboral. Con ello se pueden vincular las experiencias de la sociedad juarense desde la industrialización, pero sobre todo en cómo son las experiencias características de la población residente.

El contexto de la discusión de Lefebvre es la década de los sesenta. Aborda la situación de la urbanización y la industrialización en Europa y más específicamente en París. A título de réplica y de acuerdo con las teorías post coloniales, se retoma la reflexión científica desde el norte, explicado en el paradigma emergente de Boaventura de Sousa (2009). Implica la búsqueda de explicaciones a la realidad en los contextos locales, lo cual coincide con la postura de las epistemologías feministas, que es la mirada que filtra la discusión central.

¿Cómo la clase social determina la movilidad urbana? La situación de clase particulariza la vida de la población trabajadora, esto es lo que Crenshaw (1989) llama intersecciones. En este sentido Ciudad Juárez tiene sus propias particularidades. Es inminentemente industrial, ensambladora en su mayoría, Lefebvre menciona que la industrialización es una característica de la modernidad, ¿es la sociedad juarense entonces una sociedad moderna? ¿hay forma de tornarla hacia la decolonialidad con intención de generar una conciencia crítica en ella? ¿Qué tipo de procesos se revelan cuando la sociedad es consciente y crítica de la realidad que acontece en el entorno? Estos planteamientos son importantes para generar una reflexión sobre lo que implica el entorno de Ciudad Juárez que además de ser una urbanidad extensa en población y territorio contiene en sí procesos urbanos que son difíciles de contrastar con otras realidades.

Sobre el derecho a la ciudad Lefebvre habla de la ciudad como proyección de la sociedad sobre el terreno. Como conjunto de diferencias entre las ciudades, como lugar de confrontaciones y relaciones, conflictivas entre deseo y necesidad, entre satisfacción e insatisfacción, la ciudad como conjunto de fenómenos urbanos que merecen atención.

Desde este enfoque se sabe ahora que para llevar a cabo los análisis sobre la ciudad y de los fenómenos urbanos se requiere o exige el empleo de todos los instrumentos metodológicos: forma, función, estructura, niveles, dimensiones, texto, contexto, campo y conjunto, lectura y escritura, sistema, significante y significado, lenguaje y metalenguaje, e instituciones, de lo observable hasta llegar a lo privado, a la vida cotidiana disimulada: sus ritmos, sus ocupaciones, su organización espacio temporal, su cultura clandestina, su vida subterránea. Aquí se buscan esas explicaciones particulares, los conocimientos situados (Haraway, 1991).

El derecho a la ciudad surge de “atribuir la crisis de la ciudad a la racionalidad rígida, al productivismo, al economismo, a la centralización planificadora preocupada sobre todo del crecimiento, a la burocracia estatal y empresarial” (Lefebvre, 1978, p.101). Esta inclinación presenta una ciudad frívola contraria a una ciudad cálida para todas las personas que la habitan, la urbanización y lo urbano perdieron sentido cuando se pasó del habitar (Molano, 2016), que implica la construcción de relaciones sociales hacer ciudad, al hábitat que implica solo rellenar la vivienda. La falta de utopía urbana significa que no se vive, no se siente la ciudad, solo se produce y se consume, y ello es producto del modelo económico capitalista, donde se pierde el sentido de la urbanización.

En esta producción a la que apela Lefebvre, la ciudad es realidad presente, inmediata, dato práctico sensible, arquitectónico. Lo urbano es realidad social compuesta por relaciones a concebir, a construir o reconstruir por el pensamiento para definir a la movilidad urbana como un ser viviente, cuya mayor característica es la complejidad.

Si se considera a la ciudad como un alma, un espíritu, o una entidad filosófica o como en la concepción de Paredes (2008) que representa a la comunidad en un cuerpo con dos referencias de género: la mitad hombre y la mitad mujer, entonces surge la ciudad como ser viviente. Cuerpo es analogía de vida y los cuerpos cargan roles de género. Entonces, qué clase de cuerpo puede significar la ciudad si se le observa desde la perspectiva de los feminismos.

El derecho a la vida urbana requiere de una teoría de la ciudad y de la sociedad urbana según Lefebvre, quien enfatiza que es importante que se utilicen los recursos de la ciencia y el arte. En donde solo la clase obrera puede ser agente o apoyo para este propósito, lo cual coincide con las epistemologías feministas. Enfoque desde el que surgen los conocimientos situados como metodologías que permiten compilar experiencias para la explicación de la realidad,

Basta con abrir los ojos para comprender la vida cotidiana del individuo que corre de su alojamiento a la estación, próxima o lejana, al metro abarrotado, a la oficina o a la fábrica, para por la noche reandar (*sic*) ese mismo camino y volver a su hogar a recuperar fuerzas para proseguir al día siguiente. Al cuadro de esta miseria generalizada acompañaría el cuadro de las [insatisfacciones] que la disimulan, convirtiéndose en medios para eludirla y evadirse de ella. (Lefebvre, 1978, p. 139).

Lefebvre, describe como este derecho no se circunscribe únicamente a la visita a la ciudad sino al disfrute de esta con acciones simples como el ocio. Explica como la urbanización ha condenado a los espacios a la organización, pero no para el bien común. Si a lo anterior se le suman las otras problemáticas que cargan los cuerpos por la arbitrariedad de las asignaciones sociales, la realidad se vuelve más cruda.

Es tormentosa la imagen de ser visitantes *zombies* de la ciudad. Cómo puede aumentarse el grado de dificultad y de emociones negativas para los cuerpos que acompañan, guían y cuidan de otros cuerpos dependientes por relaciones de consanguinidad, los de las mujeres. Son los elementos que la innovación de Lefebvre no alcanzó a vislumbrar pero que ahora son evidentes para quienes sobrellevan una ciudad que no se disfruta.

A Lefebvre como a otros autores, investigadores y teóricos que producen acertadas concepciones de la realidad le falta el detalle de la realidad. De las clases sociales, de las cuestiones de género que, si le hubieran sido visibles en su percepción, éstas explicarían las diferencias entre el individuo como ser masculino y como ser femenino para entender que el hogar no es un espacio para “recuperar fuerzas para proseguir al día siguiente”. El espacio privado es un espacio de responsabilidades al menos para una clase de cuerpo, el de las mujeres.

Se escapa así el poder pensar de manera particular la condición de vida de las mujeres y de otros grupos vulnerables en las ciencias urbanas. Por lo tanto, en las ocasiones posibles desde este estudio se hace tal observación. La intención es entender a qué grado la condición del cuerpo se ha naturalizado que deja de considerar necesario nombrar las diferencias que este fenómeno social contiene, así como las consecuencias de esas obviedades. Todo ello tiene una consecuencia directa sobre cómo se vive o no el espacio urbano.

Si la ciudad es un ente que se nutre de las prácticas espaciales y sociales. Un espacio en que circulan relaciones sociales, donde se enuncia que esas relaciones son construidas o aceptadas de manera crítica o en condiciones de opresión y que el elemento decisivo de estar en una u otra posición es la consecuencia del constructo social que tienen los cuerpos de hombres y mujeres en el sistema sexo género.

El cuestionamiento de fondo que deja lo antes expuesto es por qué la construcción de conocimiento ha priorizado unas situaciones sobre otras, ¿define la importancia y justificación de estudiar unas realidades urbanas de manera general sobre la particularidad misma? Regresando a Paredes (2008) se recuerda que las mujeres son la mitad de la población mundial y por tanto son la mitad de todo, y merecen la atención en todos los temas sociales y urbanos porque la tradición científica se ha empeñado en verlas como problemas más que como parte de la comunidad misma.

El énfasis en esta investigación está puesto en las mujeres/madres/trabajadoras de maquila, no como objeto de investigación sino como sujetas portadoras de conocimientos situados (Haraway, 1991). Desde Lefebvre se comprende que el Derecho a la Ciudad es el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad (En Molano, 2016). Para esto se requiere la figura de ser más que solo habitantes, hay que pasar a la categoría de hacer ciudadanía.

**Derecho a la ciudad: perspectiva de Jordi Borja**

Con estudios en derecho civil, filosofía y letras, sociología, y geografía urbana, Jordi Borja (2012) se ha vinculado a procesos sociales urbanos. Desde el ámbito de lo local y de la esfera gubernamental, se ha dedicado a la crítica del urbanismo en los últimos veinte años. Como Lefebvre y otros pensadores de la sociología urbana, Borja (2012) inicia sus consideraciones sobre el derecho a la ciudad reflexionando sobre la ciudad.

Parece como un paso natural, hablar de lo qué es y significa la ciudad para situar cualquier discusión en los estudios urbanos. En su tesis de disertación doctoral elabora una clasificación de los tipos de urbanismos existentes para situar la idea de ciudad. Los planteamientos van en el sentido de recuperar la historia de la configuración de los diversos derechos urbanos. Dicha conquista de privilegios ha estado plagada de lucha y fragmentación. No se concede todo a todos, según el Estado de Derecho, no hay garantías de igualdad y justicia social, lo que hay son luchas para la reducción de desigualdades, que a diferencia de Lefebvre las intentaba prevenir o que éstas se agravaran.

Borja tiene la cualidad de considerar la perspectiva de género como algo que es importante en los estudios urbanos. Es honesto al aceptar que a sus análisis les falta este filtro teórico, como lo hace saber en la nota complementaria que aparece en su tesis:

**Nota complementaria sobre ciudad y género.** Una nueva visión sobre el déficit de ciudadanía ha emergido a finales del siglo XX: el análisis crítico urbano desde una perspectiva de género. La organización de la ciudad ha sido pensada fundamentalmente para hombres adultos y empleados. El

feminismo en sus diversas dimensiones ha integrado en sus reivindicaciones los derechos de la mujer en la ciudad. [...] Y también demandas más generales, compartidas con otros colectivos sociales (niños, ancianos, discapacitados, etc.) como el acceso a los transportes, la adecuación de los espacios y equipamientos públicos o la seguridad ciudadana (Borja, 2012, p. 425).

En esta obra (Borja, 2012) como en otras es esencial la concepción y referente de lo “otro” para poder situarse en la identidad del objeto de estudio. En las reflexiones de este sociólogo se observa una crítica a la sociedad actual en términos de la falta de una ciudad más ciudadana, en donde la democracia implique no sólo la participación en los procesos políticos sino en la crítica y transformación de los contextos poco favorables, es esto lo que puede identificarse como una ciudadanía activa.

Es a través de este tipo de ciudadanía en que pueden conseguirse las condiciones necesarias de una ciudad democrática que reconozca y permita el ejercicio de los derechos ciudadanos y del derecho a la ciudad. Ello implica una sociedad política, sin embargo, es inevitable preguntar cómo se logra este tipo de sociedades en lugares como esta ciudad en que la gente está más urgida de cumplir horarios y responsabilidades laborales para obtener el sustento diario y que no da espacio para ejercer el derecho a tener derechos: la ciudadanía para las mujeres (Lagarde, 2011).

Para Borja (2013) el urbanismo es de izquierdas y la especulación de derechas. En la conferencia sobre revolución urbana y derechos ciudadanos él habla y explica que se tiene que actuar sobre los mecanismos de control y los económicos. Revisar las políticas públicas que no contribuyen a las transformaciones sociales, no es el único principio, porque como menciona se requieren pasos previos a ello,

Un desafío específicamente urbano: hacer de la ciudad, de sus centralidades y monumentalidades, de la movilidad y accesibilidad generalizadas, de la calidad y visibilidad de sus barrios, de la fuerza de integración de sus espacios públicos, de la autoestima de sus habitantes, del reconocimiento exterior, etc., unos entornos físicos y simbólicos que contribuyan a dar sentido a la vida cotidiana de la ciudadanía. (Borja, 2012, p. 52).

Son estas especificidades sobre lo que implica el derecho a la ciudad, la centralidad, accesibilidad, monumentalidad y movilidad lo que atrae de su discurso. Es claro al decir qué se requiere para recuperar el sentido de las zonas urbanas, para la ejecución de los derechos urbanos. Luego entonces, cómo se puede

hacer ciudad sin conocer la realidad de la población que es heterogénea. No en términos generales como lo hacen otros trabajos de investigación en que resuelven diagnósticos sobre la ciudad que si bien están organizados por temáticas como economía, seguridad o educación no revelan lo que acontece en la vida de los grupos considerados vulnerables como la niñez, las mujeres o la gente de la tercera edad por mencionar algunos.

Hasta aquí este pensador contribuye con un concepto importante el de ciudadanía que implica “estatus de igualdad en cuanto a derechos y deberes de los habitantes de un territorio” (Borja, 2012, p.192). Esta condición social requiere de algunas circunstancias para ser favorecida, por ejemplo, que la vivienda goce de centralidad al estar integrada en el tejido urbano para ampliar las oportunidades de comunicación y el intercambio entre las personas y los diversos grupos comunitarios (Borja, 2012).

Que como se observa en términos de clase social no toda la población tiene dicha centralidad porque se ha favorecido la infraestructura industrial sin servicios urbanos para los colectivos sociales. Como se puede apreciar en la siguiente fotografía de una parcialidad territorial de Ciudad Juárez en donde se muestra la falta de centralidad, la dispersión y la falta de infraestructura urbana.

Ilustración 1. La no centralidad del suroriente de Ciudad Juárez.



Fuente: Fotografía tomada por Janeth Mendoza. Septiembre 2018.

En tanto que desde la mirada de las diferencias por género se tiene en Lagarde (2014) que la ciudadanía implica que las mujeres sean seres investidas de derechos específicos referidos a la condición de género.

Por lo que ser ciudadanas es ejercer los derechos al enfrentar la vida, lo cual significa que desde esta perspectiva es una clave para la identidad política, que debería entenderse como la libertad de opinar y tomar decisiones de las cuestiones públicas de y en la ciudad.

Así mismo Borja (2012) facilita una especie de fórmula para resolver los retos de la urbanidad actual. Reconociendo que hay otros elementos, como las instituciones o las políticas públicas, por lo que la redefinición de los derechos de la ciudadanía son el principio y sitúan al derecho a la ciudad como el principal de ellos

En primer lugar, el derecho a la ciudad, que incluye el derecho a la vivienda, al espacio público, a la monumentalidad, a los servicios urbanos, a la calidad ambiental, a la belleza del entorno, a la accesibilidad, a la movilidad, a la visibilidad en el tejido urbano, a la centralidad cercana, a la identidad del lugar, a permanecer o a elegir donde vivir (desde el barrio a el país). Son derechos que sin haberse formalizado están presentes en nuestra cultura urbana y que en mayor o menor grado se pueden ejercer en las áreas centrales y no degradadas de la ciudad compacta. Pero que están ausentes de gran parte de las zonas de urbanización difusa, segregadora (*sic*) o marginal (Borja, 2012, p. 98).

En segundo lugar, los derechos ciudadanos de carácter político, luego los derechos propios del estado de bienestar como la educación y la cultura entre otros. Trabajar en el rediseño y reconocimiento de éstos tiene el objetivo claro de construir territorios urbanos con una organización institucional, con políticas públicas que respondan a estos propósitos, todo ello es el complemento de la metodología posible para hacer la ciudad deseada.

Por lo tanto, una conclusión a la que llega el autor en sus reflexiones teóricas, en las que discute estos tres tipos de derechos en relación con los procesos de ciudadanía, es que para construir ciudad en el siglo actual es importante contar con un proyecto de ciudadanía. Hay que profundizar sobre los derechos urbanos como el derecho al lugar y a la movilidad, así como a la igualdad jurídica de todos los residentes y a construir la ciudad como una entidad política abierta.

Este tipo de ciudad puede significarse como un espacio en el que se entiende, reconoce, se opina, y se toman decisiones. Hace falta elaborar un marco referencial sobre cómo la identidad de género influye

como otro elemento que favorece o merma el ejercicio de los derechos ciudadanos. Analizar como con ello se reducen las posibilidades del disfrute de la ciudad en toda la extensión significativa del mismo.

En la discusión presentada por Borja (2012) se enuncian otros derechos urbanos que se vinculan unos con otros y que conforman un todo, en donde la ausencia de uno u otro obstaculiza la ciudadanía,

El derecho a la ciudad incluye un conjunto de derechos que podríamos llamar específicamente “urbanos” como vivienda, espacio público y equipamientos de igual calidad, centralidad, movilidad, visibilidad, integración en el tejido urbano, a residir en el lugar que se ha elegido y a mantenerse en él, calidad ambiental, etc. Y también derechos de naturaleza cultural, socio-económicos o políticos que condicionan o hacen reales los anteriores: conocimiento de la lengua y cultura del lugar, mantenimiento de la identidad cultural originaria y reconocimiento de las otras poblaciones y sus culturas, empleo, formación continuada, renta básico o salario ciudadano, participación en la elaboración y ejecución de las políticas públicas, igualdad político-jurídica de todos los residentes en un mismo territorio (es decir la plena igualdad debe incluir a todos los residentes), gobierno democrático (electo) de la ciudad metropolitana, etc. El derecho a la ciudad parte del principio que este conjunto de derechos forma un todo, si no se tienen todos a la vez incluso aquéllos que se consiguieron dejan de ser derechos reales (Borja, 2012, p.99).

Derecho a la centralidad es lograr el acceso a los centros urbanos y metropolitanos, nuevos y viejos. No solo de la ciudad central sino también de las áreas periféricas, la creación de nuevas centralidades con varios valores en sus funciones, inclusivas para la composición social.

La adecuada relación centralidades-movilidades es hoy una de las condiciones básicas para el funcionamiento democrático de las ciudades. La pluralidad de centralidades se vincula a la superación de las dinámicas segregadoras (*sic*) y especializadoras (*sic*) de los territorios: el urbanismo de la ciudad del siglo XXI debe optar por el collage, la mezcla, la diversidad de poblaciones, actividades y usos plurales de los espacios (Borja, 2012, p. 250).

El derecho de accesibilidad está asociado directamente con el derecho a la centralidad y al de la movilidad, como menciona el mismo autor, hay que trabajar por sentar las condiciones de acceso a las centralidades y la movilidad desde cada zona de la ciudad. El hecho de moverse con facilidad por el espacio urbano debe ser universal –todas y todos– y no ser de uso exclusivo de los que poseen auto privado, la accesibilidad es indispensable para existir para los otros.

### Derecho a la ciudad a través de la movilidad

En el urbanismo se asume que la movilidad no es un fenómeno vinculado exclusivamente al transporte o que deba analizarse solamente desde una dimensión física. Presentar la movilidad como hecho socio espacial asegura que dentro de las dimensiones claves hay un proceso en red que se manifiesta por variables como las “preferencias, gustos, modos de vida, elecciones, limitantes y posibilidades de los individuos y su grupo familiar para optar por una localización específica dentro de la ciudad” (Contreras, 2012, p.74).

Contreras recupera diversos elementos de la movilidad a partir de otros autores como Módenes (1998) y la incorporación de las motivaciones de los desplazamientos para el caso de España; de Dekker y Tarrus (1988) que posicionan conceptos como consumo, espacio y tiempo a través de diversas jerarquías sociales; y de Montulet (1998) las dimensiones de la movilidad que son la espacial, social, residencial y cotidiana en relación con la expresión de identidad. Todo ello permite hablar de la complejidad de la movilidad como un término ampliamente activo en el sentido de que contiene en sí mismo otras dimensiones o subcategorías que diferencian el momento y lugar en que se desarrolla.

Tal como plantean Kaufmann (2004) y Ascher (2003) las tipologías de movilidades existentes están vinculadas a otras categorías como la social, la económica, la política, entre otras dimensiones. Se puede intuir entonces, que la movilidad también se relaciona con la concentración de actividades y con la estructura urbana, a lo que se le puede agregar las diferencias por género en cuanto a los cómo, para qué y en compañía de quién se viven los procesos de la vida cotidiana. La movilidad permite identificar y reflejar todas las limitantes y posibilidades que asigna el espacio en los trayectos cotidianos tanto para los hombres como para las mujeres y sus respectivos grupos familiares.

En la misma línea de pensamiento Jirón y Gómez (2018) indican que existe “una multiplicidad de movilidades, cuyas características se vinculan a diversos factores, desde los más estructurales hasta los más cotidianos y experienciales” (parr.1). Por ello, el centro de interés de esta investigación ha sido

develar las prácticas espaciales y la movilidad de las mujeres/madres/trabajadoras de la industria maquiladora, y de sus grupos familiares.

En la realidad urbana la movilidad es un asunto de constante discusión debido a la importancia de este elemento para el desarrollo de las actividades sociales y económicas, de consumo. Explicada por Gutiérrez (2012), la movilidad como práctica social implica la reiteración frecuente de comportamientos, que involucra conductas grupales que definen un patrón en condiciones contextuales de lo social, lo espacial y temporal. (p. 64).

Desde el derecho a la ciudad como enfoque de análisis se define que la movilidad es un derecho urbano que implica que todas las personas puedan ir a todas partes en el espacio urbano (Herce, 2009). En este proceso de la movilidad se explica el papel fundamental que tienen las infraestructuras como organizadoras del territorio que en la acción de darles importancia en el desarrollo económico de las regiones se explotan a tal magnitud que la complejidad y dispersión de las ciudades se vuelven más confusas. Sin embargo, lo que es necesario es provocar la densificación con miras a una cobertura de movilidad que sea sustanciosa para todas y todos los actores sociales.

Existen dos tipos de movilidad que son la “obligada” y la “no obligada” (Herce, 2009). Se privilegian las gestiones de solución para la primera y en donde la segunda se abandona. Ello produce una serie de desigualdades en el ejercicio del derecho urbano a la movilidad porque existe un crecimiento de los viajes por lo cual se ha de buscar la oportunidad de diferentes formas de conexión.

La movilidad se simplifica en la idea de que existen desplazamientos cotidianos sistemáticos entre un origen y destino fijos, multiplicación de flujos que genera multiplicidad de puntos de intercambio con imperativos de velocidad y de sincronización (ídem). Aunque existen diferentes formas de movilidad en las ciudades a partir de las infraestructuras se privilegian unas sobre otras.

Para el caso de Ciudad Juárez como se verá más adelante es evidente el cómo se ha dado preferencia a las necesidades de las maquiladoras para el transporte de sus mercancías más que para la movilidad urbana de los diversos grupos sociales que confluyen. La movilidad es parte del derecho a la ciudad y cuando se cruza con categorías de análisis como el género cobra un cariz de complejidad. En la perspectiva de Edgar Morín y la teoría de la complejidad se encuentran los elementos necesarios que permitan explicar la conceptualización de la movilidad urbana compleja.

La movilidad establece relaciones de tiempo y espacio y es una construcción social (Kaufmann y Widmer, 2006). Jiron y Gómez (2018), catedráticas y especialistas en temas de movilidad, geografía y catedráticas en la UCHILE, mencionan que “uno de los elementos más significativos que un enfoque de movilidad puede aportar a los estudios urbanos y de transporte, es la manera en que analiza cómo, con quién, por dónde y por qué las personas [...] se mueven, estableciendo que no existe una movilidad, sino una multiplicidad de movilidades” (p.1). Aquí la mirada de género genera esa significatividad.

#### Complejidad aplicada a la movilidad

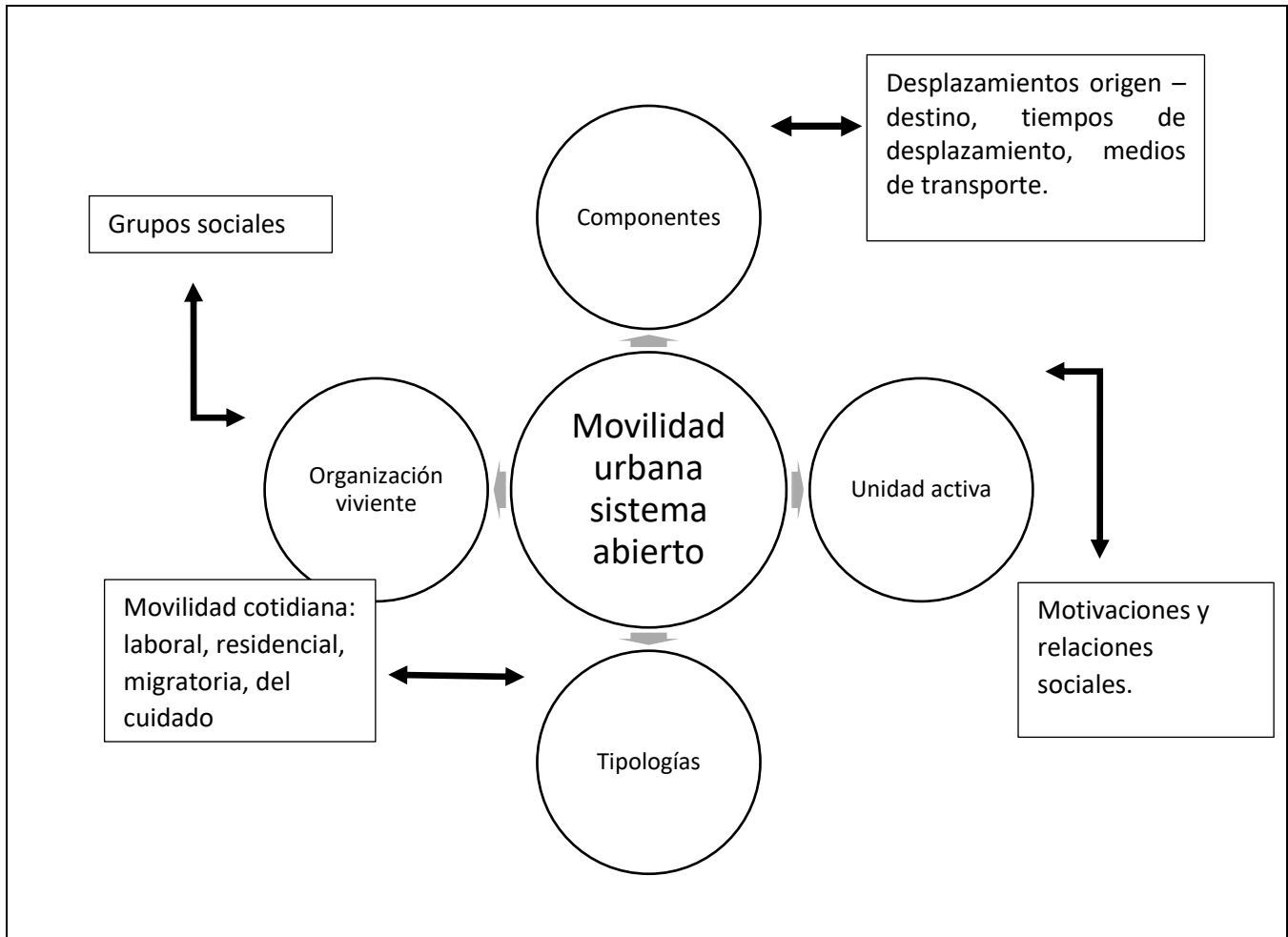
Complejidad es una de las palabras más utilizadas en cualquier tipo de documento académico y científico para hablar de situaciones, conceptos, elementos, procesos o cualquier situación. Parece una acepción que encuadra para explicar cuan complicadas pueden ser las cosas. Aquí se considera que el término en varias ocasiones es utilizado sólo como un recurso retórico más que para caracterizar al objeto en sí mismo.

En párrafos anteriores se mencionó a través de Borja (2012) que el derecho a la ciudad es multidimensional. Desde el pensamiento complejo de Edgar Morín (1990) se hace una invitación a “tomar conciencia de la naturaleza y de las consecuencias de los paradigmas que mutilan el conocimiento y desfiguran lo real” (p.29). Como lo explica el autor en su obra, existe el paradigma de la simplicidad que no es la antítesis del de la complejidad.

La modelización sistémica de la movilidad urbana (figura 1) permite expresar la característica de la complejidad para lo cual es necesario entender que es un sistema abierto. Se constituye a través de otros subsistemas como son los componentes, que en sí mismo contiene elementos como los desplazamientos origen – destino, tiempos de desplazamiento y medios de transporte.

El subsistema unidad activa, se compone de las motivaciones y relaciones sociales que son dinámicas, por lo tanto, modifica a esta dimensión de manera constante. Cada motivación implica tomar decisiones para resolver la necesidad de movimiento urbano, y estas decisiones pueden estar influenciadas por el contexto, el género asignado a cada cuerpo, las condiciones de los servicios e infraestructura urbanos y los recursos del grupo social para la movilidad de que se trate. Este último elemento definido como motilidad en términos de Kauffman (2004).

Figura 1. Modelización de la movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia con datos de Morin (2013)

Otro subsistema que constituye a la movilidad urbana en la idea de ente que recibe y envía influencias de adentro hacia fuera y viceversa, es el de las tipologías de movilidad en el contexto de la cotidianidad. Se crean según la necesidad de la unidad activa, como la socio-urbana que depende de las trayectorias residenciales de las personas o grupos sociales. La migratoria, la laboral, o la del cuidado, así entonces, la concepción de la organización viviente compete a los grupos sociales que van experimentando las condiciones de los servicios e infraestructura urbanas y que demandan estabilidad o cambios en la unidad central que es la movilidad urbana compleja.

Existen varios tipos de movilidad. Como la cotidiana que Miralles–Guasch (2002) define como “la suma de los desplazamientos individuales [...] que debe ser punto de partida para cualquier política urbana de transporte” (p.27). En este estudio se identifican otras como la laboral cotidiana que es aquella que requieren las trabajadoras para realizar trayectos cuyo fin es llegar a los centros de trabajo.

Aquí es importante resaltar que en el caso de las mujeres que son madres y trabajadoras no hay posibilidad de asegurar que los trayectos sean directos asumiendo que son quienes tienen que resolver otro tipo de consideraciones de índole social/familiar como son las responsabilidades domésticas. Por lo que en ocasiones en que existe un empalme de roles o una interseccionalidad de categorías, en consecuencia, habrá también un empalme de movilidades como la laboral y la del cuidado. Esta última implica trasladarse para satisfacer la necesidad de movilidad que tienen otras personas como puede ser el caso de la niñez a cargo de las madres que además trabajan fuera de los hogares.

Hay una inclinación a vincular la movilidad urbana con el transporte público, está relacionada tanto con los desplazamientos, las distancias, los tiempos, la accesibilidad, la zonificación como lo discute Miralles–Guasch (2002). Contiene otros elementos, como las y los sujetos con sus motivaciones para moverse de un lugar a otro. Así, la movilidad urbana compleja surge de un análisis con la perspectiva de género que requiere de esta categorización. Debido a que sin esta mirada no se ve la organización viviente, por lo tanto, la movilidad se queda en la técnica del concepto en base a destinos y medios de transporte.

Las ventajas de no centrar las reflexiones y estudios únicamente en la cuestión del transporte las explica Moctezuma (en Balbon, Jordan y Simiono, 2003), cuando menciona que la movilidad considera categorías de análisis como la edad, el género y lo socio laboral. Las categorías que determinan la forma y necesidades de movilidad urbana. Así mismo, explica que hay otro tipo de condicionamientos por

múltiples factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales en diferentes escalas. Son estos factores los que convierten a la movilidad en una organización viviente.

Depende la movilidad entonces de las necesidades de los grupos sociales que alimentan al sistema principal, lo vuelven dinámico, por lo tanto, cambiante según los menesteres, ocupaciones o ejercicios sociales. El sistema entra en conflicto cuando no dialoga las implicaciones y motivaciones humanas. Las secuelas son de conflicto para estos grupos sociales que emergen en un sistema que no tiene la capacidad de modificarse en el escenario tecnológico porque no hay una consideración previa de la complejidad que adquiere el sistema mismo.

La movilidad urbana también se relaciona con la concentración de actividades y con la estructura urbana, a lo que se le puede agregar las diferencias por género en cuanto a los cómo, para qué, en compañía de quién se vive este elemento del derecho a la ciudad. Como menciona Morin (2013) no se pueden excluir las contradicciones porque es un sistema en el que interactúan tanto el orden como el caos.

Ver la movilidad urbana como un sistema complejo, es como una representación de un recorte de la realidad (García, 2000) que puede ser analizado como una totalidad organizada que tiene funciones específicas. Un sistema no-descomponible o semi-descomponible que implica que los distintos componentes sólo pueden ser definidos en función del resto, cuando estos elementos están inter definidos se les aplica el calificativo de complejos, por lo tanto, el producto es una movilidad urbana compleja.

Por lo que la movilidad urbana compleja será en función de las experiencias de los procesos definidos por los destinos, las distancias, los tiempos, la accesibilidad, los por qué y para qué de los traslados para explicar la función de estos. En donde las categorías de edad, sexo, estado civil, lo socio laboral y otras se interceptan. Se imbrican por otros factores económicos, políticos, sociales y culturales en el entorno llamado ciudad.

La estructura de este sistema (García, 2000), la movilidad urbana compleja, es el conjunto de relaciones que existen en él. Como las relaciones del espacio con las de traslados o resolución de necesidades domésticas, escolares, laborales o de esparcimiento que se contienen en las estrategias que los grupos poblacionales elaboran y desarrollan para vivir la ciudad. El factor humano por sí mismo complejiza el sistema.

La movilidad urbana compleja está relacionada con el derecho a la ciudad, Lefebvre (1968) y Borja (2000). Contiene otros derechos urbanos como el derecho al lugar, al espacio público, a la identidad colectiva, a la belleza, a la accesibilidad y movilidad y a la centralidad, y se define como “el derecho de ejercer el conjunto de libertades urbanas. La oferta urbana global debe ser accesible, conocida y con posibilidad de ser usada por todos los que viven en la región metropolitana” (Borja y Urbà, 2000, p. 13), por lo que cabe cuestionar ¿las mujeres/madres/trabajadoras ejercen este conjunto de libertades urbanas? O como lo menciona Harvey (2012),

[...] la cuestión de qué tipo de ciudad queremos no puede separarse del tipo de personas que queremos ser, el tipo de relaciones sociales que pretendemos, las relaciones con la naturaleza que apreciamos, el estilo de vida que deseamos y los valores estéticos que respetamos. El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización. La libertad para hacer y rehacer a las personas en las ciudades es, como se argumenta, uno de los más preciosos, pero más descuidados de los derechos humanos ¿Cómo puede entonces ejercerse mejor? (P. 20).

Las estrategias definidas para la movilidad urbana en Ciudad Juárez contraponen a estos principios de lo colectivo que menciona Harvey. Por ello hay una afectación directa sobre el disfrute del derecho a la ciudad, en donde el principal elemento que limita este aspecto de la vida cotidiana es la dispersión espacial. El segundo es la falta de consideración a las necesidades de cada grupo social, y de lo que se discurre como la ciudadanía activa.

En palabras de Borja (2012) se tiene que “el derecho a la ciudad es una respuesta democrática que integra a la vez los derechos de los ciudadanos y los criterios urbanísticos que hacen posible su ejercicio. En especial la concepción del espacio público” lo cual abre la necesidad de plantear otros conceptos como la ciudadanía como elemento de análisis. Es el caso de la situación de las mujeres en los estudios sobre movilidad. En Ciudad Juárez como ya se ha mencionado renglones arriba, son incipientes y técnicos.

En tanto que la complejidad como forma de entender la realidad, refiere a los asuntos del “desorden, el caos, la no-linealidad, el no equilibrio, la indecibilidad<sup>10</sup>, la incertidumbre, la contradicción, el azar, la temporalidad, la emergencia, la auto organización” y que a su vez permite extender límites y criterios de lo científico (Rodríguez y Aguirre, 2011). Son elementos que permanecen en la vida de las sujetas desde las realidades que las acompañan. De lo que se hablará en el capítulo de hallazgos porque son parte del contexto de la ciudad en su esfera de espacio público.

Todo lo anterior, es aplicable solo si se observa a través de las perspectivas de género, porque la movilidad urbana que se define únicamente como el desplazamiento geográfico (Kaufmman, 2004) no tiene mayor conexión con el sistema abierto, ese que tiene influencias de dentro y hacia afuera. Con la organización viviente que se alimenta de la realidad cotidiana en donde la toma de decisiones transforma las formas de ver y hacer. La complejidad cobra sentido en el concepto de la movilidad urbana solo si se le observa desde la mirada en que los cuerpos tienen asignaciones sociales, públicas y privadas, debido a la biología y es arbitrario.

La perspectiva de género y la complejidad resuelven, al menos para la dimensión comunicativa, la necesidad de recordar que la movilidad urbana la hacen las personas y cada una en su particularidad modifica cada una de las dimensiones que el sistema contiene. Por eso es importante reconocerle como

---

<sup>10</sup> Imposibilidad de demostrar, en un sistema de una cierta complejidad y dentro del mismo sistema, todas las proposiciones verdaderas. Consultado en *The free dictionary* en [es.thefreedictionary.com](http://es.thefreedictionary.com)

una entidad compleja. Aunque esta discusión planteada no es nueva, es traída a colación para resaltar la diversidad de dimensiones que puede abarcar la movilidad como un sistema abierto. Salerno (2012) lo plantea como un devenir entre variables y enfoques que van determinando los significados a partir de la consideración de estas.

Hay una caracterización y transformación a partir de observar los distintos componentes. En particular el mismo autor plantea dos posturas. La primera que sitúa la oferta frente al transporte y la segunda que es la demanda y que implica a las personas y las motivaciones que tienen para los desplazamientos en el espacio público. La oferta como elemento concreto de los medios para los desplazamientos en la ciudad y la demanda que se nutre de relaciones sociales y significados en este.

La complejidad hace inevitable la transformación conceptual que permite otras explicaciones como las que Salerno refiere en Kaufmman, Bergman y Joye (2004) quienes mencionan que se requiere explicar con otros términos teóricos el fenómeno. Ejemplo de esto es el concepto de la motilidad de Kaufmman que se transfiere en la gente como la capacidad de ser móvil. Como se puede observar la movilidad como proceso va dejando atrás la concepción del tecnicismo de transportación de sujetos o grupos sociales.

#### Lo cotidiano como escenario contextual de la movilidad

Cómo se constituye lo cotidiano es un cuestionamiento inevitable en esta propuesta teórica y se considera fundamental para la constitución de las ciudades. En De Certeau (1986) se tiene que “planificar la ciudad es a la vez pensar la pluralidad misma de lo real y dar efectividad a este pensamiento de lo plural; es conocer y poder articular.” (p.106). Esto tiene implicaciones de fondo. Como la posible consideración o desconsideración de las personas en los entornos urbanos.

Lo anterior, es interesante porque permite hacer lecturas contextualizadas según la región o localidad para la conformación de nuevos significados de la ciudad misma y para su reconstitución. En esta línea de pensamiento se tiene que la ciudad es lugar de transformaciones y apropiaciones, objeto de

intervenciones sin cesar, enriquecido con nuevos atributos: es al mismo tiempo la maquinaria y el héroe de la modernidad (De Certeau, 1986). Como una especie de sistemas dinámicos en este mismo autor se tiene que las ciudades se deterioran igual que los procedimientos que las han organizado, por ello parece prudente su constante investigación para la construcción y develación de los nuevos significados de estas.

Los espacios forman parte de la experiencia cotidiana y “encierran contenidos poderosos para la interpretación social y cultural” (Valle, 1997, p. 25). Con estas palabras la antropóloga del Valle recuerda el papel diferencial que tienen los espacios públicos en la configuración de la vida cotidiana de los hombres y las mujeres y la forma como sus vivencias elaboran el sentido cultural del espacio (Ortiz, 2007, p.17).

Como proceso de apropiación la ciudad se convierte en significante espacial. A partir de las vivencias el espacio de la ciudad se modifica. Hay que preguntarse si en lo cotidiano se pueden hacer intencionales nuevos procesos de apropiación de la ciudad, como la recuperación de los espacios públicos. A través de actos de la vida diaria como el andar, que afirma, sospecha, arriesga, trasgrede, respeta, el espacio mismo como lo enuncian los planteamientos de De Certeau (1986) o en palabras de Sola Morales (2005)

Se intenta siempre, a través de proyectos e inversiones, reintegrar estos espacios o edificios en la trama productiva de los espacios urbanos de la ciudad eficiente, sincopada, atareada, eficaz. Pero, ante estas operaciones de renovación, reaccionan las personas sensibles. Los artistas, los vecinos, los ciudadanos desencantados de la vida nerviosa e imparable de la gran ciudad. Se sienten profundamente contrariados. Aquellos *terrain vague* resultan ser los mejores lugares de su identidad, de su encuentro entre el presente y el pasado, al tiempo que se presentan como el único reducto incontaminado para ejercer la libertad individual o de pequeños grupos (p.9).

La vida cotidiana para el análisis de la movilidad urbana y las prácticas espaciales en Ciudad Juárez requiere que se defina antes de continuar. Lo que este concepto encierra, y de lo que se tiene en Giddens (2001) es que hay conceptos inherentes al estudio de la vida cotidiana como son la desatención cortes, la interacción social, las rutinas cotidianas (repetición de pautas de comportamiento).

En la vida diaria según este autor hay una inconciencia sobre las rutinas cotidianas, de lo contrario sería imposible en sí misma. Los días laborales contrastan con los días de fin de semana, por lo que el estudio de la vida cotidiana revela de qué manera actúan las personas de forma creativa para conformar la realidad (Giddens, 2001, p.122). ¿Cómo las mujeres/madres/trabajadoras coordinan sus estrategias en el tiempo y el espacio en la vida diaria? Desde este autor se tiene que “la interpretación del género y sus roles está influida por factores sociales y tiene que ver con cuestiones de poder y la posición social” (ídem, p.124).

Respecto al tiempo y el espacio Giddens (2001) afirma que para comprender los aspectos básicos de la vida social en general es necesario entender de qué modo se distribuyen las actividades en el espacio y el tiempo. En el entendido de que toda interacción es localizada lo cual significa que ocurre en un lugar concreto. Tiene un período de duración específico, por lo tanto y como recomendación desde la sociología propuesta es de utilidad analizar los movimientos de las personas en la convergencia espacio– temporal.

Hasta aquí parece haber componentes más allá del espacio geográfico o físico. Existen otros que replantean terceros elementos en la existencia de la ciudad. Como lo son los sentimientos que el espacio produce por lo cual hay que preguntar acerca de cómo develar los sentidos que las personas le dan al espacio y el tiempo en su cotidiano andar. Asuntos que se discuten en el siguiente apartado.

Con relación a esto y con especial énfasis en los relatos que diversifican la realidad del espacio en la ciudad, en donde la intención es recuperar la memoria de lo que ya no está, donde lo memorable es lo que puede soñarse acerca del lugar. La ciudad en su elemento de movilidad contiene la subjetividad (lo afectivo) que se hace diferenciada según la experiencia de cuerpos como la madre, el niño, la niña cada uno con vínculo en el espacio que implica usos y significados (De Certeau, 1986).

Estas reflexiones también son abordadas por (Ricoeur, 2002) en el artículo “Arquitectura y narratividad” que recupera el relato como una práctica del espacio. Puede tener otras concepciones

existenciales sobre el espacio mismo, y que incorpora a su estrategia de análisis el tiempo narrado y el espacio construido. Con la intención de recuperar lo ausente, lo no visible. Se contempla la ruptura del espacio físico con el tiempo psíquico, es decir, el tiempo de lo memorable.

Para entablar reflexiones con el espacio construido que implica los lugares de vida, y los procesos de habitar. Se piensa el elemento histórico porque toda historia se desarrolla en un espacio de vida por lo que hay que marcar el espacio de los acontecimientos. Este es un nuevo elemento, cómo las madres trabajadoras pueden expresar sus vivencias diarias de movilidad urbana que permita la construcción de conocimientos situados. La posibilidad está en las narrativas de las que habla Ricoeur (2002) como medio para la develación de los usos del espacio en el tiempo cotidiano.

La movilidad urbana cuando se cruza con la condición de clase y género da como resultado otro tipo de movilidad. Por ejemplo, la del cuidado, Soto (2016) dice que “los procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales, en la medida que tanto la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están de diferentes formas influenciados por los factores socioculturales tales como género, edad, tipo de actividad, entre otras” (p.128).

Para el caso de las mujeres se tienen que (no todas, no siempre) ellas suman este otro tipo de movilidad del cuidado porque ello responde a que son las encargadas del cuidado de otros. Sánchez (2010 y 2016) define el cuidado como “trabajo no remunerado realizado por personas adultas para cuidar a niños y a personas dependientes y para asegurar el funcionamiento general del hogar”. Implica asumir cargas sociales asignadas arbitrariamente lo que da paso a este tipo de movilidad que no solo envuelve la inversión de tiempos, sino también de dinero y medios para resolver la atención a otros. La movilidad del cuidado, acuñado por Sánchez (2010) se afirma que contiene en sí mismo una problemática redundante,

La forma, estructura, infraestructura y localización de usos en la ciudad no está concebida para las personas que combinan empleo remunerado y trabajos de cuidado. La separación de usos resultante de

la aplicación de los principios del funcionalismo en la ciudad contemporánea dificulta la realización de las tareas de cuidado.

Por ello las consideraciones del género en la estructuración de las ciudades puede proveer las bases para espacios urbanos que permitan el ejercicio de los derechos urbanos. El derecho a la ciudad y como bien refieren Herce (2009) y Borja (2012) la movilidad es también un derecho. Se caracteriza este ejercicio por ser, “fundamental en las actuales regiones urbanizadas [...] la organización de los sistemas de transporte colectivo debe tender a igualar las condiciones de acceso al conjunto del territorio desde cada zona de la ciudad metropolitana. La accesibilidad y la movilidad son indispensables para existir para los otros” (Borja, 2012, p.499).

#### Perspectiva de género y feminismos en la investigación

Hay una discusión que la filósofa estadounidense Sandra Harding (1987) presenta, y que es profunda y necesaria, en cuanto a las metodologías feministas y es que se cuestiona si es que esto existe. Entre las primeras aproximaciones de su pensamiento se trata de los usos renovados de las técnicas de recopilación de información que vayan más allá de las estrategias sumativas o enfoques sumatorios (Peggy McIntosh, 1983 en Harding, 1987).

Se agrega a las mujeres con la intención de hacer epistemologías, o teorías del conocimiento innovadoras. Pero si no se lleva bajo ciertos criterios no garantiza el alcance de dicho objetivo. La autora incorpora las diferencias entre método y la metodología (teoría de los procedimientos a seguir), así como de lo que implica esta clase de epistemologías feministas. Explica, además, que un rasgo distintivo de las investigaciones feministas es que las problemáticas planteadas provienen de la perspectiva de las experiencias femeninas las cuales se emplean como un indicador significativo de la realidad contra la cual se deben contrastar hipótesis.

Por ello aquí, el análisis de lo social urbano puede contribuir a la transformación institucional y reestructuración de la vida social. Las personas como los espacios tienen género. Las relaciones sociales

y las relaciones espaciales se crean mutuamente, en McDowell (1999) se tiene que lugar es aquel conjunto de relaciones que se entrecruzan a escala espacial, mas, para analizar esas interrelaciones hay que aplicar un enfoque local, en otras palabras, el suelo firme de las pautas y comportamientos espacialmente localizados. En palabras de Bourdieu, los hombres son la presencia en el espacio, mientras que las mujeres son la insignificancia (McDowell, 1999, pp.54–66). Hay una relación de poder que permite que sea posible observar, comentar y trasgredir, ¿impacta esto al plan metodológico? Sí.

Así también se reconoce que no se puede hablar sólo de la experiencia de la mujer, como sujeta universal, sino de las experiencias de las mujeres que son diversas, como lo explica Crenshaw (1989), y que además responden a cuestiones de cultura, raza y clase. La intersección, por lo tanto, también es necesario debatirla en la idea de un feminismo único frente a una gama de feminismos que responden a la diversidad de experiencias femeninas.

Harding (1987) invita a situarse políticamente frente al problema de la investigación, esto es explicitar el género, la raza, la clase y los rasgos culturales y de ser posible incluir una aclaración de cómo todo esto ha influido en el proyecto de investigación. Inevitable en esta investigación en que el origen de procedencia se ha convertido en una categoría de análisis.

En McDowell (1999, p.42) se tiene que el género es una construcción que se mantiene vigente en sus formas a través de un (o varios) discurso (s) y de unos actos cotidianos. El significado de ser hombre o mujer depende de un contexto, y es relacional y variable, aunque se halle siempre sometido a las leyes y regulaciones tiempo/espacio social y con esto se establecen lo que está permitido y lo que puede ser un acto transgresor. Por eso, el género, como defiende Alcoff (1998), politóloga feminista, “no es el punto de partida, en el sentido de una identidad establecida, sino un principio o construcción, formalizable (*sic*) de modo no arbitrario a través de una matriz de hábitos, prácticas y discursos” (pp. 43–44).

Desde este pensamiento y para rebasar la sola idea de trabajar bajo el enfoque de género al considerar a hombres y mujeres, en su diversidad, hay una implicación metodológica más seria que es la de probar nuevos usos de las técnicas de investigación tradicionales (Harding, 1987). Para el caso de los instrumentos de captación de información de este estudio no son invenciones metodológicas sino adaptaciones al perfil y situación de vida para lograr comunicar los cuestionamientos que desean develarse a partir de la investigación misma. Con voces que antes han sido generalizadas y opacadas en las diferencias de la realidad por grupo social. Es necesario partir de las diferencias y diseñar metodologías a partir de ello, que en este caso es buscar los conocimientos situados únicamente de las mujeres del sur de esta ciudad.

Se puede concluir que este es un estudio de corte feminista que vio su origen en la diferencia que permiten los enfoques de género. Todavía es necesaria la educación sobre feminismos. Es urgente para lograr comprender la realidad que va surgiendo a través de la construcción del contexto urbano de las sujetas que aportan sus experiencias de vida para la construcción de nuevos conocimientos de la realidad que les acontece.

Se parte del supuesto de que los espacios urbanos son usados por las personas sin olvidar las emociones, pensamientos y sentimientos que les configuran como tales. Se apela en este sentido que el giro afectivo contribuye a la construcción de las explicaciones de la realidad a partir de la información de campo con las madres trabajadoras y otros informantes clave. Lo anterior, marca la forma en la que en lo cotidiano se van tomando decisiones para el desarrollo de estilos de vida. Estilos que (re)producen una forma de vida caracterizada por la asunción de roles de género de manera tradicional.

Estos roles de género se asimilan sin previa revisión analítica. El resultado de esto en la vida de las mujeres es que experimentan una sobre carga de roles y obligaciones a lo largo de su vida. Como ser hija,

esposa, madre y todo ello en tiempos en los que la economía local implica que en las familias aumente la producción de bienes, por lo que el rol de trabajadoras se suma a la lista.

El giro afectivo es una corriente teórica que tiene un antecedente en la teoría de la complejidad de Prigogine (Lara y Domínguez, 2014). Es una respuesta a la crisis teórica que ha surgido en el paradigma cualitativo para tratar de retomar las realidades a estudiar en función de los cuerpos y con la expectativa de entender la relación que existe entre la acción y el pensamiento (Lara, 2014) que las teorías culturales y sociales no pueden explicar.

En esta teoría menciona Lara (2014) que el afecto es parte de un sistema cognitivo. Explica que “la producción teórica del afecto es entonces, una matriz crítica de circuitos emergentes, de esferas que apuntan a la comprensión de la vida afectiva a través de extender los límites de su propia circularidad, de su devenir esférico” (p.21). En la cultura tradicional del contexto de Ciudad Juárez es evidente la idiosincrasia en la división del trabajo para hombres y mujeres. Estas últimas tienen las obligaciones propias del entorno privado/doméstico y una parte significativa en el ámbito público sin dejar de lado lo primero. El enfoque del giro afectivo para el desarrollo de la estrategia de análisis de la información resultante del trabajo de campo es para comprender la parte subjetiva afectiva de las estrategias personales de las sujetas del estudio con respecto de la movilidad urbana.

#### Experiencias de movilidad urbana con perspectiva de género

En los debates actuales se indica la importancia de la perspectiva de género como un elemento que permite la construcción de políticas públicas, a partir de las necesidades sociales asignadas a los cuerpos según el sexo. En Olmo (2015) por ejemplo, se presenta la perspectiva de género como un factor determinante para el análisis de la movilidad y el transporte, y afirma que la movilidad de las mujeres contiene un mayor número y dispersión de motivos de viaje que son producto de las tareas cotidianas y dobles jornadas que realizan en lo cotidiano. Como resultado de ese análisis se obtuvieron dos modelos logit que permiten

identificar factores determinantes en la selección modal de transporte en función del género lo cual da la oportunidad de construir sistemas de transporte sostenibles y fomentar el diseño de políticas públicas para la equidad de género.

Así también, Zucchini (2015) presenta una forma de concebir la ciudad como espacio con funciones determinadas. En donde el género tiene una importancia agregada al espacio, principalmente el habitar y el trabajar en donde la primera función se les asigna a las mujeres y la segunda a los hombres. Por lo cual surgen otras iniciativas que intentan contrastar dicha enajenación hetero patriarcal, como es el caso de las experiencias de urbanismo y género en que se tienen proyectos como el trabajo elaborado por el Instituto Andaluz de la Mujer y la Unidad de Igualdad y Género. Cuya aportación es sobre Urbanismo y Género (s/f); y otro es sobre Urbanismo inclusivo: las calles tienen género del Palacio de congreso de Europa (2011).

El primero es un compendio de buenas prácticas sobre urbanismo, del cual surge una serie de temas de relevancia actual como el urbanismo y el género, la movilidad urbana, la seguridad y el urbanismo inclusivo, y tiene como punto de partida la historia del uso del espacio público. Y el segundo, es una muestra de cambio en las políticas de igualdad de oportunidades en consideración a las diferencias de género, y lo cual se ha incluido en las partidas presupuestarias de la agenda europea, lo cual se reflejó en los fondos estructurales de 2000–2006, y se presenta como una experiencia que aportó conocimientos y herramientas a los equipos gestores de las políticas públicas para la incorporación de la perspectiva de género.

Por su parte, en Chile se tiene *Mujeres en la Ciudad: de violencias y derechos* (2009), presentado por la Red Mujer y Hábitat de América Latina, que es una compilación de las contribuciones del Segundo Seminario Internacional del Programa Regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, un ejercicio que ha sido llevado hasta la gestión administrativa y ha generado

la designación de recursos para las políticas públicas de ese país. Estos textos son producto de las reflexiones en torno a los nuevos significados de espacio público y privado, (in) seguridad/convivencia ciudadana y violencia de género/violencia urbana con la ciudad como escenario que articula y potencia estos fenómenos urbanos.

En México se tuvo “Tijuana segura para las mujeres” que es un proyecto de intervención para prevenir y erradicar la violencia de género con estrategias de intervención con perspectiva de género en territorios urbanos concretos considerados de alta incidencia delictiva en Tijuana, Baja California. Estas experiencias tienen conciencia de que el género como categoría de análisis cobra una especial importancia para la particularización del papel de las mujeres en los fenómenos que se abordan a partir de los estudios urbanos, sin embargo, se limitan a temas de violencias visibles, y en menor medida de otras violencias simbólicas como la falta de acceso y ejercicio del derecho a la ciudad.

Es importante el desarrollo otras líneas de investigación que focalicen la atención sobre las mujeres, aun cuando es un asunto cuestionable para las personas que carecen de una conciencia de que la ciudad ha sido construida de manera accesible para un solo actor. Para un actor social que tiene características y recursos que le permiten el disfrute de la ciudad a partir de los privilegios que la cultura patriarcal le brinda. Por ello es necesario compartir algunos argumentos para ampliar la justificación del estudio.

#### Cuerpo de mujer, rol de maternidad

En el contexto histórico las mujeres han sido las socialmente responsables del cuidado de otras personas. Se considera como una de las principales responsabilidades el cuidado de hijos e hijas. Elemento por cargas sociales de género en la cotidianidad de ellas cuando son parte de la Población Económicamente Activa (PEA). Lo que aumenta los recorridos y puntos de trayectos de movilidad urbana en la ciudad para este grupo poblacional, o pone en situaciones de riesgo a las poblaciones infantiles cuando se quedan en casa sin la supervisión de personas adultas responsables.

La atribución misma de la feminidad a los cuerpos de las mujeres como si fuera una propiedad natural o necesaria tiene lugar dentro de un marco normativo en el cual la asignación de la feminidad a lo femenino es un mecanismo para la producción misma del género. Términos tales como «masculino» y «femenino» son notoriamente intercambiables; cada término tiene su historia social; sus significados varían de forma radical dependiendo de límites geopolíticos y de restricciones culturales sobre quién imagina a quién y con qué propósito como lo menciona la filósofa post estructuralista Judith Butler (2004).

En el caso de las mujeres mexicanas se entiende que los cuerpos tienen asignaciones históricas que han sido asociadas y sometidas al cuidado de otros como parte de su función en la sociedad mexicana, en la que si asumen otro tipo de roles como el de trabajadoras deben continuar con las responsabilidades “propias” del género femenino, (ídem). Dejar o abandonar a las y los otros no es parte de las opciones de vida para las madres mexicanas, si se hace se castiga social y jurídicamente a ellas, sin cuestionar el papel de la paternidad de los varones.

Por lo tanto, el género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos. Es una forma primaria de las relaciones de poder y comprende cuatro elementos interrelacionados: símbolos y su significado, conceptos normativos, relaciones de género y la identidad subjetiva. Es una forma primaria de relaciones significantes de poder (Scott en Lamas, 1996:289).

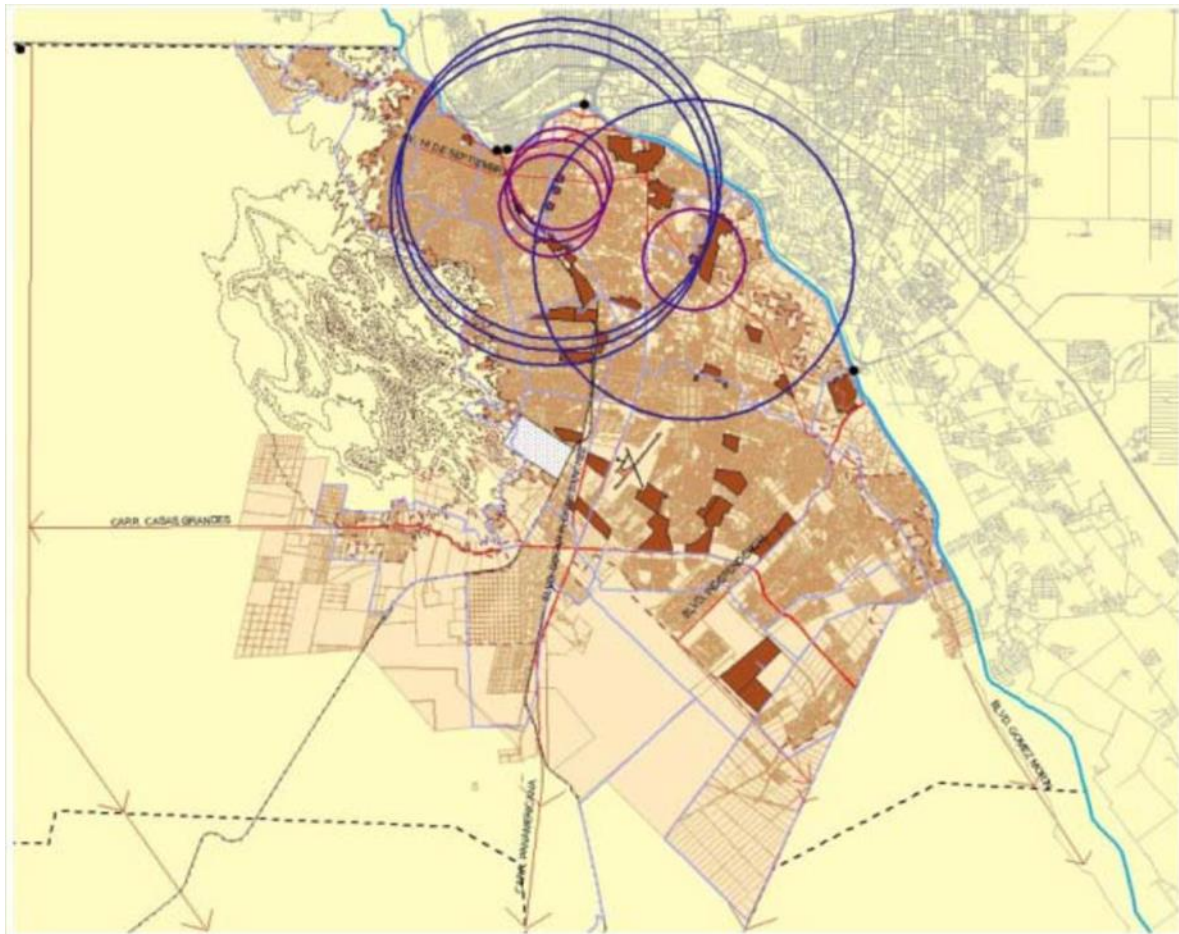
De la cuestión de la maternidad la etnóloga y doctora en antropología Marcela Lagarde (2014:744) menciona que es una obligación asignada a los cuerpos de mujeres. Implica cuidados esenciales para la sobrevivencia, la división del trabajo y la atención a otros, así se especializa a las mujeres como entes maternos, por lo tanto, ser mujer es cuidar. Lo que resulta indispensable para la vida ya que el vínculo materno está identificado con lo femenino y que es difícil la sustitución de este rol y cuando se logra no es de manera satisfactoria.

Si las mujeres son los entes maternos asignados socialmente por razones de biología hay que investigar, en el contexto de las madres trabajadoras, si el hecho de tener hijas en lugar de hijos influye en la toma de decisiones, en la construcción de estrategias para el cuidado diario de ellas. Diferentes a lo que se haría si fuera el caso de tener hijos varones. Estos elementos permiten ir construyendo conceptualmente otros tipos de movilidad como la del cuidado (BID, 2016).

En Argentina, por ejemplo, se tiene que las mujeres viajan distancias más cortas que los hombres, en particular mujeres con niños que en promedio gastan el mismo tiempo que los hombres en viajar, trabajan en sitios veinte por ciento más cercanos. En otras palabras, las mujeres con niños que hacen parte de la fuerza laboral encuentran trabajos en un área de influencia con un radio 20% menor en comparación con los hombres, (BID, 2016).

Por lo tanto, para la movilidad y las prácticas espaciales se requieren de estrategias específicas (planes de acción). Diversificación de trayectos y nodos cotidianos que pueden incluir algunas veces la casa de vecinas, de hermanas, madres, amigas, abuelas o de centros de cuidado infantil, lo cual en lo físico puede traducirse en recorridos hogar–lugar de cuidado infantil–centro laboral y viceversa al menos dos veces al día. Pero que como se verá en capítulos posteriores el cuidado infantil no va más allá del encargo de las y los menores mientras las madres trabajan fuera de sus hogares. Hay datos que indican que se tiene el 6% de población infantil que es potencial para beneficiarse del sistema de guarderías en la ciudad (IMIP, 2010).

Figura 2. Radio de influencia de las guarderías IMSS



Fuente: PDU 2010

En el panorama descriptivo de la situación del cuidado infantil para 2010, se tiene,

[...] que las estancias, centros de bienestar infantil y guarderías, operan en su mayoría al 50 o 60% de su capacidad, lo cual se refleja en pérdidas y altos costos para estos centros [...] se tiene que para el caso de Ciudad Juárez se cuenta con 32 guarderías del IMSS de las cuales el 87% son del modelo subrogado, lo cual significa que hay una asociación externa que coopera en la fundación y operación de estas guarderías, lo cual implica que solo 4 son responsabilidad neta del IMSS [...] Además se tiene que para 2010 en la localidad operaban 102 estancias infantiles pertenecientes a la Red de Estancias Infantiles, impulsada en la administración 2006–2012. Lo que representó un aumento del 113% de espacios para el cuidado infantil en Ciudad Juárez.

El diagnóstico de la situación acerca del cuidado infantil se identifica en el Plan de Desarrollo Urbano Sostenible (PDUS) 2016 (Figura 2). Hay una problemática directamente relacionada con el transporte

público y la localización de los centros, guarderías y estancias infantiles razón por la cual existen espacios que no se utilizan por la población en servicios de cuidado infantil. Esto es ausencia de factores como la accesibilidad y conectividad urbana.

Así mismo, se maneja que en la ciudad para el año 2012 había un total de 116 guarderías del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), Ordinarias y Subrogadas, las cuales operan al 85% de su capacidad, tres del DIF, 85 de SEDESOL, y una más del ISSSTE que cubren el sector público, en tanto que en el esquema comunitario se sabe que hay 12 casas de cuidado diario. Existe un déficit de políticas públicas integrales como la de cuidado infantil, aunque existen evidencias de la procuración de espacios para el desarrollo de estos servicios<sup>11</sup> también es necesaria la vinculación con otros servicios urbanos, como los de movilidad urbana.

Las mujeres tienen un papel mayor que en antaño en el mundo laboral. Es un hecho coyuntural que no implica que por salir a trabajar fuera del hogar el sector femenino hayan “abandonado” las “obligaciones del hogar”. Linda Alcoff, teórica, feminista, dice al respecto que “el hecho de reemplazar a la mujer ama de casa por la mujer super madre [...] no es ningún adelanto” (en Navarro, 2001, p.67). En alusión a las mujeres que llevan a cabo dobles jornadas, un trabajo fuera del hogar y las actividades domésticas.

Por su parte, Marta Lamas (2006) comenta que “se ha vuelto una necesidad impostergable de los gobiernos diseñar políticas que tomen en cuenta las condiciones culturales, económicas o sociopolíticas que favorecen la discriminación de la mitad de la población” (p.51). Las políticas que se van implantando conforme cambian las dinámicas en las actividades diarias del sector femenino, siguen afianzando el

---

<sup>11</sup> En junio de 2020, el gobierno federal hizo declaraciones en las que anunciaba que no se permitiría la “duplicidad” de servicios, por lo cual se consideraba al Sistema Nacional de Protección de Niños (Sipinna) como un referente homónimo del Sistema de Desarrollo Integral para la familia (DIF) en funciones similares, por lo que para evitar gastos en el presupuesto público se trata de una revisión para ver si permanece o no durante la administración federal actual, lo cual indica desde el análisis de las políticas públicas que las infancias son menos importantes que los presupuestos federales e incluso que otras poblaciones en México. Todo ello debido a las ideas de la austeridad en el ejercicio de la administración pública.

patrón acerca de que el cuidado infantil es una actividad que les compete únicamente a las mujeres. Como prueba de ello se tiene que el servicio de cuidado infantil del IMSS es únicamente para mujeres con seguridad social y para el caso de los hombres solo cuando ellos poseen la patria potestad de los menores en caso de divorcio o viudez.

Respecto a lo anterior, Lamas afirma que “hay que estar conscientes del peligro real de que los argumentos sobre la ‘diferencia natural de las mujeres’ sean utilizados para mantener a las mujeres en un lugar y papel limitados” (2006, p.54). Porque como se observa en el caso de México y otras entidades de Latinoamérica, es precisamente la política de incorporación de las mujeres al mundo laboral la razón por la cual es a este grupo poblacional al que se apoya generando servicios de cuidado infantil. Seguridad social que tienen como trabajadoras, lo que hace que continúe la idiosincrasia respecto de los roles sociales lo que mantiene en el grupo de mujeres la responsabilidad del cuidado de las y los menores.

En México se tiene que el cuidado de los y las infantes en las guarderías del IMSS es de diez horas máximo, ocho horas de trabajo y dos más para traslados. Esto puede reflejarse en posiciones laborales de bajo nivel. En las promociones para un mejor puesto se toman en cuenta situaciones como la disponibilidad de horario, que es un elemento del que las mujeres en ocasiones carecen por situaciones de obligaciones familiares, en otras palabras:

Estas discriminaciones de género son especialmente relevantes por cuanto ellas se potencian al interactuar con otras variables generadoras de diferencias (ingresos, niveles educativos, capital cultural de origen, etnia, clase social, condición rural o urbana, etc.), sumando barreras y exclusiones que explican, entre otros muchos aspectos, la fuerte asociación entre género y pobreza (Batthyány, 2004, p.12).

O como lo comenta Hierro (1990) respecto de la maternidad cuando dice que “no se trata de un estado que surja a partir de los rasgos femeninos naturales; por el contrario, es producto del condicionamiento social a través de las fuerzas culturales que ejercen la presión necesaria para mantener el *statu quo*. En cuanto a la formación y consolidación de los roles sexuales asimétricos y con distinta valoración” (P. 111).

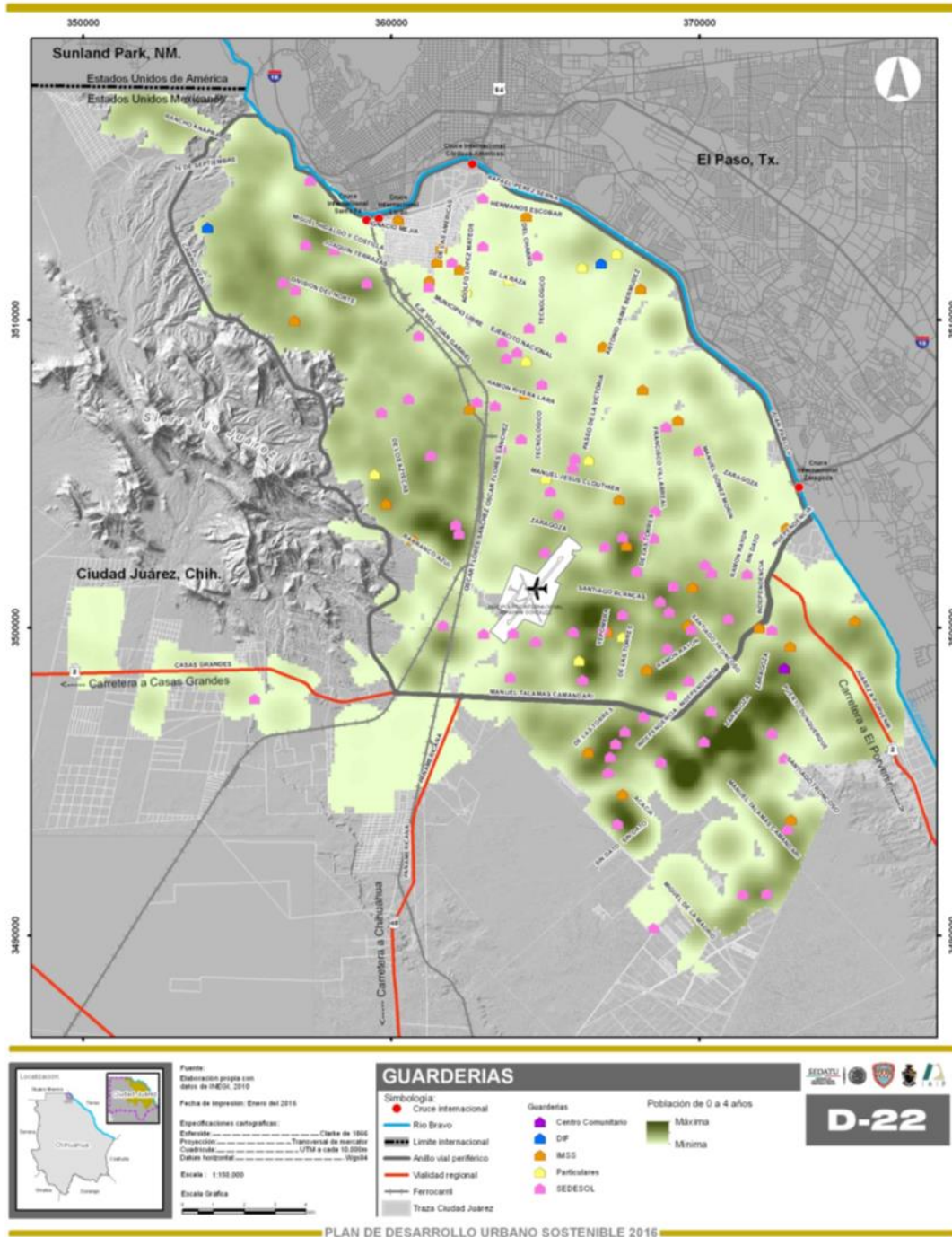
Así el hecho de asumir el rol de la maternidad en el contexto de las mujeres trabajadoras hace que las responsabilidades aumenten y en la movilidad urbana tiene implicaciones y consecuencias directas que generan necesidades específicas para este grupo y sus dependientes.

La intersección de las categorías de análisis como el género y la clase hacen que la experiencia de las mujeres/madres/trabajadoras sea particular. El concepto de interseccionalidad (Crenshaw, 1991) se usa para revelar multivariadas identidades a partir del cruce de características y dimensiones sociales, porque en grupos poblacionales ya aglomerados también existen diferencias por identidad. Después de tanto tiempo de análisis se podría afirmar que a mayor densidad de categorías mayor vulnerabilidad en las poblaciones de mujeres en el mundo.

Las desigualdades sociales son producto de la interseccionalidad, entre más categorías del sistema sexo género se acumulan más tupidas son las violencias que las personas experimentan. Para el caso que se trata, el hecho de ser mujer, trabajadora de maquiladora, y ejercer la maternidad responsable en los términos que la cultura patriarcal define hace que las prácticas espaciales y de movilidad urbana tengan en sí mismas un mayor grado de dificultad.

En las prácticas espaciales se abarca “la producción y la reproducción, los lugares concretos y las características de los conjuntos espaciales de cada formación social. Aseguran la continuidad y cierto grado de cohesión. En términos de espacio social, y de cada miembro de la relación de una sociedad dada a ese espacio, esta cohesión implica un nivel garantizado de competencia y un nivel específico de rendimiento.” (Torres, 2016, p. 244). Es decir, que se trata de repeticiones de hacer y vivir el espacio, en donde cada persona ya tiene roles asignados y lo que le compete es la perpetuación de acciones en el espacio y el tiempo.

Figura 3. Guarderías de sector público



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2010)

### Capítulo III. Epistemologías feministas. Estrategia metodológica.

El punto feminista en la investigación en México comparte cuestiones generales del quehacer feminista y tiene que ver también con la experiencia de las investigadoras, que es múltiple y diversa, aunque no necesariamente “exótica” y marginal (Bartra, 2002).

En este apartado se presenta el cómo se desarrolló la investigación sobre la movilidad urbana en relación con las estrategias y dinámicas de las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente de Ciudad Juárez. Así mismo, se presentan los instrumentos de recopilación de datos, el área geográfica y los métodos que se desarrollaron para la toma de decisiones al respecto.

Los datos de análisis y sistematización de la información resultado del trabajo de campo se incluyen en este apartado también. En esta metodología la conformación de las experiencias de vida proviene del ejercicio complementario de la encuesta, la entrevista y la cartografía significativa. Parte estructural de este trabajo. Previo a ello se presentan los argumentos teóricos y conceptuales de esta sección.

#### Investigación cualitativa

En las formas de hacer investigación en los enfoques tradicionalistas, bajo el pretexto de la objetividad se busca no particularizar en el perfil de los sujetos o sujetas a investigar de manera detallada. Porque se cree, se sustenta, que estos límites generan sesgo y contaminan el contexto procesual y metodológico. En la perspectiva de género y especialmente en lo que concierne a la construcción de conocimiento para este estudio se parte de los principios fundamentales de las epistemologías feministas en las que se promueve la objetividad a partir de las experiencias de las y los sujetos con la intención de construir explicaciones de la realidad.

En Haraway (1991) lo anterior se denomina conocimientos situados. Explica, la autora, que la objetividad feminista trata de la localización limitada. La intención es develar la racionalidad desde el posicionamiento de las y los individuos, se intenta saber sobre el vivir dentro de límites y contradicciones, de las miradas desde algún lugar en particular (p.326).

En este estudio se identifica desde la perspectiva de género los conocimientos situados. Esto es parte de las epistemologías feministas. Explorar la movilidad y prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras es la intención de fondo. Se reconoce que ellas están insertas en un sistema familiar que puede o no estar configurado por una pareja, presencia de hijos o hijas, además de las redes sociales y familiares diversas.

Toda diferencia en la experiencia de vida, en la configuración social sobre los cuerpos, en las localizaciones geográficas, en el tiempo y el espacio conducen a las experiencias de vida. Considerar esos elementos permitirá en futuros ejercicios de planificación urbana la construcción de ciudades inclusivas en donde sea imprescindible el ejercicio de derechos urbanos. El primer paso es la documentación innovadora para lograr el funcionamiento del aparato público que corresponda a las demandas y necesidades de los grupos poblacionales que componen la sociedad (INMUJERES, 2002, p. 11).

Por esto es importante elaborar los análisis a partir de una mirada diferenciada por roles de género, debido a que las cargas impuestas a los cuerpos biológicamente etiquetados determinan las formas de vivir los espacios públicos y privados. Así lo han demostrado los feminismos negros, por ejemplo. Crenshaw (1989) hizo observaciones para resaltar que entre los grupos también hay diversidad de mujeres, en donde no todas viven las mismas experiencias y estas dependen de la densidad de la intersección de categorías de vida. Por ello la particularización de casos es indispensable.

En este estudio se recurre al concepto de movilidad de cuidado que ha sido introducido por Sánchez de Madariaga (en BID, 2016). Está relacionado al trabajo del cuidado con la finalidad de establecer nuevas formas de recolectar la información de actividades que están relacionadas con el cuidado de otros y el mantenimiento del hogar. La intención de este concepto es reconocer y reevaluar aquellas actividades cotidianas de movilidad a fin de obtener un mejor entendimiento de los patrones de viajes que hombres y mujeres desarrollan en los ambientes de la vida diaria.

Siguiendo a Sánchez de Madariaga (2016) se tiene que las categorías usadas por las encuestas de movilidad, y la forma en que los datos son recuperados, no suelen medir de forma correcta el trabajo de cuidado. Éste se entiende como un trabajo no remunerado realizado por adultos, en su mayoría mujeres, ligado al cuidado de la niñez y de otros dependientes. Incluye el trabajo relacionado con las responsabilidades domésticas dentro y fuera de los hogares.

La movilidad del cuidado es determinante para el caso de las mujeres trabajadoras. Ellas comparten el rol de la maternidad en una sociedad que carece de las bases sociales y laborales que faciliten o aligeren estas cargas. Esta discusión se sitúa en dos posiciones: la de trabajadora y madre. En un contexto de ciudad fragmentada, Ciudad Juárez. Por ello la intención es contribuir a la producción de conocimientos situados de las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras. Se propuso en este estudio la perspectiva de género para la construcción de la realidad desde aristas intuitivas, pero no conocidas de este grupo social específico. En total concordancia con el método cualitativo.

Se buscó explorar las formas en que las madres trabajadoras de la industria en la maquiladora en Ciudad Juárez generan las estrategias y dinámicas necesarias para el desarrollo de prácticas espaciales. En una ciudad cuyas características particulares hacen de este contexto algo único en el ámbito de lo político, lo económico, lo social y lo geográfico. Se desdibuja el ejercicio del derecho a la ciudad para estas mujeres como para otros grupos denominados también como vulnerables.

En esta corriente de pensamiento, la del paradigma cualitativo en conjunto con las de las epistemologías feministas, las experiencias personales en interacción con el medio son una manera natural de acercarse a una problemática con intención de generar temas de investigación o de teorizar posibles explicaciones sobre la realidad observada. Mancuso (2006) explica que quien investiga puede llegar a problematizar y a desarrollar teorías a partir de *mutata mutandis*, es decir, a partir de la experiencia cotidiana. La sola experiencia por sí sola no hace ciencia, sino que es necesario problematizar la misma para convertirla en tema de investigación.

### Instrumentos de investigación

En la actualidad existe una gran variedad de discusiones acerca de las implicaciones que conlleva el hecho de investigar bajo los enfoques tradicionalistas o clásicos o bien en los de corte cualitativo. Debates en donde existe una evidente confrontación entre unos frente a los otros. En este estudio se trabajó mayormente un enfoque cualitativo. Con apoyo en el cuestionario para lograr la caracterización de las prácticas espaciales del grupo poblacional y una mayor robustez. La encuesta permitió describir el escenario general.

Lo anterior se sustentó en la tesis de que las prácticas espaciales de la población trabajadora de la industria maquiladora son difíciles de indagar dada las condiciones del medio en el que están insertas y las restricciones que impone la industria maquiladora. Lo que ha sido construido para el beneficio de la elite empresarial extranjera. Y deja de lado las necesidades de las mujeres de esta ciudad, en la que se requiere de otras lógicas de constitución de los espacios urbanos (Harvey, 2005). Para el caso de México la movilidad diaria o cotidiana es que se aborda de manera escasa por el costo, sin embargo, es de interés reciente en los procesos de la urbanización (Casado, 2008).

La dimensión cualitativa asume que la movilidad no debe abordarse en función de los tiempos de viajes u orígenes de viajes trabajo – residencia – ocio, sino más bien, es significativo identificar qué restricciones

impone el entorno. En el caso local es la industria de la maquila la que influye en las dinámicas de la movilidad en el contexto urbano fronterizo.

Con el método cualitativo que “tiene por objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno” (Mella, 2003), se busca la comprensión del objeto de estudio que son las prácticas espaciales de las madres/trabajadoras de maquiladora. La intención es develar las características de esta parte de la realidad para encontrar los significados y construir el conocimiento necesario para comprender la problemática planteada.

Surgen algunas interrogantes vinculadas al enfoque cualitativo ¿Es necesaria la diferenciación entre epistemología, metodología y método feministas? ¿Para qué la diferenciación entre epistemología feminista y perspectiva de género? Harding (1987) afirma que se asume que la epistemología es teoría del conocimiento que considera quién puede conocer qué y bajo qué circunstancias el conocimiento puede ser desarrollado o develado (Sprague, 1995); un método es la técnica bajo la cual se obtiene y analiza información que se organiza en categorías para identificar (los posibles) patrones, estrategias y tácticas a las que recurren los sujetos sociales (Harding, 1987). En este caso es importante para comprender que lo que se intentó fue construir conocimiento de voces pasivas tradicionalmente sin discrepancias con las técnicas ya probadas en la ciencia.

Cómo se usan estos métodos para la construcción de conocimientos es lo que constituye la metodología, feminista en este caso. Para este estudio enunciar que el género es una categoría de análisis fue fundamental. Así como la recuperación de información que permite la construcción de conocimiento a partir de las experiencias y roles asumidos por las sujetas. Se enfatiza el trabajo específico con mujeres. El objetivo de fondo fue cooperar en la construcción de conocimiento científico social particularizando en las situaciones de vida de este grupo social. Contiene una explicación de su propia realidad, que sumado a la estrategia

metodológica se espera sea una contribución epistemológica para los temas de los estudios urbanos con bases feministas y de perspectiva de género.

En otros argumentos del método cualitativo, De Sousa (2009) plantea una discusión sobre el surgimiento del paradigma emergente. Tiene su punto de partida en una primera reflexión (histórica) sobre el modelo dominante que en tiempos modernos ha dejado sin acceso a todo aquello que no se estudia bajo el método científico en laboratorios y con características de la matemática tradicional. Esto último explicita las razones por las cuales en este estudio se combina un instrumento cuantitativo con experiencias de vida basadas en entrevistas semi profundas.

De Sousa (2009) hace un recorrido sobre cómo se han construido, y entrado en crisis, los conocimientos científicos naturales, además, de la racionalidad y de la objetividad de estos. La intención de este autor es abrir el abanico de posibilidades hacia un paradigma emergente, en tránsito, es decir no terminado y el cual tiene cuatro características fundamentales. La primera es acerca de que todo el conocimiento científico natural es científico social que invita a superar las dicotomías acerca de naturaleza y cultura, observador y observado, objetivo y subjetivo. La segunda característica es en donde todo el conocimiento es local y total, a partir de ello se invita a que los grupos sociales adopten proyectos de vida locales,

[...] el conocimiento avanza a medida que su objeto se amplía, ampliación que, como en el árbol, procede por la diferenciación y por el esparcimiento de las raíces en busca de nuevas y más variadas interfaces [...] es también total porque reconstruye también los proyectos locales, resaltándoles su ejemplaridad y por esa vía los transforma en pensamiento total ilustrado. (De Sousa, 2009, p.49).

La tercera característica de este paradigma, y centro de esta metodología, es que las trayectorias de vida personal y colectiva, los valores, las creencias y los prejuicios que acarrear son la prueba del conocimiento propio. Por lo cual en el “paradigma emergente, el carácter autobiográfico y autorreferencial de la ciencia está plenamente asumido. (Ídem, p.53). Se abordaron experiencias a partir de entrevistas semi profundas. Que dejaron observar cómo se conforma el objeto de estudio. La cuarta característica es acerca de “una

racionalidad hecha racionalidades” (ídem) debido a que en la ciencia moderna la ruptura epistemológica simboliza el salto cualitativo del conocimiento del sentido común al conocimiento científico.

En la ciencia posmoderna el giro más importante es el que está dado desde el conocimiento científico hacia el conocimiento del sentido común (Ídem, p. 55–56). Este tipo de enfoque evade la búsqueda de representatividad a partir de número de individuos, en su lugar, apela a lenguajes comunes de grupos sociales que comparten dichos elementos discursivos, por lo que en la búsqueda de esas expresiones comunicativas es que se hizo énfasis en este proceso de indagación para alcanzar los objetivos propuestos.

No obstante, la contextualización del entorno es un elemento necesario para comprender el objeto de estudio. La encuesta como un primer paso permitió la caracterización de los hogares de las mujeres/madres/trabajadoras. Después para ubicar los perfiles más cercanos para un segundo y posible tercer encuentro. Desde las entrevistas se identifican cuáles son las estrategias, limitantes y elementos que explican la elección residencial y los recorridos cotidianos. Además de describir cuáles son los mecanismos para articular las múltiples funciones que deben cumplir en tanto madres y trabajadoras con horarios establecidos y limitados en lo social y lo espacial en un contexto urbano y fronterizo.

Así entonces, se considera importante el aporte del método cuantitativo. Como menciona Canales (2006) está asociado generalmente a procedimientos de selección a partir de muestreos probabilísticos los cuales se sostienen en principios básicos. Pretenden asegurar que el conjunto de sujetos tiene las características de la población de la cual han sido extraídos. De Sousa (2009) afirma que este tipo de metodología es una estrategia que conceptualmente delimita estas propiedades:

La encuesta o cuestionario de selección de alternativas [...] produce información mediante el juego de preguntas [...] en cada una de las alternativas se marca un valor que está referido a su intercambiabilidad o alternatividad (*sic*) a los otros valores propuestos [...] la pregunta, a su vez, es un medidor estadístico, pues apunta a indicar una variable. Así el dato estadístico social resulta de un cruce de un individuo–muestral, con un cruce de una variable–valor. Es decir, individuos–muestrales (*sic*), valores–variables (Canales, 2006, p.18).

Se tomó la encuesta como un recurso valioso en la primera fase del trabajo de campo. Este instrumento propuesto para el desarrollo del estudio se construyó y adecuó a partir de la Encuesta METAL (Metrópolis de América Latina en la globalización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial, acción pública) ANR vinculada al Proyecto ANR–AIRD *Les Suds aujourd'hui*, realizado entre los años 2008 a 2012 en las ciudades de Santiago de Chile, Bogotá y Sao Paulo (Dureau, Souchaud y Contreras (2012). Su rediseño se orientó preferentemente a las mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora para observar las dinámicas familiares que implican sus prácticas espaciales en Ciudad Juárez y el sentido o lógica de sus recorridos residenciales.

El instrumento derivado de la Encuesta ANR–Metal (2012) permite la recolección de datos biográficos sobre la movilidad. Fue puesto en práctica en el estudio comparativo entre tres ciudades latinoamericanas con más de cinco millones de habitantes, consideradas como metrópolis. Parte del aporte de la encuesta es que facilitó “recoger información sobre las condiciones de vivienda y de transporte de los hogares” (Dureau, Souchaud y Contreras, 2012, p.85) que son elementos inseparables del fenómeno de las prácticas espaciales y de la movilidad en general.

#### La encuesta EPEyMU

Una vez adecuado el instrumento se le denominó Encuesta sobre Prácticas Espaciales y Movilidad Urbana (EPEyMU). El fundamento teórico fue lograr una guía que facilitara la indagación biográfica sobre cómo es y cuáles son las motivaciones para la movilidad geográfica y espacial de las trabajadoras de maquila. La metodología como ya se explicó se desarrolló en tres fases, la aplicación del cuestionario para la elaboración de la encuesta, las entrevistas y los ejercicios cartográficos que en conjunto se denominan experiencias de vida. Los conocimientos situados de las encuestadas son el medio para comprender la realidad de este grupo social.

Con este instrumento se registraron las características de los hogares de la mujer/madre/trabajadora de maquila. Dado que los registros censales no permitían identificar con detalle los rasgos de las mujeres trabajadoras en la industria. Así como discutir en qué medida, su localización dificulta o posibilita sus prácticas espaciales. Es por ello, que se diseñó un cuestionario contenido en siete dimensiones sobre la movilidad y las prácticas espaciales (Anexo 1).

La Encuesta documenta los elementos particulares de los hogares de este grupo poblacional y de sus familias, para una mejor comprensión de su contexto geográfico y espacial cotidiano. Fue aplicado en las zonas con mayor densidad de población trabajadora, específicamente, de población de mujeres económicamente activas (PEAF). Se asumió como sesgo y riesgo la falta de certeza sobre los espacios donde habitan las madres trabajadoras.

El cuestionario tiene en la primera parte los datos de identificación de la zona y un apartado de datos de control para facilitar la información, además, para generar la georreferenciación y ubicación de los espacios en los que de manera cotidiana coexiste el grupo seleccionado para este estudio. La primera dimensión refiere a la identificación geográfica de la persona que responde el cuestionario. En este espacio se obtienen los datos necesarios para ubicar la vivienda a partir de la entidad federativa, el municipio, la clave AGEB<sup>12</sup>, la localidad, la manzana y la zona de la encuesta, así como el número consecutivo de la vivienda y la fecha de la interacción con la persona encuestada.

Cada una de las secciones está diseñada para ser contestada directamente por las mujeres/madres/trabajadoras (Ego, solo durante la encuesta) que previamente se deben identificar para que cumplan con los criterios de selección. Por un lado, que sea trabajadora de maquila y, por otro, que sea madre. Parte de la metodología seleccionada tiene como propósito comprender la realidad de esas mujeres

---

<sup>12</sup> Áreas geoestadísticas básicas.

a partir de sus propias experiencias de movilidad y de posición social porque esto forma parte de la perspectiva de género. Adicionalmente, permite la particularización del caso de este grupo. No hace inferencia de los posibles sucesos dados tácitamente en otros ejercicios generales como se hace en las investigaciones de manera tradicional.

Se buscó también indagar sobre cómo es la accesibilidad de otros elementos de la ciudad a partir de la ubicación de las viviendas. De forma conjunta, se trató de identificar en qué medida la localización de la industria maquiladora tiene efectos sobre la posibilidad de obtener una residencia (no es objeto directo de investigación, pero es interesante). Se destinó una sección del cuestionario para ahondar en las prácticas espaciales y movilidad cotidiana de la madre trabajadora. El instrumento indaga las estrategias y tácticas a las que debe incurrir la sujeta dada las limitantes de horarios, formas de movilidad, entre otras hasta ahora escasamente documentadas.

Asimismo, para asociar los objetivos del estudio es necesario conocer y espacializar (darles espacio geográfico localizado) los recorridos cotidianos de las madres trabajadoras y de su grupo familiar. Identificar cada movimiento, el sentido y sus limitantes. En relación con la movilidad y, los diversos tipos que existen, se levantaron datos sobre los cambios de residencia de las encuestadas para identificar de manera general cuáles han sido las experiencias de ello y las razones más comunes. La historia de las trayectorias residenciales, marcan la toma de decisiones de estas mujeres. Ayudan a comprender las dinámicas migratorias al interior de la ciudad misma.

En las condiciones de alojamiento y equipamiento del hogar se intenta identificar las características de vida en el interior de sus hogares, el cómo son los espacios que habitan y las condiciones de esto. Se pregunta sobre los servicios y los ingresos salariales para analizar sus relaciones con la vida cotidiana. Esto permite entender parte de la economía de estas familias y determinar si existen prácticas asociadas con hacinamiento en estos hogares.

Parte fundamental de la encuesta (Anexo 1) es la caracterización del perfil de las encuestadas, por ello, se ha diseñado un apartado sobre las características de su vida en lo que concierne a la ocupación. Esto para identificar otros elementos que van definiendo la cotidianidad en la medida en que permite visualizar sus espacios laborales, geográficamente, la posición que ocupan en estos empleos y las posibles oportunidades y/o limitaciones de crecimiento profesional de las mujeres.

Los anteriores factores laborales y cotidianos se considera que son elementos que influyen de manera directa en la toma de decisiones y esto forma parte del capital de movilidad. Se pregunta de manera directa sobre los espacios ocupacionales, las formas y los medios de transporte para generar la primera cartografía de los trayectos cotidianos de este grupo. Se agregaron preguntas que tienen que ver con las prácticas espaciales entre los lugares de residencia y de trabajo para identificar de manera directa cómo son y cómo se resuelven de manera directa. La movilidad al interior de la ciudad es parte fundamental de la vida económica, por lo que se pregunta sobre los tiempos y la frecuencia de la movilidad cotidiana y del cuidado.

La particularización de la movilidad del cuidado tiene cabida a partir de la consideración de la perspectiva de género con la cual se desarrolló este estudio. Se parte de la idea de que las asignaciones de roles para hombres y mujeres definen de manera directa las necesidades de movilidad. Así como que existe una influencia directa en otros elementos como los tiempos de ocio y otras actividades que las mujeres, en este caso particular, realizan en compañía de otras personas para la garantía del bienestar familiar e individual particularmente de sus hijos e hijas. Así se pretendió identificar los lugares y frecuencia de uso de los espacios urbanos en relación con el rol de cuidadoras de otros, parte fundamental de las prácticas espaciales.

Finalmente, la encuesta contiene una dimensión denominada ciudad y accesibilidad en la que de manera general se pregunta sobre el uso de los espacios más comunes. Se considera la frecuencia de visita a algunos lugares y las razones para el uso o no uso de espacios públicos. Indica cómo se experimenta la accesibilidad

de servicios y equipamiento urbano que ofrece Ciudad Juárez. Se cuestiona sobre la pertinencia y dificultad de accesos a estos espacios. Este apartado se analiza en qué medida los instrumentos de planificación territorial impactan en la industria maquiladora y en la localización residencial.

Para el cierre del ejercicio se solicitó a la encuestada que considerara una segunda oportunidad para conversar de manera más profunda sobre sus prácticas espaciales. Así se logró encontrar otros hilos conductores que explican de manera profunda cómo las mujeres de esta ciudad construyen las estrategias para la movilidad. Esta sección de la actividad se desarrolla a partir de una entrevista semi estructurada y la elaboración de cartografía significativa.

### Área geográfica de la investigación

En Ciudad Juárez según el Censo de Población y Vivienda (2010) se contaba con una población<sup>13</sup> de 1,332,131 personas, 99 hombres por cada 100 mujeres. En total 342,928 hogares de los cuales 85,052 son de jefatura femenina y esto representa el 24.8% de los hogares. La misma fuente reporta el total de viviendas particulares ocupadas de 364,562, con un promedio de 3.7 ocupantes por vivienda. Asimismo, la ciudad cuenta con una población infantil y adolescente de 290,589 que asisten a preescolar, primaria y secundaria. De la población económicamente activa (PEA) el 38.9% son mujeres (INEGI, 2010).

Estos datos son importantes en conjunto porque históricamente y en la cultura e idiosincrasia mexicanas para el caso de las mujeres, trabajadoras o no, el cuidado de hijos e hijas es una de las asignaciones por roles de género. Si en las familias hay personas con edades escolares, esto marca la diferencia en la organización familiar y laboral.

---

<sup>13</sup> “La distribución de la población en el estado de Chihuahua, según la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI arrojó que el municipio de Juárez tenía una población de 1,391,180 habitantes, es decir el 39.1% de la población total del estado de Chihuahua, por otro lado Ciudad Juárez alojaba una población de 1,382,753 habitantes, concentrando el 99.4% de la población del municipio. Entre 2000 y 2005 el municipio de Juárez presentó una tasa de crecimiento promedio anual del 1.32%, ocupando a nivel nacional el quinto lugar de once municipios con más de un millón de habitantes, sin embargo, del periodo 2005 al 2010 la tasa tan sólo fue de 0.31%, muy baja respecto a las registradas en años anteriores. Mientras que del periodo 2010 al 2015 la tasa fue de 0.92%” (PDUS, 2016).

En la preparación del trabajo de campo se encontraron serias limitantes que no facilitaban la definición de las muestras representativas para la búsqueda de información. La ausencia de bases de datos desglosadas por sexo y por categorías geo referenciadas complicó responder la pregunta sobre cuántas mujeres trabajadoras de la industria maquiladora hay en Ciudad Juárez. Encontrar en dónde están localizadas estas mujeres requirió esfuerzo extra. Los datos sobre la industria manufacturera indicaban al menos 276 empresas distribuidas en la mancha urbana de Ciudad Juárez y en algunas ocasiones fuera de esta. Una población trabajadora de 108,503 personas sin detalle de desglose por sexo. Delimitar la muestra por lo tanto resultó un reto.

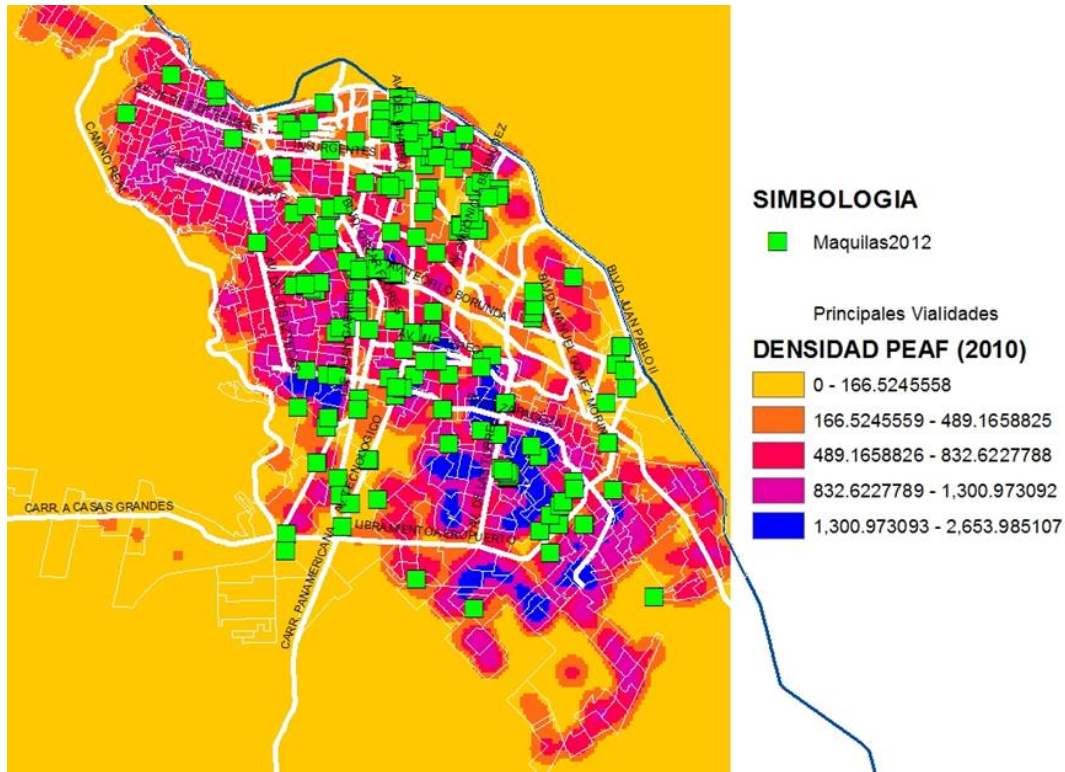
Se realizó un análisis de las Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB) para determinar la concentración de la variable PEA. Los sectores que se configuran como los espacios de mayor densidad de población económicamente activa de mujeres (PEAF) es de 35 a 46% aproximadamente. Sin embargo, el problema con esta información radicaba en que no se tiene precisión con respecto al porcentaje de mujeres trabajadoras en la industria maquiladora en cada una de las zonas por AGE. B.

Aunque existen esfuerzos de instituciones reconocidas en los ámbitos del desarrollo urbano. La investigación y sistematización de datos sobre los conjuntos industriales son limitados debido a la falta de la categoría de análisis denominada género. Se queda a nivel general y no a detalle cómo se requería para el desarrollo de este estudio.

Tanto las características morfológicas de Ciudad Juárez como la no disponibilidad de información estadística con perspectiva de género complicaron esta etapa de la investigación. Por lo anterior, se recurrió a criterios de georreferenciación y localización de la industria maquiladora con cruce de otras variables como la PEA en las AGE para definir en donde se aplicaría la encuesta diseñada para la descripción del contexto urbano de las mujeres/madres trabajadoras.

La figura 4 representa las principales vialidades de Ciudad Juárez. Ubica geográficamente las maquiladoras y la densidad de la PEA F. Se buscaba una selección representativa de población y zonas geográficas, por lo que con estos datos se realizó un análisis de densidad.

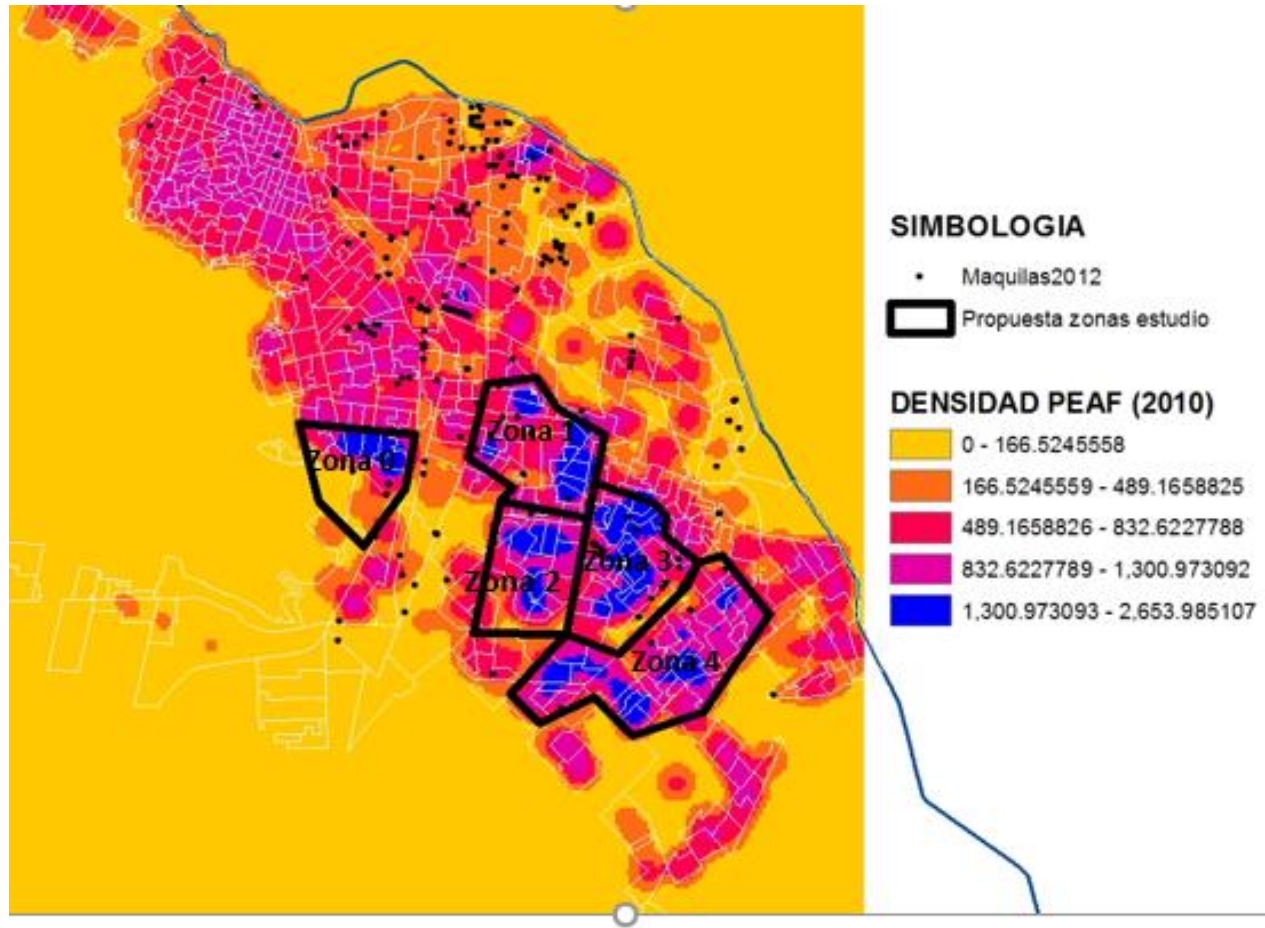
Figura 4. Localización de las maquiladoras en Ciudad Juárez



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2012)

Como siguiente procedimiento, se determinaron los centroides de las AGEB como puntos de análisis. Luego se aplicó el método para calcular la densidad geoespacial de la variable PEA F por AGEB. Esto permitió identificar las zonas de mayor concentración de mujeres trabajadoras con relación a la cercanía de zonas y parques industriales. Con este resultado se encontró una mayor concentración de la PEA F en la zona sur oriente de Ciudad Juárez. Lo anterior derivó en la elección de cuatro zonas para la aplicación de cuestionarios y entrevistas.

Figura 5. Densidad PEAf y zonas de trabajo de campo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI 2012.

Luego de identificar las áreas con mayor densidad de PEAf (Figura 5) se hizo una agrupación de estas para formar cinco zonas. Fueron denominadas como 1) pericentro sur, 2) nuevo subcentro y 3) zona de expansión urbana porque son de las más contemporáneas en la vida de la ciudad y porque concentran nuevas áreas económicas de empleo y de servicios. Después de la agrupación se insertaron nuevamente los datos originales de las AGEB para identificar el número poblacional de la PEAf. Después se determinó la proporcionalidad en cada una de las áreas de selección, para lo cual fue necesario recuperar el dato absoluto de la PEAf, es decir del total de hombres y mujeres.

Tabla 5. Distribución de la EPEyMU a nivel de zonas de estudio.

ZONA	Nombre de la Zona	PEAF	aprox de encuestas por
1	Aeropuerto	18.055	16
2	La cuesta	16.766	14
3	Las Torres	25.282	22
4	Sur-oriente	27.176	23
	Totales	<b>87.279</b>	<b>75</b>

Fuente: elaboración propia

A partir de lo anterior se determina que, bajo el criterio de factibilidad se aplican 75 cuestionarios repartidos proporcionalmente en cada una de las zonas seleccionadas. En Santiago de Chile<sup>14</sup> se aplicaron algunos cuestionarios piloto con un tiempo promedio de 35 a 40 minutos, mientras que en Ciudad Juárez se aplicaron con un tiempo de 56 minutos. Cabe resaltar que el llenado de los primeros cuestionarios fue en físico en tanto que los de Juárez fue en digital. Esto último se efectuó con el propósito de determinar en qué medida las mujeres comprenden las preguntas del cuestionario.

### Experiencias de vida

El relato de vida tiene como objetivo ahondar en las claves de las prácticas espaciales de las madres trabajadoras en la industria maquiladora, los medios y las motivaciones. De la encuesta se elabora una planimetría que es una especie de diagrama propuesto por Hägerstrand (1970) para el registro de una jornada de sendas espaciales (Harvey, 2008). En este estudio se presentan como cartografías significantes, donde se identifican en un esquema o mapa mental de espacio y tiempo la movilidad diaria en jornada laboral para las madres trabajadoras. Ejercicio limitado a lo que su imaginario y recuerdo les consintió plasmar en el papel a las sujetas.

---

<sup>14</sup> Estancia de investigación doctoral en el año 2016.

Harvey (2008) plantea que “estas sendas de la vida se pueden describir con diagramas [...] la idea es estudiar los principios de la conducta espacio-temporal por medio de un examen de esas biografías” (p.236). La intención, por lo tanto, es seguir los movimientos de las mujeres durante su rutina diaria y de lapsos de vida que tienen como elementos intrínsecos el tiempo y el espacio. La pauta del relato o experiencia de vida se constituye en un instrumento que se complementa con la encuesta realizada con las madres trabajadoras de la maquila, las entrevistas y las cartografías. Por otra parte, del conjunto de mujeres encuestadas en las zonas seleccionadas se aplicaron entrevistas de manera proporcional en cada área. Para ahondar en las prácticas espaciales y trayectorias residenciales de las madres trabajadoras y su grupo familiar.

Como parte esencial de este estudio, se considera que el relato es una técnica con la que se puede conocer y sistematizar de manera reflexiva las estrategias, tácticas, restricciones, limitantes y posibilidades, (Harvey, 2008), que Ciudad Juárez impone o permite a las madres trabajadoras. La aplicación del instrumento cualitativo se realizó en las viviendas de las madres trabajadoras. La intención de la interacción fue describir en detalle la cotidianidad de las entrevistadas desde que se levantan hasta que se duermen; y registrar todos los horarios y los espacios recorridos en detalle a partir de las cartografías, la encuesta y la entrevista. Así se recabó la información que permite conocer cómo son las prácticas espaciales de estas mujeres en su cotidianidad.

Para la sistematización de la información resultante se identificaron las categorías de análisis: 1) edad (madres y menores), 2) estado civil, 3) sector y ubicación laboral, 4) ubicación domiciliaria, 5) acceso y uso de servicios de cuidado infantil (públicos), 6) acceso y uso de otras estrategias de cuidado infantil, y 7) trayectos cotidianos (conexiones y medios). Como principio tienden a la construcción de otras explicaciones de la realidad a partir de las experiencias de las personas.

La teoría del punto de vista que supone que cualquier conocimiento tiene una relación con su origen, es decir, que el contexto desde el que surge influye en la constitución de este (Villarme, 1999)<sup>15</sup>. Aquí esto se convierte en el punto nodal del proceso, pero ¿Cómo lograr la construcción de conocimiento acerca de las formas en las que las mujeres elaboran estrategias para la movilidad urbana y específicamente para las prácticas espaciales que requieren en la cotidianidad juarenses en su postura de mujer, madre y trabajadora de maquila?

En cada situación geográfica, social, histórica, científica, política, etc., hay constituidos unos marcos de referencia que conforman los puntos de partida. Así es como se evita el relativismo extremo; no todo puede ser conocimiento. (ídem)

La intención fue obtener insumos que permitan análisis profundos de la realidad de las sujetas. Con el relato de vida “[...] lo que se intenta con esta técnica de historias es dibujar el perfil cotidiano de la vida de una persona o grupo de personas a lo largo del tiempo. Paralelamente, se destacan y acentúan los rasgos sociales y personales que son significativos en ese discurrir personal del protagonista.” (Cornejo, Mendoza y Rojas, 2008). Lo que se pretendió obtener es la información necesaria a partir de las significaciones que las propias mujeres/madres/trabajadoras pueden identificar acerca de la situación planteada.

El relato se enfoca en una fase de las experiencias o se focaliza en una situación concreta. En este caso se pretende resaltar los datos a partir de los roles de mujer, madre y trabajadora y las situaciones que ellas experimentan en la ciudad para el desarrollo de prácticas espaciales. El resultado es la diferenciación de actos si se observan y reconstruyen a partir de la epistemología feminista, es decir, centrando la atención en las sujetas y lo que tenga para expresar,

---

<sup>15</sup> Esta autora hace una seria crítica a las formas en las que Haraway (1991) elaboró y presentó sus análisis para enfatizar las diferencias con las que se realizan los actos científicos, en su texto *Simians, Cyborgs and Woman*, lo cual resulta sumamente interesante porque Haraway es una de las académicas feministas norteamericanas más socorridas en la búsqueda de orientación con respecto a los temas de género, sin embargo, es valioso encontrar las críticas que hacen evidente estos vacíos en los análisis de otras autoras para formar un esquema de conocimiento más completo.

Más allá de los componentes esenciales obligados en una investigación (diseño, recolección, análisis, publicación de resultados), existen innumerables variaciones posibles respecto a cómo implementar una investigación desde el enfoque biográfico utilizando relatos de vida. Su anclaje disciplinar, cuestionamientos científico–epistemológicos o bien ético–ontológicos, son insoslayables y es necesario reflexionar en torno a ellos en el proceso de la investigación. (Cornejo, Mendoza y Rojas, 2008).

Se pueden corroborar tres aspectos diferentes de las historias y relatos de vida, 1) la historia de vida total que analiza íntegramente la vida de alguien; 2) el aspecto temático, en donde quien investiga sigue un determinado tema a lo largo de toda la vida relatada; y 3) la biografía preparada en la que la parte investigadora recorta y acomoda el material de la historia a fin de que sea más manejable y adecuado para su publicación. En este proceso en particular se tuvo una inclinación metodológica a indagar y seguir los relatos en el aspecto temático. Para encontrar los elementos que permiten una explicación del acontecer en la vida del grupo poblacional seleccionado en cuanto a los cómo de su cotidianidad con respecto a las prácticas espaciales.

#### Método de análisis

Uno de los aspectos más complicados de cualquier proceso de investigación es la elaboración de análisis que den cuenta fielmente de las explicaciones que se dan de la realidad. Este en particular tiene una orientación marcada a la investigación cualitativa y a los paradigmas emergentes que se posicionan frente a la tradición científica como el posmodernismo y los feminismos.

La intención es desmontar los significados de la información obtenida a partir EPEyMU y los relatos de vida (entrevistas semiestructuradas) con las sujetas para develar su situación de movilidad. El método bajo el cual se realizó este análisis fue con elementos del Giro Afectivo, que es una teoría que reconoce la participación de las emociones en relación con el cuerpo. Se considera que los roles de género que desarrollan las mujeres tienen una carga construida en este sentido en el que la encomienda es ver por el cuidado de otros y otras por encima de las necesidades propias.

### Protocolo de trabajo de campo

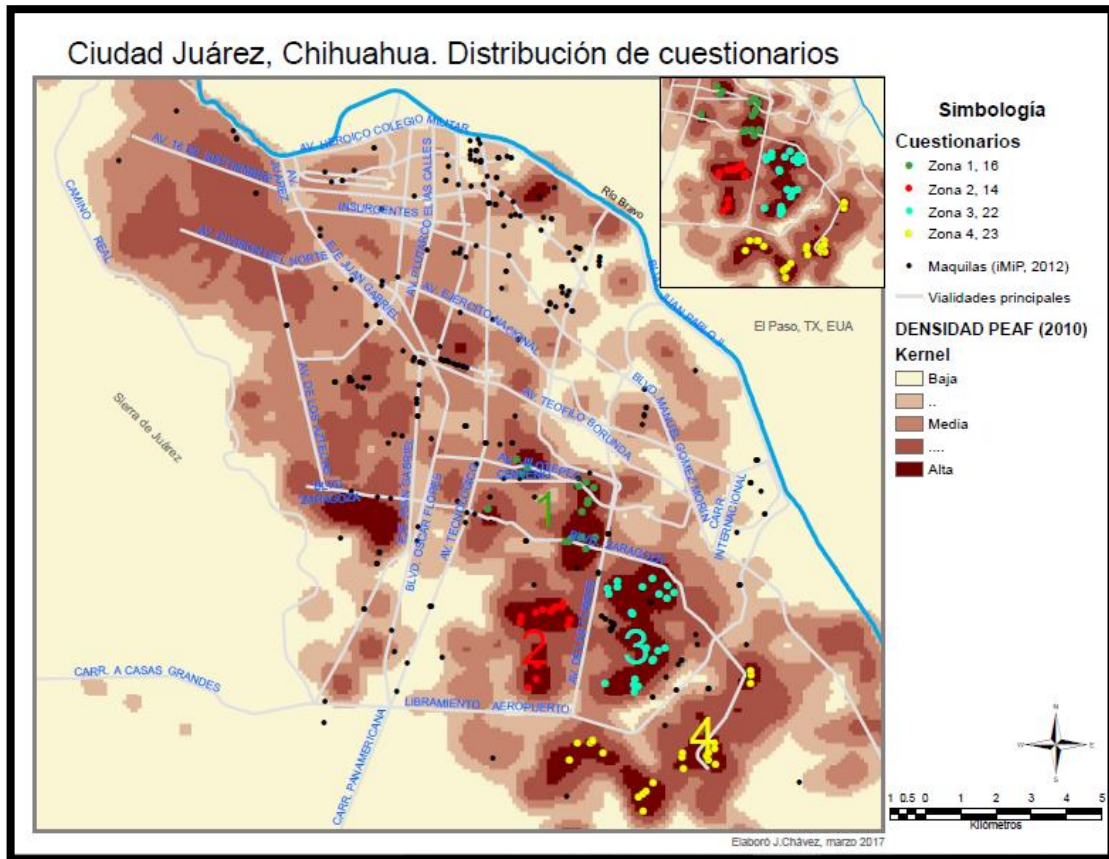
El ejercicio de densidad Kernel sirvió para identificar una mayor concentración PEAf con relación a la proximidad de las maquiladoras. Se definió así los lugares en donde se tenían mayores probabilidades de encontrar a las sujetas con el criterio de selección esto es que fueran mujeres/madres/trabajadoras (operadoras de producción) de maquiladora. Una vez concentrados estos datos se agregaron, en *software* científico de georreferenciación, el número y localización de predios de las zonas seleccionadas, y finalmente se obtuvieron de manera aleatoria los puntos para el levantamiento de datos.

### Algunos aspectos importantes de trabajo de campo

¿Qué hacer si en el predio no hay una mujer que cumpla con el perfil, o el predio no es un lugar para habitar o no está habitado? En los casos en los que se tuvo dificultad o imposibilidad de recopilar datos se procedió a localizar el predio siguiente inmediato hacia la derecha hasta encontrar a la informante, denominada Ego. Si la cuadra o manzana no fue suficiente para alcanzar el objetivo se siguió la calle en el mismo sentido y se continúa la búsqueda. Si el predio no fuera un lugar construido para vivienda o fuera un predio sin construcción como puede ser el caso de parques y estacionamientos se toma como frente la calle principal y se trabaja en la misma dirección. Al ser un cuadrante se iniciaba en cualquiera de las manzanas que eran más próximas.

En la figura 6 se tiene la localización de las zonas de trabajo denominadas z1, z2, z3 y z4. Las cuales representan una mayor densidad de espacios geográficos con PEAf en relación con la proximidad de las maquiladoras. Producto del ejercicio de la densidad Kernel. Las partes más oscuras permitieron correr otro algoritmo aleatorio para la ubicación de predios en las zonas seleccionadas para organizar la aplicación de cuestionarios en trabajo de campo.

Figura 6. Mapa de distribución de cuestionarios por número de predios



Fuente: Elaboración propia

Al llegar a los predios seleccionados, se preguntaba a quién atendía la solicitud si en esa vivienda habitaba una mujer que sea trabajadora de maquila, si la respuesta era negativa se seguía el protocolo establecido para pasar al siguiente predio. Si era afirmativa se preguntaba si esta mujer trabajadora es madre de familia, si la respuesta era no, se agradecía la atención y se continuaba la búsqueda. En este levantamiento de datos se protegen los datos de las encuestadas y entrevistadas. Se tiene la autorización firmada de las entrevistadas para el manejo científico de la información.

Figura 7. Mapa Z4 1/4. Ejemplo a) parque y b) estacionamiento



Fuente: elaboración propia

La figura 7 da cuenta de la importancia de definir un protocolo de campo para la toma de decisiones, en este ejemplo se puede observar que el ejercicio aleatorio no define exactamente hogares, sino predios, por lo que es importante saber que hacer en esos casos para no sesgar la aplicación de instrumentos.

### Construcción de experiencias de vida

Una vez aplicados los cuestionarios de la zona correspondiente se procedió a la selección de las mujeres con las que se trabajaron las experiencias de vida. Con las características de ser operadoras de producción y madres de familia.

Para las entrevistas se trabajó con una guía preparada previamente. Se procuró así también un espacio cómodo y de confianza para Ego. Las primeras preguntas fueron acerca del tiempo de residencia en Ciudad Juárez, y de lo que significa ser mujer en esta ciudad para posicionar su contexto y condición de género.

Lo siguiente fue con respecto a las diferentes áreas de residencia y cómo fue y es la movilidad urbana cotidiana desde estos lugares.

Una vez entablado el tema principal se solicitaba a Ego que recordara y narrara cómo en su caso particular se transforman las actividades de movilidad a partir del rol de trabajadora y lugar de trabajo, así como de su ubicación residencial. Para finalmente incluir el rol de la maternidad en los procesos de movilidad en la vida cotidiana. La conversación terminó con una pregunta que responda hacia lo que se considera como necesario en la ciudad para mejorar la situación de la movilidad para ella y sus menores.

Tabla 6. Distribución de instrumentos de captación

ZONA	PEAF	Nº de cuestionarios	Nº de experiencias de	Nº de ejercicios cartográfico
Z1	18.055	16	2	2
Z2	16.766	14	2	2
Z3	25.282	22	3	3
Z4	27.176	23	4	4
	<b>87.279</b>	<b>75</b>	<b>11</b>	<b>11</b>

Fuente: elaboración propia

### Ejercicios cartográficos

Con las mismas mujeres con las cuales se hicieron las entrevistas, para poder cerrar el ciclo de levantamiento de datos, se desarrollaron cartografías significantes. Estos imaginarios fueron elaborados con la información resultante del cuestionario y la experiencia construida con los lugares, caminos y medios mayormente utilizados por Ego para develar los significados y sentimientos ocultos en el proceso de la movilidad. Estos significados influyen en la toma de decisiones que se hace para la construcción de las formas, estrategias y prácticas espaciales.

Este ejercicio fue guiado a través de recuperar los lugares que Ego visita de manera frecuente. Indican sobre ellos los caminos habituales que utiliza para los trayectos y viajes que realiza en lo cotidiano en conjunto con la o las respuestas al por qué de estas decisiones. El logro de los materiales es significativo, esto porque el grado de autoconfianza de las sujetas es mínimo, por lo que estuvieron dudosas de la

capacidad para el dibujo, sin embargo, la contribución para el entendimiento y evidencia del conocimiento situado fue alcanzado.

La cartografía temática (significante para este estudio) tiene la característica de ser útil en las diferentes etapas de la investigación, como inventario, tratamiento de información, representación y comunicación de mensajes de acuerdo con los objetivos, la escala y la asignación del mapa temático (Gómez, 2004). La carta temática fue diseñada a partir de las ubicaciones de las viviendas, los lugares de trabajo, lugares de compras, de recreación, de instituciones escolares y otros identificados como habituales en la vida de Ego. Se incluye la traza de la ciudad para identificar calles y caminos sobre los cuales se señalaron los más frecuentes. Todo ello a partir de la expresión en dibujos por parte de ego, con un énfasis en lo que para ella significa la visita y tránsito a lugares y trayectos realizados.

#### Entrevistas a informantes clave

Para complementar el ciclo de recopilación de información se diseñó una guía para entrevistas semiestructuradas a informantes clave. Estas fueron las directoras de estancias infantiles, casas de cuidado diario, centros de cuidado y bienestar infantil, o guarderías IMSS del sector público que estén dentro de las zonas seleccionadas para el levantamiento de datos. La intención fue obtener información complementaria que permitiera identificar otros elementos que influyen en la toma de decisiones de las prácticas espaciales y de la movilidad de las sujetas del estudio.

La guía de entrevista fue diseñada en correspondencia a los objetivos concurrentes y que tiene preguntas acerca de la influencia que puede o no tener las áreas de residencia y laborales de las usuarias de los centros. Para indagar si éstos son parte o no de las estrategias de movilidad de las mujeres/madres/trabajadoras, así como de las prácticas espaciales en el contexto de este grupo poblacional. Estos centros son identificados a partir de los directorios oficiales vigentes en contraste con las áreas de las zonas con densidad Kernel.

Por otra parte, se consideró a las personas responsables del transporte de personal al interior de las maquiladoras como informantes clave para entender cómo se definen los recorridos del transporte de

personal. Se pretendía saber si en este diseño de viajes existen elementos con perspectiva de género que favorezcan la toma de decisiones para la movilidad urbana/cotidiana/laboral/ o del cuidado de las trabajadoras.

#### Trabajo de campo

En síntesis, se trató de responder cómo se construyen las prácticas espaciales de las madres trabajadoras de la industria maquiladora y de su grupo familiar a través de una metodología cualitativa que se conforma por tres instrumentos de captación de información. El primero de estos instrumentos es una encuesta cuyo cuestionario para el levantamiento de datos ha sido adaptado para obtener e identificar el contexto de las prácticas espaciales que tienen las sujetas en el espacio urbano.

El cuestionario quedó diseñado para mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora para observar las dinámicas familiares que implican las prácticas espaciales en Ciudad Juárez. Tiene secciones para datos de control, codificación y captura, así como para la identificación del área geográfica de los sitios de aplicación y de lo cual surge un inventario de colonias y maquiladoras de las zonas de levantamiento de datos, así como de otros elementos como los lugares que más frecuentan las mujeres de estas zonas geográficas. En el tercer apartado del instrumento inician los datos de identificación en donde las personas que entregan la información son denominadas Ego.

Se contemplan categorías de análisis como la edad, el estado civil, el tiempo de residencia, el lugar, puesto y horario de trabajo, edad y sexo de hijas e hijos con la finalidad de ir conformando el perfil de las sujetas de la encuesta. En el apartado sobre trayectorias residenciales se focaliza sobre las ubicaciones de vivienda desde el nacimiento de Ego o desde su llegada a la ciudad esto con la intención de sumar elementos de análisis en la segunda fase de construcción de experiencias de vida e ir identificando los motivos de la movilidad residencial como la adquisición de créditos hipotecarios, de nuevos estados civiles o cambio de

las áreas de trabajo lo cual pueden ser elementos que constituyen las prácticas espaciales en relación a los roles sociales establecidos.

Luego vienen la parte de las prácticas espaciales entre el lugar de residencia y trabajo en donde se identifican los medios de transporte. Las situaciones cotidianas de movilidad que incluyen los recorridos y tiempos de los viajes realizados por Ego. Así mismo se identifican las distancias en tiempo de acceso al transporte público. En el siguiente espacio se indaga sobre la movilidad cotidiana más allá de las salidas laborales, lo cual refiere al registro de los lugares y motivos más frecuentes para salir de las viviendas y se incluyen las situaciones en presencia de las y los hijos en estas situaciones para identificar situaciones diferenciadas por roles de género.

Lo anterior da paso a la sección temática de la movilidad del cuidado. Se pregunta sobre las formas de cuidado infantil, la situación diaria de vida de esta infancia como horarios y lugares escolares o de salud, medios y tiempos de transporte. Elementos que son parte de las situaciones en que dependen de las personas adultas y que sirve para develar quién o quiénes, y cómo se resuelven estas obligaciones familiares en lo cotidiano. Este apartado cierra con preguntas al respecto de tiempos de ocio y otras actividades para confirmar algunas respuestas anteriores y abrir otras respuestas a las formas de vida de Ego que permitan ver la realidad de la vida diaria en relación con la recreación familiar.

Otra parte del cuestionario recupera la percepción de los servicios urbanos en términos de centralidad y accesibilidad. Sobre transporte, alumbrado, lugares de trabajo, salud y recreación, y así como para identificar de primera mano cuáles son las mayores dificultades que estas sujetas tienen para la movilidad en la ciudad. Sirvió para identificar de manera concreta las estrategias, o parte de estas, que siguen para resolver las situaciones de conflicto. En la parte final del sondeo se tiene un apartado para abordar el tema de la economía en donde se trata el asunto de los ingresos y egresos de la vivienda, otros gastos frecuentes que incluyen lo que se destina al pago de servicios. Especialmente para el transporte personal y de las

personas que son responsabilidad de Ego. Cada una de estas secciones por separado y luego en conjunto son para construir un panorama general de la situación de las mujeres/madres/trabajadoras de la zona sur, en constante expansión, de Ciudad Juárez.

#### Aplicación de cuestionarios

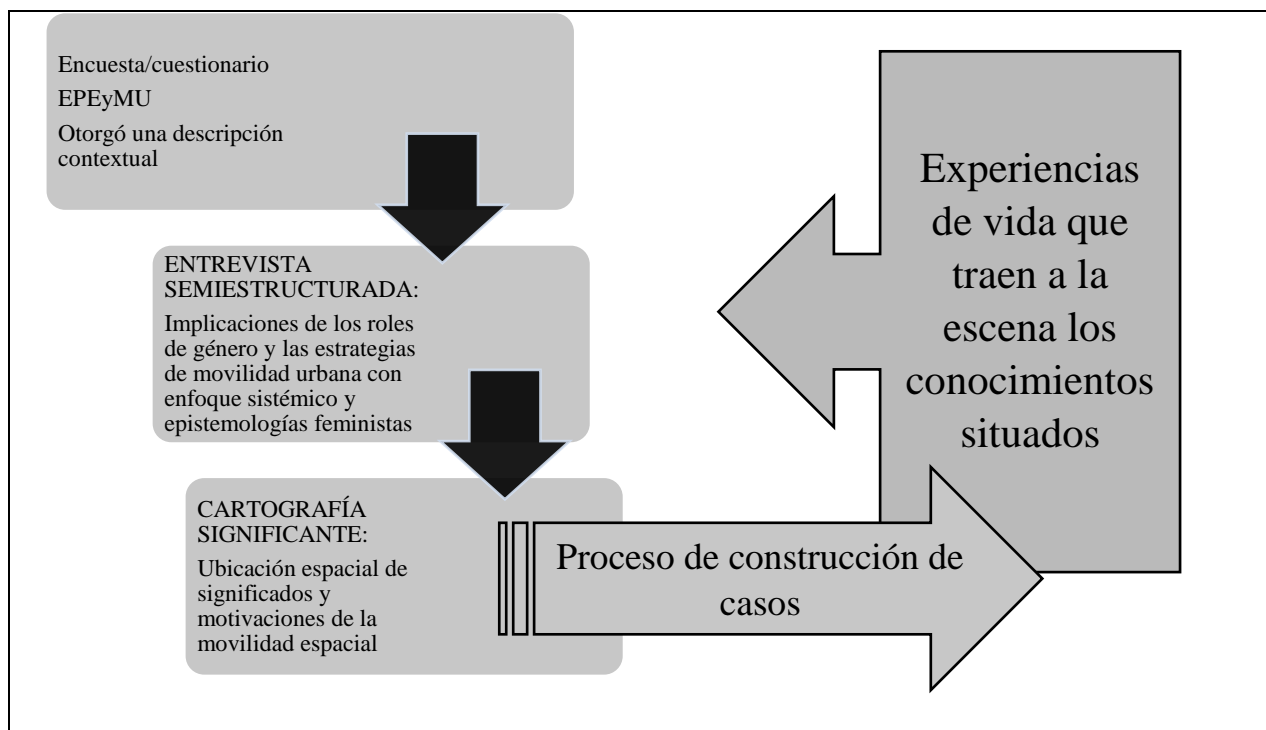
Definidos los lugares de aplicación de los instrumentos de levantamiento de información se hicieron recorridos previos para identificar correctamente los predios. La aplicación de un cuestionario requirió de dos a tres horas en campo. Incluye los recorridos de ubicación de predios, 40 ó 50 minutos desde el punto de partida hasta el predio seleccionado. Más el tiempo de ubicación exacta del predio que algunas veces fue de hasta 60 minutos. La traza de la ciudad no es confiable, ni ordenada. Tiene calles con nombres incorrectos o sin registro, así como callejones y veredas que impiden el acceso a ciertas áreas de la ciudad y que según la carta urbana son accesibles en automóvil.

El promedio de interacción con Ego era de 30 a 40 minutos para el llenado en totalidad de un cuestionario. Previa a la salida a campo se trabajaron mapas de identificación y se seleccionan los caminos más eficaces para llegar a las áreas seleccionadas. Esto requirió de dos o hasta tres visitas por semana para la aplicación de los instrumentos. La información se sistematizó en una tabla llamada plan de trabajo que contiene las direcciones de los predios con simbología para identificación, lo cual resultó práctico para realizar el trabajo de campo. Se acompañó de los mapas impresos para consulta en cada recorrido y registro del avance. Además del llenado de un diario de campo en el que se registró la información general de los casos abordados y los asuntos relacionados con el trabajo del día como los contratiempos y éxitos de la labor de investigación.

En la propuesta metodológica de este estudio se fijó como meta buscar los conocimientos situados de las mujeres que son madres y trabajadoras de maquiladora. Son quienes tienen las miradas parciales de la realidad social. Finalmente son quienes viven las consecuencias de una serie de toma de decisiones en la

planificación urbana. Esta estrategia metodológica ha llevado a la construcción de experiencias de vida a través de un proceso que implicó el levantamiento de datos a partir de un cuestionario sobre prácticas espaciales y movilidad urbana, entrevista semiestructurada y cartografía significativa. En conjunto conforman las experiencias de vida que permiten visualizar los conocimientos situados de estas sujetas. En la tabla 7 se puede observar esquemáticamente la propuesta metodológica en conjunto.

Tabla 7. Experiencias de vida, propuesta metodológica.



Fuente: elaboración propia

## Capítulo IV. Resultados: Las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente

En América Latina y el Caribe, más del 50% de los usuarios de los sistemas de transporte público son mujeres. Sin embargo, no todos nuestros sistemas se diseñan teniendo en cuenta sus necesidades y perspectivas (BID, 2016).

### Consideraciones conceptuales

En tiempos actuales hay una ineludible necesidad de expresar la vida de las mujeres en las urbes a partir de todo aquello que las cruza en corporalidad, género, estatus económico, social y laboral. Así como la postura local y la ubicación geográfica. Sin ello la realidad que este grupo social vive en cuanto a las prácticas espaciales cotidianas de vida es superficialmente comprendida. Por lo tanto, el tema de la interseccionalidad para explicar las prácticas espaciales es esencial. Permite contextualizar la forma en que las mujeres construyen las situaciones de vida que las identifican de manera particular en las ciudades.

Para el caso de Ciudad Juárez esta realidad se ha complejizado por un crecimiento histórico que ha dejado como consecuencia una urbe dispersa (PDUS, 2016). El recorrido de grandes distancias es el pan de cada día para la población residente. Razones por las cuales hay un significativo número de subcentros. Desde Carrión se explican como la re-localización de nuevas concentraciones de actividades y funciones urbanas por un lado, y por otro a partir de la determinación de centralización debido a las relaciones que se establecen entre el centro y la periferia inmediata (En Balbo, 2003). Es consecuencia de la falta de elementos que surgen a raíz de la separación del ejercicio de los derechos urbanos, específicamente del derecho a la ciudad. Las y los ciudadanos se posicionan de manera diferenciada en un mismo contexto en razón de la intersección de las categorías sociales, biológicas, económicas y políticas que les acompañan en su contexto de vida.

El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad

es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos (Carta Mundial por el derecho a la ciudad, 2004).

Entre los principales hallazgos que dejó la sistematización de los datos ha sido que existe evidencia de violencia estructural (Galtung, 1969). Existe en la cotidianidad de las mujeres/madres/trabajadoras de maquila debido al contexto social, económico, político, laboral y familiar que, aunque no implica violencia directa tiene consecuencias en las formas en las que se desarrollan las experiencias de las prácticas espaciales de sí mismas y de las infancias a su cargo.

Por otra parte, se encontró que el entramado urbano que es Ciudad Juárez tiene una referencia metafórica con el Rizoma (Deleuze y Guattari, 1994), en el que parece que hay crecimiento en vertical, ascendente, en orden, pero bajo la superficie las raicillas se esparcen a su modo, dejando crecer y muriendo al tiempo mismo. Con estas dos ideas concluye el estudio en capítulo de reflexiones finales, por lo que es importante abordarles para comunicar los significados e interpretación de los datos.

#### Violencia estructural

Los años de finales de los sesenta tuvieron una producción de teorías económicas y sociales de peso significativo. Ha sido la época en la que se concretaron las formas de vida moderna para los países latinoamericanos. En contexto de reciente industrialización y crecimiento económico en que las masas quedaron al margen de los beneficios, y las élites en la cima del éxito, y a partir de lo cual se sentaron las bases de la injusticia social. Lo opuesto a lo que Harvey (1973) ha definido como “como una medida de la distribución de beneficios y asignación de bienes en el proceso de trabajo, teniendo en cuenta los acuerdos sociales e institucionales existentes” (En Morales, 2013, p. 137).

Un período en el que la comunidad de pensadores como Lefebvre, Castells, Harvey y otros analizaron el presente ya carente de justicia social para todos los colectivos sociales. Que hoy en la segunda generación de población trabajadora de ese mundo moderno resiente las secuelas de dicha barbarie por la

falta del ejercicio de los derechos humanos básicos como el de la libertad. La violencia estructural, afirma Villarruel (2017), como categoría de análisis, permite observar lo que ocurre en las realidades exentas de conflictos armados violentos y además permite ampliar el conocimiento sobre otros fenómenos. Porque se puede armar un marco de referencia comparativo espacio – temporal que permite ver las razones subyacentes de las problemáticas (p. 13).

En Groten y Jasen (1981) se conceptualiza como la violencia que se produce o se sostiene por una estructura. Ofrecen ejemplos de ello, el daño psicológico, alienación, represión o desigualdad, tanto en aspectos materiales como lo pueden ser los ingresos o la alimentación, y no materiales como el acceso a servicios básicos como la seguridad (en Villarruel, 2017, p. 13). Al parecer la ventaja arbitraria que tiene este concepto sobre la cotidianidad es que genera indiscutibles efectos negativos no medibles desde el paradigma científico positivista. Adquiere cariz cualitativo que en los ejercicios científicos recibe críticas sobre la subjetividad que conlleva la hermenéutica.

Por su parte, Parra y Tortosa (2003) indican que el término es aplicable en las situaciones en que hay insatisfacción de las necesidades humanas básicas. En donde ya existen conflictos normalizados o violencia cultural, y ello tiene una influencia en los modos de vida de algunos grupos sociales derivado de la estratificación social (p.57). En Loeza (2017) que presenta reflexiones sobre los estudios decoloniales de Quijano (2008), se tiene que “al normalizar la desigualdad y la injusticia social, las narrativas públicas que fundamentan la colonialidad del poder dan sustento a la violencia cultural, estructural y directa, a la vez que las reproducen” (p. 255). Es lo que ha ocurrido en los espacios urbanos juarenses, donde sus grupos sociales en situación de margen han aceptado de manera pasiva las formas de opresión económica y social.

Estas prácticas que llevan a la sobrevivencia en lugar del disfrute de sus derechos humanos y urbanos. Como explican los textos citados hasta ahora, la razón de la violencia estructural es evidentemente el

modelo económico que desfavorece a las mayorías y enriquece a las elites. El producto de ellos son experiencias de vida que se dan en el borde del miedo, la inseguridad, el hambre, el encierro, la falta de centralidad, accesibilidad, movilidad y prácticas espaciales saturadas de cansancio. En el siguiente apartado en el que se presentan la sistematización de los datos del estudio se visualizan ejemplos claros y contundentes de esto que estructuralmente se provoca pero que físicamente no se ve. Cuyo mayor riesgo es que se continuaran reproduciendo si se sigue evitando la subjetividad de los ejercicios científicos. Porque son estos los que develan el verdadero sentir de las poblaciones a las que se le ha negado el derecho a la ciudad.

Las desigualdades sociales se tienen que pensar impregnadas de poder según Viveros (en Pontón, 2017). Hay una variedad de dimensiones de inferioridad para el caso de América Latina como la presencia de roles de género, clase, edad, estatus laboral, estado civil y la maternidad en una ciudad fronteriza que recarga la economía local en la industria maquiladora. Son elementos que se hacen presentes en los cuerpos de estas sujetas y que van determinando la forma en la que las prácticas espaciales se van construyendo a veces como estrategias de vida, a veces como respuesta a lo que el contexto les permite o a lo que las orilla.

El género se estudia a partir de la asociación con otras divisiones sociales (Gutiérrez en Colling y Tedeschi, 2019). Las que responden a través de la interacción con la producción de diferentes desigualdades y múltiples formas de discriminación, cuyo estudio tuvo origen con los análisis sobre la relación entre raza, género y etnicidad que dio paso a la conceptualización de la triple opresión como una forma de exhibir las secuelas de un sistema de creencias en el que la subordinación y el dominio de unas personas sobre otras son la esencia de la cotidianidad. Aunque la interseccionalidad se refiere principalmente a las divisiones sociales de género, raza, y etnicidad (Gutiérrez en Colling y Tedeschi, 2019). Aquí se argumenta que otras categorías como la edad, el estado civil y la maternidad junto con el

escenario laboral cuando se acumulan en una corporalidad específica se convierte en factores que aumentan la vulnerabilidad, la precariedad, la desigualdad, y la violencia social, urbana y estructural.

Hay procesos de legitimación por parte de diversas instituciones y actores sociales en las luchas por los derechos humanos de las mujeres y otros grupos vulnerables (González, 2007). Es necesario situar a las sujetas en contextos específicos para lograr develar la violencia estructural y simbólica que regularmente experimentan. De lo que no se habla ni se debate. El término de violencia estructural contiene mecanismos de poder como las causas de exclusiones y privaciones de la satisfacción de las necesidades humanas básicas de las personas.

Con el reconocimiento de que la situación económica no es el elemento único que la produce, sino que responde a la opresión política, la discriminación institucional o la legislación excluyente de algunos grupos sociales (ídem). Así como en este caso por la toma de decisiones para el desarrollo de las ciudades, que en el modelo neoliberal responde de manera frecuente a la propiedad privada y a las ganancias monetarias del uso de suelo. Como es el caso de las maquiladoras y el cómo se distribuyen en Ciudad Juárez. En ubicaciones desarticuladas con otros espacios para la vivienda, la salud, la educación, la alimentación o la recreación.

Cuando se trata de violencia estructural se trata también de pobreza. Se hacen observables las relaciones de poder que dan paso a más empobrecimiento y otras desigualdades (Parra y Tortosa, 2003, en González, 2007). El espacio pluridimensional de Bourdieu funciona como espacio de fuerzas que se estructura con diversas variables (lo político, lo económico, lo social, lo educativo, etc.), en donde los agentes del espacio social se ubican en posiciones relativas que constituyen el *habitus* que es la aceptación de la estructura a la que se pertenece. Por la cual se incorporan las prácticas sociales para ser funcional en el contexto en respuesta a ello (Calderone, 2004). La falta de concienciación sobre ello lleva a la

incorporación de la violencia simbólica, que no se ve, pero se vive, y la estructural, que se experimenta en espacio indiferente.

En el espacio persisten los eventos de violencia simbólica y estructural y las poblaciones de diferente caracterización solo las experimentan. Es necesario hacer notar que ello tiene consecuencias sobre la vida misma de las personas en sociedad. De esto trata el siguiente apartado en el que se muestra como la ciudad dispersa como contexto y los cuerpos de mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora cargan las secuelas de la interseccionalidad de su género, clase y condición social en la urbe fronteriza. Que a su vez les genera violencia estructural. Este espacio urbano disperso con una población mayor al millón trescientas mil personas (INEGI, 2015), contiene en sí mismo una extensa variedad de necesidades para la movilidad urbana que es determinada por los diferentes grupos sociales que en él convergen. La constitución de la ciudad es fuente directa de violencia estructural.

#### Ciudad rizoma

Ciudad Juárez se ha caracterizado por un crecimiento de los subcentros de manera acelerada en los últimos cincuenta años (Bass, 2013). Esto responde a la demanda que ha tenido el modelo neoliberal de crecer los intereses económicos sin importar las necesidades de la sociedad en general. Como ya se mencionó en la primera parte, el modelo neoliberal ha implicado una serie de toma de decisiones que ha preferido la atracción de inversión industrial sobre la lucha por los derechos laborales de las comunidades trabajadoras.

Esto ha modificado la morfología de la urbe, en complicidad con quienes hacen de la especulación del suelo el mayor negocio. En donde las constructoras solapadas por el INFONAVIT han provocado que la ciudad crezca de manera irregular, dispersas y lejos de una urbanización. Con las implicaciones que ello tiene, es decir, con la dignidad por delante a través de servicios e infraestructura urbana a la altura de las necesidades de los colectivos sociales.

A cambio de esto se tiene una ciudad rizomática. El rizoma que describen Deleuze y Guattari (1994) tiene formas diversas, con extensión ramificada hasta sub-concentraciones en bulbos que en esta urbe se concretan en los fraccionamientos que se han establecido en el suroriente de Ciudad Juárez. En un rizoma hay lo peor y lo mejor, y esas conglomeraciones “surorientanas” también lo tienen. Sobresalen viviendas en la derrota total, deshabitadas, llenas de basura, pero también otras, las más aclimatadas, de dobles pisos, bien ajustadas a la estética que pocos pueden pagar.

El rizoma, dicen Deleuze y Guattari en su texto sobre capitalismo y esquizofrenia, tienen principios de conexión y de heterogeneidad, esto es que cualquier pinto del rizoma puede ser conectado con cualquier otro. Así parece el espacio geográfico que fue seleccionado para el estudio cuando se encuentra la población que habita la ciudad como los nuevos precarios urbanos que ocupan el suroriente. Que provienen de historias jamás contadas. Todas diferentes pero iguales al mismo tiempo. Punto de encuentro es la maquiladora, y con temor a caer en el error al asemejar a las personas con raicillas, los puntos de encuentro son las líneas de producción, nuevamente heterogéneas y conectadas a través de la clase operadora de producción.

El rizoma tiene un tercer principio el de multiplicidad, tamaños y dimensiones. Se asemejan a otra característica inmobiliaria juareense. Donde existen fraccionamientos diminutos de una, dos o tres cuadras hasta los enormes que de manera histórica (pobrementemente) han edificado hasta once etapas fraccionarias como es el caso de Riberas del Bravo. Estas dimensiones cambian la naturaleza, el trabajo de campo de esta investigación resultó en una expresión constante “parecen ecosistemas diferentes” cuando se cambiaba de rumbo urbano al recorrer la ciudad de cuarenta minutos a una hora.

La trama de la ciudad cambia kilómetro a kilómetro. Ciudad Juárez tiene un aumento de dimensiones en una multiplicidad que cambia la naturaleza del territorio fronterizo, y los procesos y fenómenos sociales, culturales o territoriales son multiplicidades (Moreno, 2013). Físicamente es improbable sentir

el rizoma. Este se devela cuando se intenta comprender cómo es la ciudad en el suroriente, allá donde nunca se visita, allá donde hay raíces y raicillas, donde unas crecen y a consecuencia de ello otras mueren. Nuevamente la aclaración, esto solo es metáfora de la ciudad escondida en el sur de Ciudad Juárez.

#### Prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras en el suroriente de Ciudad Juárez

Este apartado contiene los resultados de la EPEyMU. Forma parte de la metodología propuesta para el levantamiento de datos de este estudio. El cuestionario fue aplicado a partir del mes de marzo de 2017, lo cual incluyó el periodo de las pruebas piloto que permitieron hacer las adecuaciones previas a la aplicación final. Este proceso otorgó la oportunidad de recuperación de datos pertinentes a la realidad del grupo social seleccionado. Los resultados se presentan sobre la base de los casos válidos que son el 77.33% de los folios levantados en veintiséis colonias ubicadas en el sur de Ciudad Juárez. En las zonas con mayor densidad de mujeres trabajadoras que fueron previamente seleccionadas para el trabajo de campo.

Las colonias en donde se levantaron los datos son: Aeropuerto, Ampliación Aeropuerto, Bosques de Salvarcar, Castillo Peraza, El Fortín, Hacienda de las Torres, Hacienda Universidad, Horizontes del Sur, Infonavit Aeropuerto, Infonavit Solidaridad, Juárez Nuevo, Las Gladiolas, Lucio Blanco, Misiones Del Real, Municipio Libre, Olivia Espinoza, Parajes de Oriente, Parajes del Sur, Porfirio Silva, Fraccionamiento Gómez Morín, Praderas Del Sur, Rincones de Salvarcar, Roma, Tierra Nueva 1, Torres del PRI, Eco 2000, Y Vista de la Aurora.

Con las respuestas recopiladas a través del cuestionario de la EPEyMU, se generó una base de datos en la que se vaciaron y se limpiaron para el análisis. Fue de alta complejidad debido a que el documento se convirtió en una guía de entrevista durante el trabajo de campo. Por razones de la generación de confianza que se logró en las interacciones y en las que las mujeres se mostraban expresivas más allá de la concreción de respuestas que se les solicitaron. Se generó un amplio proceso de agrupamiento de respuestas que cuando se revisan bajo la perspectiva de género, el cruce de categorías de análisis permite

una profundidad significativa en las reflexiones. Una vez concluida la fase de limpieza, se procesó la información en *Statistical Package for the Social Sciences (SPSS 23)* para la contextualización de situaciones cotidianas por las que atraviesa este grupo de mujeres.

#### Perfil de Ego

El promedio de edad de las mujeres encuestadas es de 40.47 años. El 29.3% nacieron en el estado de Chihuahua (25.9% correspondientes a Ciudad Juárez). El 20.7% en Durango y el 15.5% en Coahuila, el resto en los estados de Chiapas, Sinaloa, México, Sonora, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz y Zacatecas que en conjunto suman el 31.1%. En tanto que el 12.1% de ellas vive en Ciudad Juárez desde hace 25 años en promedio. El 13.8% siempre ha vivido aquí, el resto varía en el período de residencia. Lo cual demuestra que la localidad sigue siendo una ciudad de diversidad migrante, por lo que las formas de ver y sentir la ciudad algunas veces tienen referentes diferenciados. Surge aquí la primera categoría de la intersección de género, ser mujer migrante, que coloca a las sujetas en una posición complicada para la búsqueda de identidad territorial.

El 92% de esta población comparte la maternidad responsable como una característica de vida. Representa la segunda categoría de la interseccionalidad, así como la tercera en que el 53.4% declaró estar casada. El 17.3% en unión libre, el 5.1% en situación de separación y divorcio, y el 5.2% dijeron ser viudas (ninguna de ellas especificó las causas de viudez). Resalta que solo el 19% de ellas mencionan ser solteras, lo cual las define como madres autónomas. Son quienes se hacen cargo de la tutela, cuidado y manutención de sus menores. A diferencia de las que declaran estar en procesos de separación y divorcio que aún tienen un lazo compartido con los varones respecto al cuidado y manutención de los hijos e hijas. Solo en el ámbito de lo económico porque respecto al cuidado de las y los menores y como se verá más adelante, es responsabilidad asignada a los cuerpos de mujer.

Las encuestadas refieren que cuando reciben ingresos extras las razones son dos, la primera es que ese ingreso es el sueldo del esposo o pareja. La otra, que es la manutención de menores en caso de separación o divorcio. En promedio son 630 pesos. El análisis muestra que el 19% de estas mujeres no recibe ninguna clase de apoyo económico a parte del salario semanal de su trabajo como operadoras de producción. En cuanto a los ingresos netos que estas mujeres perciben se tiene que en promedio reciben un salario de 1095.25 pesos por semana trabajada. La entrada económica menor es de 400 y la mayor de 1800 pesos del total de los casos válidos de la encuesta. Así mismo, se tiene que el 94.8% de estas mujeres realiza pago semanal de vivienda por 298.18 pesos, lo cual refiere el 27.22% del ingreso promedio. Es superior a lo que Borja (2012) sugiere como un pago justo, que sería menor al 10% del ingreso mensual.

Esto es parte de las discusiones que el autor tiene en los temas de la reivindicación urbana. Donde denuncia que hay que vincular el derecho a la ciudad con los retos sociales, entre los que se encuentran “la escasez de vivienda accesible e integrada al tejido urbano y los desahucios o endeudamientos inasumibles” (p. 218). Uno de los factores que coloca a estas mujeres y sus familias en situación de vulnerabilidad económica y precariedad urbana.

Estas mujeres han tenido de cero a siete cambios residenciales: 35.1% un cambio; 26.3% dos y; 24.6% tres; el último de estos según se registró en la encuesta es por compra de vivienda para la familia, la mayoría por medio de créditos de Infonavit. El último cambio es a las colonias que pertenecen al sur de la ciudad por las orientaciones que reciben de parte de las constructoras que promueven la compraventa a crédito. Son quienes les indican en dónde hay viviendas disponibles. Esto ha generado que esta parte de la ciudad se haya convertido en el nuevo margen, según las observaciones de campo. En donde los servicios de mantenimiento y limpieza distan de ser lo digno para las familias.

La encuesta no considera a detalle a nombre de quién están las propiedades. Cuando las viviendas son registradas como propiedad de los varones jefes de familia, las mujeres quedan en otra situación de

vulnerabilidad económica. En casos específicos resulta en materia de violencia patrimonial por cuestiones de género (asunto que puede ser parte de futuros estudios en la ciudad) porque reducen la estabilidad, la seguridad y la toma de decisiones para las madres/esposas (Lagarde, 2014).

[...] violencia patrimonial de género es el conjunto de medidas de control sobre el patrimonio –tierra–, instituidas y sostenidas por una combinación de pautas socioculturales locales y normas reguladas por el Estado, que están ocasionando, en particular sobre las mujeres, perjuicios, inseguridad, discriminación, estado de vulnerabilidad, situación de dependencia y perpetuación de subordinación, en detrimento y afectación de su supervivencia y la satisfacción de sus necesidades vitales, (Flores y Espejel, 2012).

El problema que se alcanza a observar al respecto es que hay una situación de aceptación de la realidad económica en la que se refiere a estas prácticas laborales como buenas en la percepción de esta población. Es una consecuencia de cerca de sesenta años de industrialización y urbanización sin conciencia de que lo más necesario de los contextos urbanos es lograr espacios dignos para la vida de las personas.

#### Movilidad cotidiana rumbo al enclaustrado urbano

Se preguntó a las mujeres sobre cuál es el motivo más frecuente por el cual salen del hogar a cualquier parte de la ciudad. Lo que resultó es que el 74% es para ir al trabajo y el 12% para ir de compras, mayormente a surtir despensa. El resto de las respuestas entre 1.7 y 3.4% por otros motivos como cuidar a otros, ir al médico, ir a la escuela o hacer deporte como se puede observar en la tabla 8.

En cuanto a los medios para la resolución de la movilidad urbana se preguntó directamente si se hace uso de vehículo particular, y el 69% respondió que sí. De ese total algunos casos reportan que los vehículos son prestados. Por lo que no se puede concluir que estas mujeres son poseedoras de vehículos motores. Sino que se las agencian para hacer uso de estos y resolver la movilidad en el momento. Es parte de las estrategias que estas mujeres construyen para resolver el tema de la movilidad cuando se presentan situaciones fuera de lo laboral o lo cotidiano. El 29.3% no hace uso de ninguna clase de vehículo y el 1.7% usa taxi al menos una vez a la semana (tabla 8).

Es necesario, detenerse un momento y reflexionar si estas estrategias realmente son intencionadas, porque como expresa Hernández (2011),

la agencia se refiere a la “toma de conciencia de la propia subordinación como mujer por la construcción social de la diferencia sexual; agencia que es vista también como potencialidad para luchar por la construcción de una nueva sociedad donde desaparezca la subordinación de las mujeres. El concepto de agencia al que me refiero, permitiría a las mujeres ser sujetos capaces de conocer su posición desde el género, la clase y la región de procedencia, en las estructuras políticas y sociales en las que participan” (p. 2).

El 50% de las mujeres de la encuesta reportan que no hacen uso del transporte público durante la semana. El 27.6% hacen uso de este al menos dos veces, el resto corresponde a uso de una, tres, cuatro, siete o diez veces a la semana entre el 1.7 y el 8.6%. Los datos de la tabla 8 permiten obtener los rangos de uso del transporte laboral y otros medios para la movilidad de las mujeres/madres/trabajadoras que fue uno de los objetivos metodológicos del instrumento cuestionario.

Tabla 8. Motivaciones para salir del hogar y uso de vehículos particulares

<b>6.A.2 ¿Cuál es el motivo más frecuente por el cual sale de su hogar a cualquier parte de la ciudad?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A JUGAR	1	1.7	1.7	1.7
	CUIDAR HERMANO ENFERMO	1	1.7	1.7	3.4
	DESPENSA	7	12.1	12.1	15.5
	ESCUELA	2	3.4	3.4	19.0
	MEDICO	2	3.4	3.4	22.4
	NO CONTESTA	1	1.7	1.7	24.1
	TRABAJO	43	<b>74.1</b>	74.1	98.3
	VISITAR A FAMILIARES	1	1.7	1.7	100.0
	Total	58	100.0	100.0	
<b>6.A.3 ¿hace uso al menos una vez a la semana de un vehículo particular?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	AUTO PARTICULAR	40	<b>69.0</b>	69.0	69.0
	NINGUNO	17	29.3	29.3	98.3
	TAXI	1	1.7	1.7	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Tabla 9. Lugares frecuentes de Ego sin compañía

6.A.6 Mencione los lugares que visita con mayor frecuencia sin compañía.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	MÉDICO Y TRABAJO	12	20.7	20.7	20.7
	NINGUNO	4	6.9	6.9	27.6
	NO CONTESTA	1	1.7	1.7	29.3
	TIENDA	1	1.7	1.7	31.0
	TRABAJO	37	63.8	63.8	94.8
	TRABAJO Y ESCUELA	1	1.7	1.7	96.6
	TRABAJO Y RECIBOS	1	1.7	1.7	98.3
	TRABAJO Y SEGUNDAS	1	1.7	1.7	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

De los lugares que estas mujeres visitan con mayor frecuencia sin compañía se tiene que el sitio de trabajo es el más frecuente con un 63.8%. Seguido de un 20.7% que respondieron que la visita médica y sólo el 6.9% menciona que no salen solas a ningún lugar. El resto de las respuestas que fueron salir a pagar servicios, ir a la tienda, a la escuela o a las segundas se obtuvieron en un 1.7%, lo cual hasta este momento genera la identificación de los lugares de trabajo, de habitación y las dinámicas cotidianas de las prácticas espaciales de las encuestadas (ver tabla 9).

Como parte de las observaciones se tiene que Ego carece de actividades de esparcimiento, y como se verá en otras secciones parte de los hallazgos es que estas mujeres se dedican al trabajo y al cumplimiento de los roles de género femenino. Como es cumplir con las responsabilidades domésticas y el cuidado de las y los hijos. El tiempo libre es utilizado para permanecer en las viviendas, de lo que se puede expresar que es una población que no ejerce el derecho a la ciudad de manera personal si no que elabora estrategias para la sobrevivencia económica y para la resolución de los quehaceres propios de su género.

El ejercicio del derecho a la ciudad tiene implicaciones de condicionamiento de las formas físicas y de índole política en el desarrollo urbano. Este derecho depende de la ciudadanía activa que contrarreste las

dinámicas de exclusión que la urbanización provoca (Borja, 2012, p. 218). Como se observa en estos resultados no es el caso de este grupo social que vive para trabajar y cuidar a otros, no para discutir y participar en los debates de construcción de la ciudad incluyente.

Destaca que el 91.4% de las mujeres reportan no tener dificultades físicas que les impidan la movilidad autónoma. Sólo el 6.8% menciona que es por razones de alergias, lesiones, debilidad visual y embarazo que la movilidad es limitada o dependiente, pero no una limitante para continuar con las prácticas espaciales por razones de obligación.

### Prácticas espaciales y trabajo: anclajes al neoliberalismo

En cuanto a la movilidad laboral que se refiere a las formas y medios que se utilizan para llegar o regresar de los sitios de trabajo de manera cotidiana, se tiene que el 93.1% de las encuestadas salen directamente de su hogar. El 94.8% hace un trayecto sin escalas, esto es casa-trabajo. El 6.9% tienen una escala en casa de una amistad o de familiares lo cual se vincula directamente con el cuidado de menores. En tanto que, en los trayectos de regreso del trabajo el 96.5% de las trabajadoras lo hacen directamente a sus viviendas y el sólo el 3.4% hacen una escala en casa de algún familiar.

En cuanto a los medios para la movilidad laboral se tiene que el 67.2% de las trabajadoras de maquila que contestaron la encuesta utilizan el transporte que las empresas proporcionan. El 24.1% usan un vehículo particular y sólo el 3.4% caminan o usan transporte público. El 1.7% hacen una combinación de medios como el automóvil particular y el transporte de personal. Este elemento es fundamental en la construcción de estrategias para la movilidad urbana. Si las maquiladoras donde ellas laboran no contaran con ese servicio ellas optarían por otra fuente de empleo que si tuviera esta prestación.

Las encuestadas calculan como un mínimo de tiempo tres minutos para trasladarse a su trabajo y un máximo de dos horas. De lo cual se obtuvo una media de 27.28 minutos. Destaca que el 19% de ellas llega en 20 minutos, el 17.2% en 30, el 13.8% en 15, el 6.9% en 25 y el 5.2% en 50 minutos. Esto estaría indicando que el 43.1% de estas mujeres viven a distancias más largas de sus sitios de trabajo. Más de 30

minutos de recorrido que aun considerando las horas pico es un tiempo significativo que se incluye en las jornadas laborales sin remuneración económica.

Tabla 10. Promedio de minutos en trayectos al trabajo.

Estadísticos descriptivos					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
5.4. ¿Cuántos minutos gasta en promedio en un viaje hasta su sitio de trabajo (sólo ida):	58	3	120	27.28	21.906
N válido (por lista)	58				

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Desde la vivienda de las trabajadoras se necesita caminar como mínimo cero minutos y como máximo veinticinco minutos para llegar hasta la parada de un servicio de transporte público. Es usado de manera más frecuente que otros, y cuyo promedio es de 6.52 minutos de trayecto de camino para llegar a donde suben a las unidades de transporte colectivo urbano. Un indicador de la falta de sistematización del transporte público y por tanto de la disparidad en cuanto a la distribución y accesibilidad en las diferentes zonas de la ciudad (observar tabla 10).

Entre las estrategias ante situaciones eventuales como la pérdida del transporte de personal que se utiliza regularmente para ir al trabajo, la forma en la que las mujeres solucionan es de manera autónoma utilizando otros medios de transporte alterno al habitual o caminando, 82.7%. En menor medida solicitando apoyo a otras personas que van al mismo lugar para compartir vehículos y viajes, 1.7%. Sólo el 3.4% respondió que en casos así no va a trabajar. Esto simboliza que las mujeres son estrategias para el cumplimiento de las responsabilidades laborales lo que significa sortear las limitaciones en cuanto los medios y formas de transporte.

### Prácticas espaciales al interior de la ciudad

En cuanto a otras motivaciones que obstaculizan o hacen complicada la salida de las viviendas, se tiene en la encuesta que el 15.4% de estas mujeres reporta que sí tiene dificultades para salir de sus casas cuando existen eventualidades climáticas como los fuertes vientos e inundaciones provocadas por las lluvias de temporada, lo que da cuenta de que los servicios de infraestructura urbana no son los requeridos en casos de contingencias climáticas. Por otra parte, el 24% de ellas declara haber dedicado tiempo a otras actividades a parte de su trabajo en la maquila como: venta de cosméticos, ropa o zapatos, venta de alimentos, o cuidado de otros menores, lo cual responde a otro tipo de estrategias para la solvencia económica, y las cuales se desarrollan en las viviendas o en los lugares de trabajo o por lo menos con la gente con la que interactúan en estos espacios.

Tabla 11. Responsabilidades familiares y horarios de trabajo.

<b>5.10. ¿Cómo se articulan las responsabilidades domésticas y familiares con los horarios de trabajo entre usted y su esposo, pareja u/otro similar?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	APOYO DE FAMILIAR O PARENTE	2	3.4	3.4	3.4
	RESPONSABILIDAD SOLO DE EGO	18	31.0	31.0	34.5
	SE COMPARTEN LABORES DOMESTICAS	23	39.7	39.7	74.1
	SE INTERCAMBIAN JORNADAS CONTRATURNO	15	25.9	25.9	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Para la atención a las responsabilidades domésticas estas mujeres refieren tener apoyos familiares para el cuidado de menores y labores domésticas (39.7%), el intercambio de jornadas contra turno de sus parejas (25.9%), este último también vinculado al cuidado infantil, y lo que más destaca es que el 31% de estas mujeres refieren las responsabilidades como de ellas únicamente, referente a la tabla 11. La

resolución de las responsabilidades en el ámbito de lo privado, es un elemento que forma parte de la construcción de estrategias para la movilidad, de cualquier tipo, esto en razón de que las cargas por género para el caso de las mujeres las implica en el empalme de roles más que en la conquista de un ámbito o el abandono del otro, es decir, que hasta no cumplir con lo establecido dentro del hogar, no se toman las obligaciones del ámbito público como lo es salir a trabajar en las maquiladoras.

#### Movilidad del cuidado: atadura del género

La movilidad del cuidado es la que da cuenta de las formas, medios y trayectos en el ámbito urbano que las mujeres (o los hombres) hacen para cooperar con las necesidades de movilidad urbana que tienen otras personas. Para el caso de esta encuesta son las que tienen sus hijos e hijas para el traslado a escuelas, servicios médicos y otras actividades como la recreación, el esparcimiento, los deportes o actividades culturales.

En lo específico se tiene que en el 49% de los casos en que las mujeres están trabajando las y los menores están en las viviendas bajo el cuidado de alguien más. Puede ser con otras hijas e hijos mayores, esposos o parejas actuales de ego, familiares o amistades. En el 24.6% de las experiencias compartidas acerca de esto es que se encuentran en las escuelas. El 19% de ellos por ser independientes o mayores de edad, la respuesta de estadía es variada. En el registro de traslados a las escuelas son las mujeres quienes realizan este acompañamiento en un 38%, el resto de los casos van solos, o los lleva alguien más, como sus hermanas o hermanos mayores, padres o parejas actuales, familiares o amistades.

Existe una diversidad en las respuestas dadas al cuestionamiento acerca de quién lleva a las y los hijos a la escuela. De las cuales aparece con frecuencia la presencia de Ego con un 28.1% en los casos en los que sale del hogar y llega hasta la institución escolar. En segundo lugar, se tiene el caso de las y los hijos que son independientes para resolver esta necesidad de movilidad. Entre las estrategias que Ego elabora para resolver la movilidad del cuidado están el hecho de solo encaminar hasta la parada del transporte,

sobre todo cuando se trata de mujeres en edad escolar. El uso de transportes escolares y públicos o que otras y otros actores las y los lleven. En el caso de algunos familiares destacan abuelas, abuelos, tías e hijos e hijas mayores.

En los casos de hijos e hijas independientes, mayores de edad, llegan al 19%. Para los que van solos o solas a la escuela, aunque sean menores de edad son el 5.4%. La escuela está cerca del domicilio o no hay quien más los acerque. La presencia de menores en edad escolar en el hogar aumenta en las encuestadas la movilidad del cuidado que se caracteriza por cuestiones de género. El rol de maternidad que implica la protección y cuidado de otros genera trayectos y recorridos a destinos para que otras personas resuelvan alguna actividad escolar, de salud, o de esparcimiento. Por lo que parte de los cómo se construyen las prácticas espaciales también indica que se decide por ubicar planteles escolares cercanos a las viviendas para aliviar la necesidad del servicio educativo sin tener que sortear la necesidad de un medio de transporte motorizado privado.

Si se agrupan los resultados en los que Ego aparece para encaminar o para alternar con otras y otros actores los trayectos a las escuelas de hijos e hijas la participación es de más del 40%. El padre tiene una participación del 7% en estas actividades. Las mujeres contestaron sobre esto que la pareja actual y amistades también son quienes llevan a las y los hijos lo cual se refleja en los resultados con un 5.4%. En tanto que el 14.3% lo suman otros actores, en este tema cabe aclarar que las respuestas de NA y No asiste, corresponden a menores que por razones de recién llegados a la ciudad o por abandono temporal no asistían a la escuela en el período de levantamiento de los datos.

Lo anterior, desde la perspectiva educativa es un dato que merecería especial atención como otra línea de investigación pendiente. Para la realización de los trayectos escolares se tiene que la mayoría de estos se hacen caminando lo cual responde a que las escuelas son accesibles en tiempo y distancia. Para el caso de quienes asisten a primaria y secundaria. Los que asisten a las preparatorias y bachilleratos enfrentan la

dispersión y escasez de instituciones. Se hace uso de transportes públicos urbanos y escolares en alternancia con caminar porque las colonias en su mayoría carecen de rutas alimentadoras y micro locales de transporte público que conecten al resto del sistema de transporte público.

Se observa que el transporte público está en las grandes avenidas y para llegar a ellas hay que caminar como ya se vio en la sección de movilidad cotidiana. En cuestiones de tiempo, las encuestadas refieren que sus escolares requieren de diez a noventa minutos para trasladarse de la vivienda a los centros educativos. El 36.8% utiliza el menor tiempo y el 5.3% el máximo, en tanto que el 14% requiere de al menos 30 minutos para llegar a la escuela. El resto de las respuestas varía en 1.8% para cada tipo de respuesta, que implica los tiempos entre diez y noventa minutos.

Para el caso de las y los menores de cero a cuatro años que no son escolares se preguntó sobre el uso de servicios de cuidado infantil y guarderías. Se obtuvo que el 5.4% sí hace o hizo uso en algún momento de estos. El resto de los resultados revelan que, aunque existen servicios y centros de cuidado infantil estos no se utilizan porque se buscan otras estrategias para el cuidado de menores como la ayuda de familiares, parientes, amistades o personas vecinas cercanas a las viviendas de Ego al momento de tener infantes en edad temprana.

Las abuelas tienen una presencia del 8.8% en este rubro, y destaca la respuesta de no hay o no había necesidad de cuidado infantil con más del 22%. En el imaginario del grupo encuestado las y los niños pueden quedarse en casa o al cuidado de otras personas. No hay un concepto del cuidado infantil como algo necesario o importante en la etapa temprana de la niñez. El interés es mantenerlos seguros más que en procesos educativos en edades iniciales.

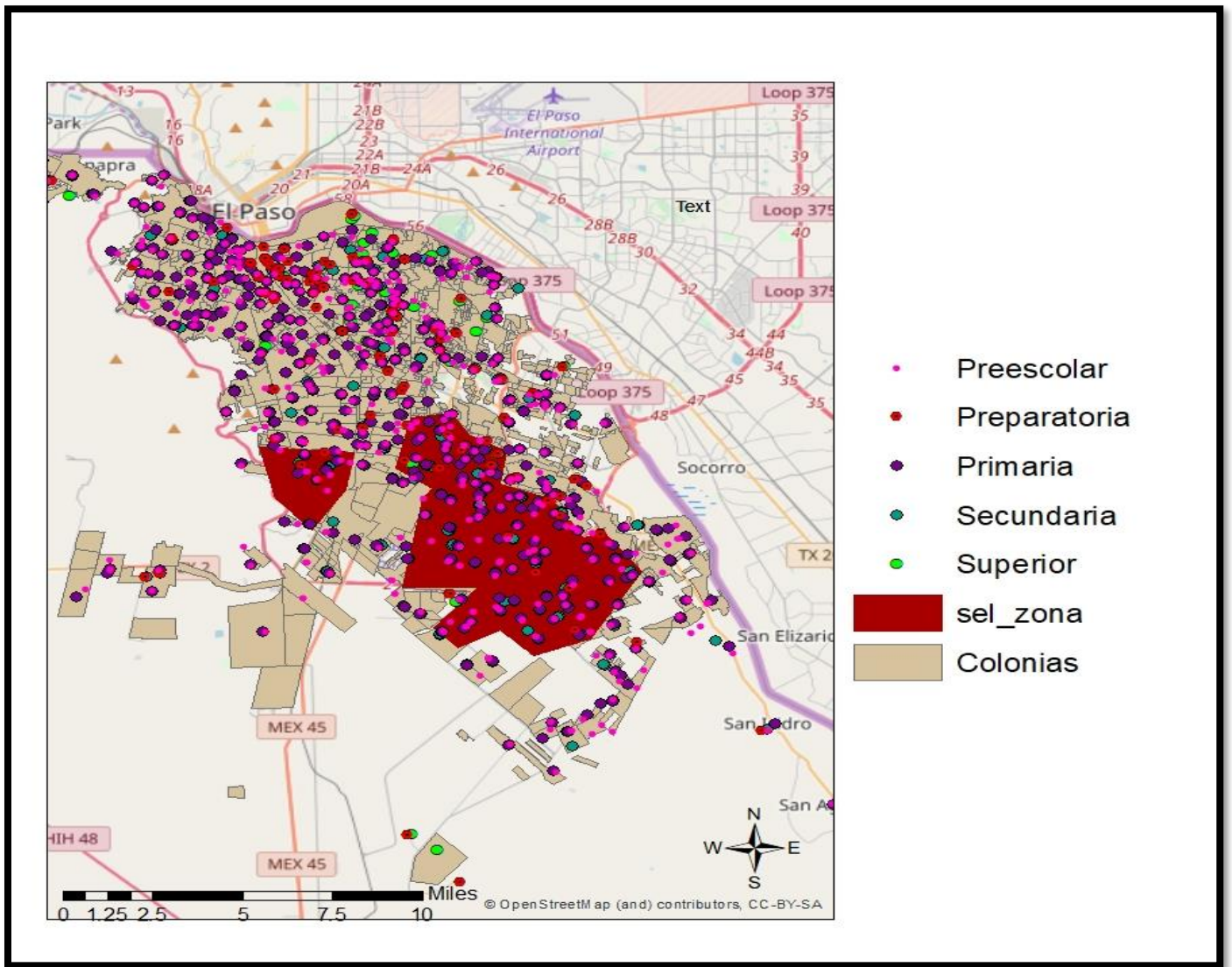
En términos generales significa que la población encuestada no utiliza o ha utilizado los servicios por la falta de confianza para el cuidado de sus hijos e hijas, porque hay quién lo haga, porque hay acuerdos

para el trabajo de mamá y papá en turnos diferentes para alternar el cuidado. Porque Ego se dedica al hogar cuando hay menores. El 1.8% contestó que la razón para no utilizar estos servicios es que no tenía en que llevarlos a estos centros. Por lo que se puede afirmar que las razones para no utilizar los servicios de cuidado infantil son más de índole personal que urbana.

La ubicación de estos centros en la ciudad y los medios de transporte para llegar a ellos son factores secundarios para la toma de decisiones acerca del uso de estancias, guarderías o centros de cuidado infantil. Aquí el dato interesante es que la consideración de espacios de cuidado infantil no forma parte de los elementos a considerar cuando se están tomando decisiones para la residencia o el trabajo por parte de estas mujeres. Esto permite afirmar que en la cultura de estas sujetas el cuidado de las y los hijos sigue siendo un conflicto normalizado que les compete solo a ellas y al fenómeno de la violencia estructural que afecta a las poblaciones infantiles principalmente.

Para la movilidad del cuidado se encontró que el 66.7% de los casos las y los menores no tienen necesidad de ser trasladados a cualquier otro lugar de la ciudad por razones de estudios, cultura, deporte, salud o esparcimiento. Más del 24% sí lo necesita y estos recorridos los resuelve Ego, y el 8.9% no se reportan respuestas porque las y los hijos son independientes. En cuanto a las actividades de recreación se tiene que el cine es la más común con el 19%. Si se agrupa con otras respuestas en las que aparece más de una actividad, seguido de asistir al parque con un 13.8% y los deportes con el 12%. El 14.4% de las y los niños juegan en la casa, en frente o en la calle. Solo el 5.1% responde que las y los menores a su cargo no tienen actividades de recreación.

Figura 8. Centros escolares de educación básica, media y superior en Ciudad Juárez



Elaboración propia con datos de Cervera (2005)

Tabla 12. Medios de transporte con hijos e hijas

6.C.4 ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza con mayor frecuencia al salir con sus hijos (as)?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	AUTO PARTICULAR	26	44.8	44.8	44.8
	CAMINANDO	11	19.0	19.0	63.8
	CAMINANDO Y TRAN PÚBLICO	1	1.7	1.7	65.5
	NO APLICA	3	5.2	5.2	70.7
	NO CONTESTA	1	1.7	1.7	72.4
	SON AUTONOMOS	1	1.7	1.7	74.1
	TRANSPORTE PÚBLICO	12	20.7	20.7	94.8
	UBER	3	5.2	5.2	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Como se puede observar en la tabla (12) las y los menores están presentes en la mayoría de las actividades de Ego. Como es la asistencia a tiendas de abarrotes, autoservicios, centros comerciales, vivienda de familiares. El 1.7% responde que hay actividades como asistir a una diligencia particular a la que la o el niño se dedica. Como la lucha libre, o la visita al Chamizal, al cine, al parque o a las segundas.

Con estos resultados se puede apreciar que las y los niños de Ciudad Juárez no son los principales sujetos del derecho a la ciudad. Por cuestiones de servicios e infraestructura urbana. Sobre todo, porque no existe la cultura del cuidado infantil como afirmó Mendoza (2012) en el estudio sobre políticas públicas y servicios de cuidado infantil. Esto no quiere decir que la infancia no sea prioridad para las familias, sino que existe una situación, producto de la cultura patriarcal, en que las mujeres asumen la carga del cuidado de menores al mismo tiempo en que se resuelven otras responsabilidades diarias que también son fruto de los usos, costumbres, responsabilidades y roles asignadas a los cuerpos de mujer.

En cuanto a los medios de transporte más comunes que se utilizan para salir en compañía de menores se tiene que el 44.8% utiliza auto particular. El 19% camina. El 20.7% usa el transporte público y el 5.2% solicita Uber. El resto no contestó la pregunta porque sus hijos e hijas son independientes. Respecto de la

accesibilidad de los lugares que se visitan en compañía de hijos e hijas se tiene que el 67.2% de las encuestadas consideran que sí son accesibles. El resto consideran que no porque los sitios están a largas distancias y los pasajes son altos en costo para salir más de una persona en transporte público. El 1.7% mencionó que no son accesibles por las cosas que pasan en la ciudad en referencia a los actos de violencia e inseguridad.

#### Tiempo de ocio y otras actividades: la injusticia de los roles de género

En esta encuesta se dedicó un espacio para cuestionar acerca de lo que las mujeres de este grupo poblacional hacen en sus tiempos libres. Resultó que el 59.2% están en casa y el 18.3% mencionan que no tienen tiempo libre. Cerca del 20% mencionan que dedican el tiempo libre fuera de las viviendas. La actividad ver la televisión (ver películas) tiene el 18.6%, dormir el 10%, jugar (juegos de celular o video juegos) el 5.7% igual que descansar. El resto de las respuestas son ir al cine, hacer deportes, usar *Facebook* o visitar familiares con un 1.4% respectivamente. El 22 y el 16% de estas mujeres dedican de una a dos horas a estas actividades durante el día respectivamente, así mismo, resultó que el 30% de estas mujeres realizan la actividad a solas y el resto en compañía de sus hijos o hijas y familias.

Estos casos en que las mujeres prefieren mantenerse en las viviendas durante los tiempos libres pudieran ser un efecto de los empalmes de roles. Principalmente el de madre y trabajadora, que hace que estén agotadas por las largas jornadas a raíz de la multiplicidad de actividades a realizar. Otro factor que se puede considerar es que no hay espacios de esparcimiento y recreación para el caso de este grupo poblacional. Indicador de que la ciudad no está considerada para procurar el bienestar de las mujeres en este sentido. Otra muestra de la violencia estructural que provocan la falta de espacios públicos para el esparcimiento de las familias. Con mayor fuerza se resalta la falta de actividades en que las mujeres logren ejercer su derecho a la recreación.

### Ciudad y accesibilidad: lo imposible de la ciudad dispersa

En este tema sobre la ciudad y la accesibilidad se les preguntó a las mujeres acerca de cuánto tiempo hace que no visitan el centro histórico, un centro comercial y eventos culturales en la ciudad. En términos generales más del 67% sí asiste a estos lugares. Aunque tiene períodos de entre un mes y un año desde la última vez que asistieron. Entre los datos destaca que el 12.1% de estas mujeres nunca ha asistido.

En cuanto a las razones para no asistir al centro histórico, más del 20% de esta población considera que está muy lejos. El 10% menciona que no tiene tiempo para ir al centro, en tanto que el 5.1% considera que es inseguro. Solo el 6.8% no tiene una razón para trasladarse a este lugar de la ciudad.

En cuanto a las actividades culturales y eventos populares de recreación como la feria de la ciudad. Las encuestadas tienen, en más del 35%, entre dos y 17 años que no asisten a estos lugares, y el 34.5% refiere nunca haber asistido y el 20% tiene de seis meses a un año que asistió, de lo que hay que considerar que la feria es un suceso anual en la ciudad que al parecer no es inclusivo para todas las poblaciones de Juárez. Al respecto hay varias razones para no asistir a este tipo de lugares y eventos en la ciudad, las más comunes es que es difícil llegar, es inseguro, o son lejanos a las viviendas de estas mujeres, no hay presupuesto familiar para asumir los costos. No se conocen los eventos. Las mujeres no tienen tiempo y no hay transporte público para ir y regresar.

En cuanto a la asistencia a centros comerciales cerca del 90% asiste con regularidad al menos una vez a la semana (56%). Una explicación a esto podría ser que las tiendas de autoservicio como Smart, Soriana, y Walmart están dentro de los *malls*. Son los que con mayor regularidad se visitan para la compra de alimentos de manera frecuente. Es una de las actividades más comunes por las cuales salen las mujeres de sus viviendas. Como se puede observar no es una situación intencionada para la recreación el hecho de visitar los centros comerciales, sino para resolver la responsabilidad creada por razones de género para conseguir los insumos de alimentación y pago de servicios como la energía eléctrica, el servicio de agua y gas principalmente.

En cuanto a la localización de los centros laborales, en este caso las maquilas. El 69% de estas mujeres opina que es buena la ubicación. El 6.9% que es muy buena, el 22% que es regular y el 1.7 que es muy mala. De los centros de salud se tiene que el 55.2% considera que la ubicación es buena. 19% que es regular y el 22.4% que es mala o muy mala. En tanto que, de las áreas recreativas como los parques, ellas consideran que es buena la localización en un 55.1%, el 22.4% que es regular, de mala a muy mala el 12%.

Para el caso de las viviendas (ver tabla 13) se encontró que el 65.5% considera que son regulares y el 19% que son malas, el 6.9% que son muy malas y solo el 8.6% considera que son buenas. El hecho de que siete de cada diez mujeres consideren como buena la ubicación de los centros de trabajo es otro ejemplo de cómo la violencia estructural se ha normalizado. Es grave porque entre más adormecidos estén los sentidos de injusticia geográfica, más lejana se vuelve la ciudadanía para el ejercicio del derecho a la ciudad de la que habla Lefebvre (1968) y Borja (2012).

Tabla 13. Percepción sobre las viviendas en Ciudad Juárez

7.10 En general, ¿Cómo considera las viviendas en esta ciudad?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BUENA	5	8.6	8.6	8.6
	MALA	11	19.0	19.0	27.6
	MUY MALA	4	6.9	6.9	34.5
	REGULAR	38	65.5	65.5	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

En la percepción de la población encuestada se considera que la condición de los servicios de transporte en la ciudad es mala y muy mala (58.7%), el 27% menciona que es regular, el 10.3% dice que éstos son buenos. De los servicios de alumbrado público se tiene que la percepción es que son de regulares a muy malos en un 87.2%. De la infraestructura vial de la ciudad se tiene que el 46.6% considera que es mala, el 27.6% que es muy mala y el 20.7% que es regular. En cuanto a los espacios de recreación, como los

centros nocturnos, el 46.6% perciben que son buenos y el 29.3% que son regulares. Como se puede ver la percepción de la oferta en cuanto a infraestructura y servicios urbanos es de muy mala a regular. Por lo que refiere a la condición de los espacios de trabajo en general se tiene que el 53.4% piensa que son buenos, y el 39.7% que son regulares, en tanto que, de los espacios de salud más del 75% contestaron que son de regulares a muy malos.

Desde esta óptica tal vez podría establecerse que para esta población la recreación es la última prioridad, el trabajo y la salud de orden prioritario. Y el cuidado infantil solo un daño colateral de la vida cotidiana. La ciudad y sus servicios no se piensan, no se reflexionan. Se toleran en la mala calidad que les caracteriza. La violencia estructural urbana que precariza la vida de las familias se acepta, se asimila y jamás se habla de ello como se ve en los datos de la tabla 14.

Tabla 14. Percepción sobre servicios de transporte en Ciudad Juárez

7.11 En general, ¿Cómo considera la condición de los servicios transporte en esta ciudad?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BUENA	6	10.3	10.3	10.3
	MALA	19	32.8	32.8	43.1
	MUY MALA	15	25.9	25.9	69.0
	NC	1	1.7	1.7	70.7
	NS	1	1.7	1.7	72.4
	REGULAR	16	27.6	27.6	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

En Ciudad Juárez<sup>16</sup> se discute ante la administración pública municipal la urgencia de trabajar en un proyecto de alumbrado público. Así como lo refieren estos resultados la afectación es para la población

<sup>16</sup> "El Municipio es el orden de gobierno más cercano a las personas, a las familias que integran una comunidad; los servicios que proporciona están directamente relacionados con la calidad de vida de todos sus habitantes. Hasta ahora proporcionar esos servicios no ha sido necesariamente la prioridad de nuestros anteriores gobernantes, muchos de ellos han visto en la administración municipal la oportunidad de negociar para ellos un posicionamiento económico o político. En este momento, el Ayuntamiento tiene la responsabilidad de romper con estas prácticas viciosas y, en unión de la sociedad civil, expertos y

que tiene que circular por las calles con la sensación de miedo. Reduce la seguridad humana y la percepción de bienestar en las personas. Claro ejemplo de cómo la falta de infraestructura y servicios urbanos hacen que las personas vivan a partir de la violencia estructural y simbólica. Toda esta carencia de servicios e infraestructura urbana tiene el coste del no ejercicio de la ciudadanía, hace inexistente el Derecho a la ciudad, en palabras de Borja (2012), “el déficit de servicios colectivos universales hace que se rompan una parte considerable de los lazos que unen a los habitantes de un territorio y se hace visible una desigualdad escandalosamente injusta” (p. 423).

Tabla 15. Percepción sobre alumbrado público en Ciudad Juárez

<b>7.12 En general, ¿Cómo considera la condición de los servicios de alumbrado público en esta ciudad?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BUENA	5	8.6	8.6	8.6
	MALA	21	36.2	36.2	44.8
	MUY MALA	18	31.0	31.0	75.9
	NC	2	3.4	3.4	79.3
	REGULAR	12	20.7	20.7	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Tabla 16. Percepción sobre espacios de trabajo en Ciudad Juárez.

<b>7.15 En general, ¿Cómo considera la condición de los espacios de trabajo en esta ciudad?</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BUENA	31	53.4	53.4	53.4
	MALA	2	3.4	3.4	56.9

académicos aquí presentes, tomar un nuevo rumbo en la administración municipal para hacer eficientes los servicios, comenzando por el alumbrado público y catapultar a Juárez como una ciudad funcional, con calidad de vida, con servicios eficientes, optimizando los recursos que son de todos nosotros” (Plan Estratégico, 2019). Recuperado de <https://planjuarez.org/wp-content/uploads/2018/12/mesatecnica.pdf>

	MUY BUENA	1	1.7	1.7	58.6
	NO SABE	1	1.7	1.7	60.3
	REGULAR	23	39.7	39.7	100.0
	Total	58	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

En la parte final se le preguntó a este grupo acerca de cuál es la mayor dificultad que tiene para la movilidad en general en esta ciudad (tablas 15 y 16). Se encontró que los medios de transporte, la dispersión y distancias largas en conjunto con el mal servicio y los altos costos del transporte público y de los combustibles son las respuestas más comunes, solo el 13.8% considera que no tiene ninguna clase de problema.

Lo que más destaca es que la población refiere que para resolver estos problemas caminan (11.9%). Usan el transporte aun cuando no les parecen buenos los servicios ni el costo de estos (6.8%) o prefieren no salir si no es a cumplir responsabilidades laborales o las propias del hogar (22%). En conclusión, sobre el tema de la movilidad en Ciudad Juárez, específicamente en el sur de la ciudad, es una problemática vigente, que, aunada a los servicios e infraestructuras urbanas, la cultura patriarcal, y ubicación de las maquiladoras hacen de las prácticas espaciales un problema de violencia estructural que “se sustenta en la desigualdad y la injusticia social y sobre esta base se reproduce” (Loeza, 2017, p. 255), que afecta principalmente a las mujeres y a los hijos e hijas a su cargo.

## Experiencias de vida

En una segunda fase participaron en una entrevista semiestructurada y otorgaron dibujos a modo de cartografías significantes, las mujeres que aceptaron la segunda parte del ejercicio. Para dar cuenta de los lugares que visitan con mayor frecuencia. Se vaciaron los sentidos y significados que para ellas tienen esas prácticas espaciales. Junto con las motivaciones para la realización de esos trayectos que son cotidianos en la vida de este grupo de mujeres, madres, trabajadoras de maquila. Esto conforma las experiencias de vida que permiten dar continuidad a los conocimientos situados que este grupo poblacional tiene sobre su contexto en cuanto a la movilidad urbana en el suroriente de Ciudad Juárez. Los nombres de las participantes del ejercicio son ficticios para reservar la privacidad. Los usos de Ego numerados se eliminan para evitar la cosificación de las mujeres que amablemente otorgaron sus experiencias de vida.

### Caso 1

Blanca es una mujer de 40 años, que vive en Parajes de oriente, su estado civil es de casada. Tiene cuatro hijas de 25, 24 18 y 8 años, y dos hijos de 13 y 11 años respectivamente. Trabaja como operadora de producción. Con horario de lunes a viernes de 15:45 a 12:45, esto es en el segundo turno.

En Ciudad Juárez ha tenido cuatro domicilios, del primero no se acuerda ni sabe dónde fue, el segundo se ubica en la colonia Guadalajara, el tercero en la División del Norte y el cuarto es su domicilio actual. Los ingresos de Blanca ascienden a mil pesos semanales netos más quinientos pesos del sueldo de su esposo. En cuanto a los egresos para el pago de servicios, crédito Fonacot, transporte, educación y alimentos son de aproximadamente 4,370 pesos al mes. En el hogar de esta mujer se cuenta con un vehículo que sólo es utilizado por su pareja para ir al trabajo. Los trayectos de ella y sus menores se realizan en transporte de la empresa en la que trabaja y en el transporte público para ir a *Smart* para compra de alimentos y pago de servicios.

Los recorridos a las escuelas de sus hijos e hijas son caminando al interior de la colonia. Ella encamina a su hija los domingos a la parada del transporte público para que vaya a la escuela privada en la que estudia la preparatoria y a la que tarda en llegar noventa minutos. Lo hace porque le da miedo que algo le vaya a pasar a su hija durante el trayecto.

La mayor parte de los itinerarios que Blanca realiza son directos. Sólo para el caso de los días en que tiene reunión en el Programa Sin Hambre<sup>17</sup>, sale temprano de su casa para llegar al lugar de la reunión y luego se pasa al trabajo en transporte público que la deja frente a la maquiladora en que labora. Ella refiere que la mayor dificultad que tiene para salir a la ciudad es el dinero por el número de hijos e hijas que tiene. Lo resuelve trabajando más y saliendo menos. Por lo cual platicar, jugar y ver películas en la vivienda es la forma en la que prefiere pasar el tiempo libre. Esta mujer tiene una enfermedad degenerativa que la hace pasar períodos largos en estado de debilidad y cansancio, lo que también tiene una influencia directa sobre los estados de ánimo.

Esto influye en la toma de decisiones para las prácticas espaciales, por lo que prefiere quedarse en la vivienda en lugar de salir. Como se observa en la cartografía siguiente, el cansancio es parte de los sentimientos de ella al realizar las prácticas espaciales. Se observa también en la cartografía los sentimientos de miedo por la presencia de drogas en el contexto escolar de las y los menores. Aunque en la entrevista refiere que sus hijos e hijas usan los parques de manera frecuente. El sentimiento de temor de que algo les pase es una constante en la vida de esta mujer. Que relata en más de una ocasión que su mayor preocupación es que la violencia le arrebatase a sus hijos.

---

<sup>17</sup> Es una Estrategia de Inclusión y Bienestar Social de carácter nacional, que busca garantizar la seguridad alimentaria y la nutrición de los 7.01 millones de mexicanos que hoy viven en condición de pobreza extrema, y contribuir al ejercicio pleno de su derecho a la alimentación. Parte de los principios de la coordinación entre las diferentes dependencias de la Administración Pública Federal y de una alianza con la Sociedad Civil y el Sector Privado. Con un carácter multianual, tiene objetivos de corto, mediano y largo plazo que permiten evaluar logros e identificar oportunidades, y adoptará preceptos de rendición de cuentas, transparencia y responsabilidad. Consultado en línea en <https://plataformacelac.org/politica/7> el día 09 de septiembre de 2018.



## Caso 2

Mujer migrante del sur del país. Claudia tiene 30 años y actualmente vive en parajes de oriente. Es una mujer separada que proviene del estado de Veracruz lugar del que llegó acompañada de sus cuatro hijos e hijas, dos hombres de nueve y seis años y dos mujeres de siete y nueve años respectivamente. Con una situación de embarazo de su hijo menor que ahora tiene dos años. Este escenario de maternidad autónoma ha provocado que trabaje en la industria maquiladora en el tercer turno. Lo cual le da la oportunidad de contar con el cuidado de sus menores las veinticuatro horas del día, por las noches se quedan a cargo de la madre de Claudia. Durante el día están a cargo de ella misma, aunque esto implica horas de sueño y descanso intermitentes.

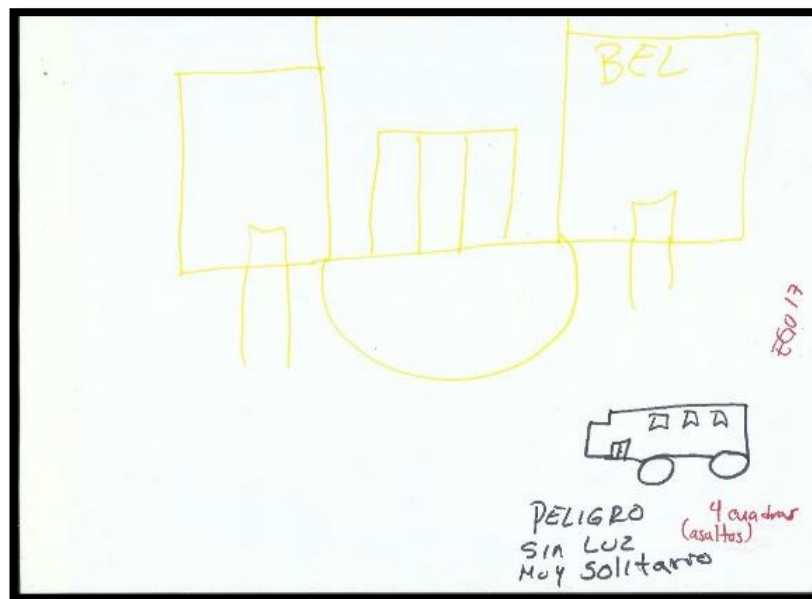
Ella trabaja en Bel manufacturera como operadora de producción de lunes a sábado, con un horario laboral de doce de la media noche a seis de la mañana. Tiene un ingreso neto de 950 pesos a la semana y egresos de trecientos pesos para la despensa semanal. Utiliza 180 para el transporte escolar, el resto para los gastos cotidianos y escolares de sus menores. Es una mujer que no conoce la ciudad porque desde que llegó a Juárez se dedica a trabajar y al cuidado de sus hijos e hijas. La movilidad de ella es limitada a la maquiladora, en transporte de la empresa. Los viernes a *Smart* para cobrar y comprar alimentos, trayecto que hace en el transporte público.

La mayor dificultad de Claudia para moverse en la ciudad es la falta de tiempo. Lo resuelve encargando a sus hijos e hijas y haciendo fuera de la vivienda lo que tiene que hacer lo más pronto posible. Los días cotidianos de esta mujer son para la maternidad responsable. Llega a las 6:45 am a su casa, descansa un rato y luego se levanta para dar alimentos y llevar a su hijo al preescolar caminando a unas cuerdas de la vivienda. Una vez resuelto lo anterior, duerme un par de horas y luego regresa por el niño al preescolar, asiste de nueve a doce, y a partir de eso prepara los alimentos. Alista a sus hijas e hijos de la primaria, hace uso de transporte escolar debido a que la escuela primaria está fuera de su radio de influencia, en la

colonia San Francisco. La matrícula ya está saturada en las escuelas de su comunidad. Cuando esto queda resuelto realiza las labores domésticas, e indica que a las tres de la tarde duerme otro poco y luego se levanta a las siete para recibir a sus menores, para ayudar con las tareas escolares, dar alimentos y alistar uniformes, a las nueve de la noche duermen todos y ella se alista para salir a trabajar nuevamente.

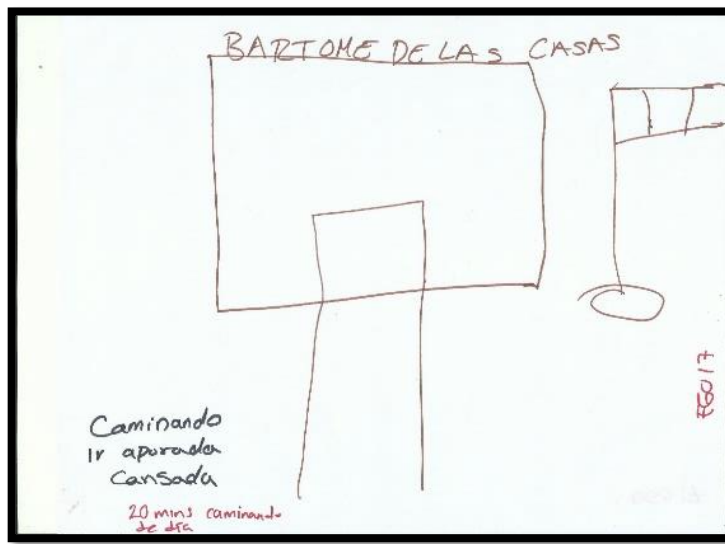
La condición de vida y la intersección de ser mujer, migrante, madre autónoma, trabajadora de maquila, sin vivienda ni automóvil propios. Con domicilio en una ciudad que no conoce ni utiliza a disfrute, con problemas para resolver la educación básica de sus hijos en planteles cercanos a la vivienda, que implica mayores gastos para la movilidad del cuidado. Coloca en situación de precariedad urbana a esta mujer y a sus hijas e hijos, lo cual es inevitablemente consecuencia de la violencia estructural y simbólica que la urbe tiene en la vida de esta sujeta y otras que compartan estas características de vida.

Figura 10. Cartografía significativa 1/3 de Claudia



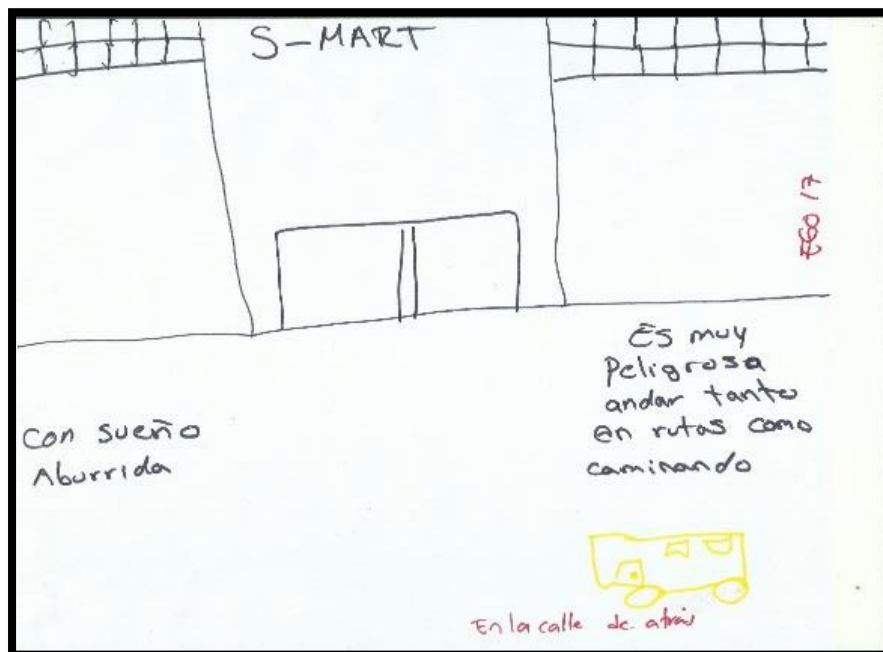
Fuente: elaborada por la participante Claudia en trabajo de campo

Figura 11. Cartografía significativa 2/3 de Claudia



Fuente: elaborada por la participante Claudia en trabajo de campo

Figura 12. Cartografía significativa 3/3 de Claudia



Fuente: elaborada por la participante Claudia en trabajo de campo

Para el caso de Claudia la cartografía significativa no presenta caminos de conexión entre un sitio de visita frecuente y otro. La razón puede ser que esta persona no conoce la ciudad ni ubica la forma geográfica de sus recorridos, trayectos y lugares de visita frecuente en relación con la estructura urbana que compone a Ciudad Juárez. Incluso que está limitada en su colonia a la calle que utiliza para llegar al transporte de su empresa y al transporte público. Este caso es significativo porque aporta un ejemplo de cómo a mayor compilación de categorías de análisis como la edad, el género, la clase social, el estado civil, el número de hijos e hijas, la condición laboral, la ubicación geográfica de la vivienda y la motilidad limitada, mayor es la vulnerabilidad ante el contexto urbano. Esto lleva a la toma de decisiones que obligan a las mujeres a no vivir la ciudad, y a mantener a este grupo en el encierro total, en el enclaustrado urbano.

Además de lo anterior, el elemento miedo, es una condicionante para que Claudia considere vivir la ciudad, o explorarla porque como se expresa en su cartografía considera que hay mayor seguridad en el espacio privado de su casa que en el espacio público. En la cadena de influencia se toman decisiones en función de ello, como es el caso en el que ella no permite que sus hijos jueguen fuera de la vivienda. Por lo que ellos también viven el enclaustrado urbano en las escuelas y en la vivienda. Esto significa que no tienen actividades de esparcimiento o recreación en otros momentos y lugares de la ciudad.

Esto hace evidente que la situación de violencia estructural también se encadena a los grupos dependientes de las madres/trabajadoras de esta urbe, y es evidencia de cómo la infancia continúa sin ser foco de atención para la construcción de una ciudad que respete y dignifique la vida para un desarrollo saludable que prepare a las nuevas generaciones para habitar la ciudad del modo en que Lefebvre lo argumentaba en “El Derecho a la Ciudad”. La movilidad urbana es compleja en tanto que tiene efectos y múltiples dimensiones que van más allá del traslado de personas del punto A al punto B. Significa que si hay elementos que se modifican el sistema entero se ve afectado. En este caso cada categoría sumada

implica menos vivir la ciudad. Cómo una condición de vida puede modificar las prácticas espaciales en la ciudad es un ejemplo claro de esa complejidad.

### Caso 3

Operadora de producción en Honeywell. Lucero tiene 30 años y es una mujer separada con un hijo de seis años con quien vive en la casa que está a nombre de su expareja y padre del menor, la interacción fue lograda en la colonia Porfirio Silva. Lucero vive en el fraccionamiento Manuel Gómez Morín, el horario de trabajo es de lunes a viernes de 6:00 a 15:30 horas. Lo cual implica salir de su casa a las 4:30 para pasar a dejar a su hijo a este domicilio para que este atendido por la abuela materna mientras ella trabaja en la maquiladora.

Mujer joven originaria de Zacatecas, con una trayectoria residencial de tres domicilios en Ciudad Juárez. El primero en la colonia López Mateos, el segundo en la Porfirio Silva y el tercero al cual llega por matrimonio en el fraccionamiento Manuel Gómez Morín. Lugar que utiliza básicamente para dormir porque la mayor parte del tiempo la pasa en casa de su madre en la colonia Porfirio Silva. Los ingresos netos de esta mujer ascienden a 2,300 pesos contando la pensión de 500 pesos, esto por semana trabajada. Incluyendo también horas extras, de los cuales gasta 300 para el cuidado de su hijo, 1700 pesos en abonos al mes, 200 tanda semanal, 850 por pago de servicios y 300 de gasolina por semana. Cuenta con automóvil propio que utiliza para ir de su casa en el fraccionamiento Manuel Gómez Morín a la colonia Porfirio Silva para dejar a su hijo. Después afirma correr en la oscura mañana, literal, para llegar a la calle en donde el transporte de personal de Honeywell la recoge.

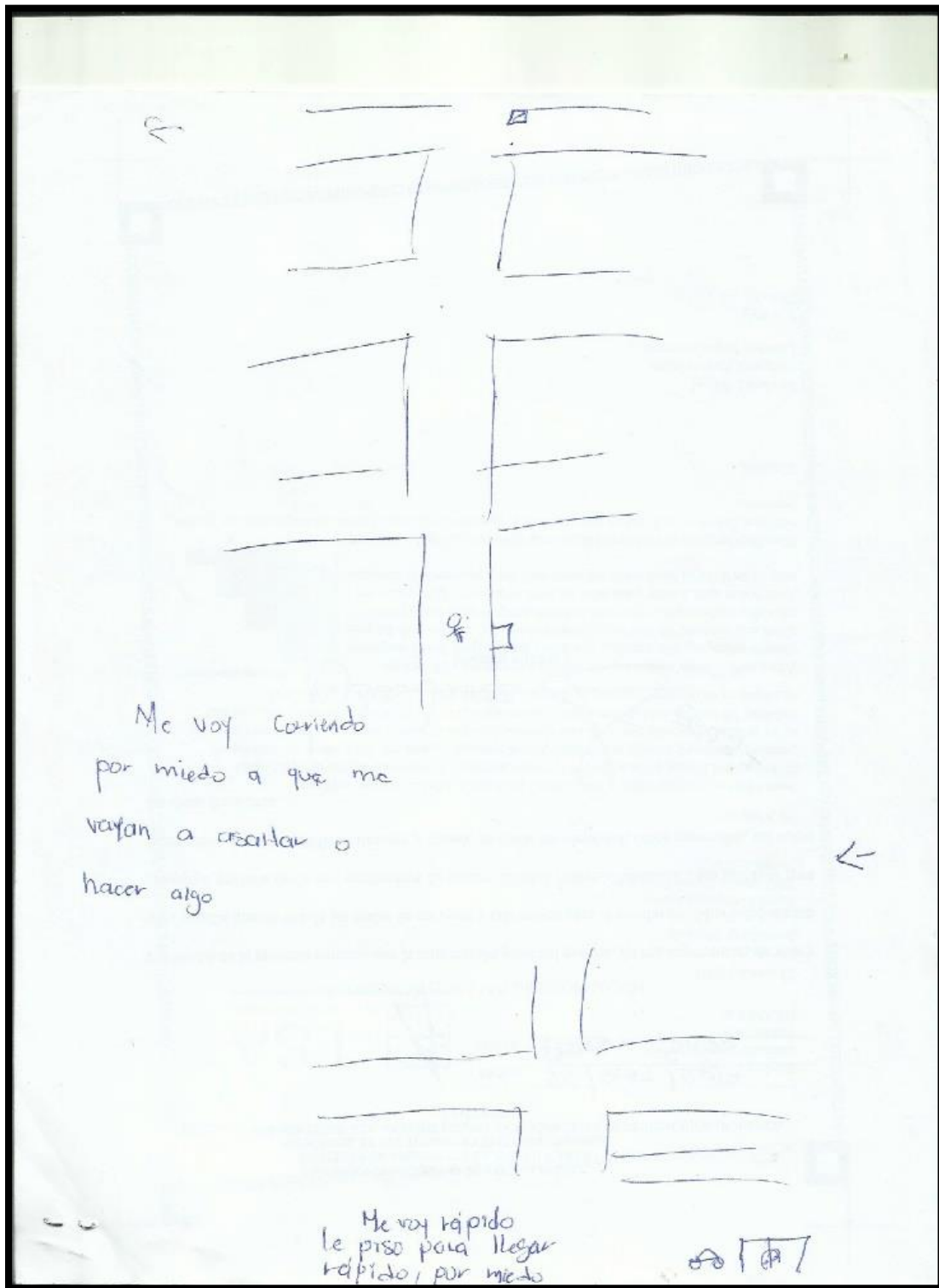
Aquí hay una coincidencia con los resultados de la movilidad del cuidado en que las mujeres afirman salir en vehículos particulares con mayor frecuencia cuando se trata de salir a la ciudad con la presencia de las y los menores a su cargo. La precariedad del transporte aumenta cuando las mujeres se mueven solas y se buscan más comodidad cuando se trata de moverse junto con otros.

Por lo que se puede observar los trayectos cotidianos en días de trabajo para esta sujeta son encadenados por razones de movilidad del cuidado. Al finalizar el horario laboral regresa a este domicilio para esperar a que su menor salga de la escuela y pasar por él. En algunas ocasiones aprovecha la ausencia del hijo por actividades escolares para pasar a *Walmart* a comprar alimentos y pagar servicios. Ella comenta que si no tuviera automóvil propio tendría mayores dificultades para la movilidad en esta ciudad, además porque juega fútbol los domingos y entrena los martes. Algunas veces sale con su hermana y algunas amigas los sábados a centros nocturnos. Lo cual hace de esta una experiencia diferenciada de las otras en que las entrevistadas refieren salir lo menos posible de sus viviendas. El promedio de edad es de cuarenta años en los resultados de la EPEyMU, Lucero tiene 30.

Para el caso de esta mujer, el uso de automóvil propio y de transporte de personal es una estrategia para la movilidad urbana y para el ahorro de combustibles. Así como el apoyo familiar para el cuidado de su menor, aun así, el miedo prevalece presente en esta experiencia de vida, por la soledad y obscuridad que hay en las calles a la hora que ella transita por el espacio público en sus trayectos cotidianos. La falta de libertad es parte de los resultados de la violencia que la ciudad inyecta en la vida de sus mujeres.

Por otra parte, esta experiencia de vida revela que el uso y combinación de diferentes formas de transporte permite una mayor movilidad y actividades urbanas. Para el caso de la movilidad las otras necesidades y esferas cotidianas se entrelazan y es lo que complejiza el fenómeno de la movilidad, es decir, nuevamente las intersecciones son determinantes para el uso y tránsito en el espacio urbano. A mayores recursos económicos y materiales pareciera que se logra la accesibilidad y la movilidad urbana para el caso de Ciudad Juárez. Aunque la cartografía muestra las mismas formas y sentidos de la movilidad sin importar los medios de transporte, lo cual implica que ya hay un daño permanente en la forma de percibir, sentir y vivir la ciudad. No importa si es caminando, en automóvil o en unidad urbana las mujeres tienen miedo de estar en el espacio público.

Figura 13. Cartografía significativa de Lucero



Fuente: elaborada por la participante Lucero en trabajo de campo

#### Caso 4

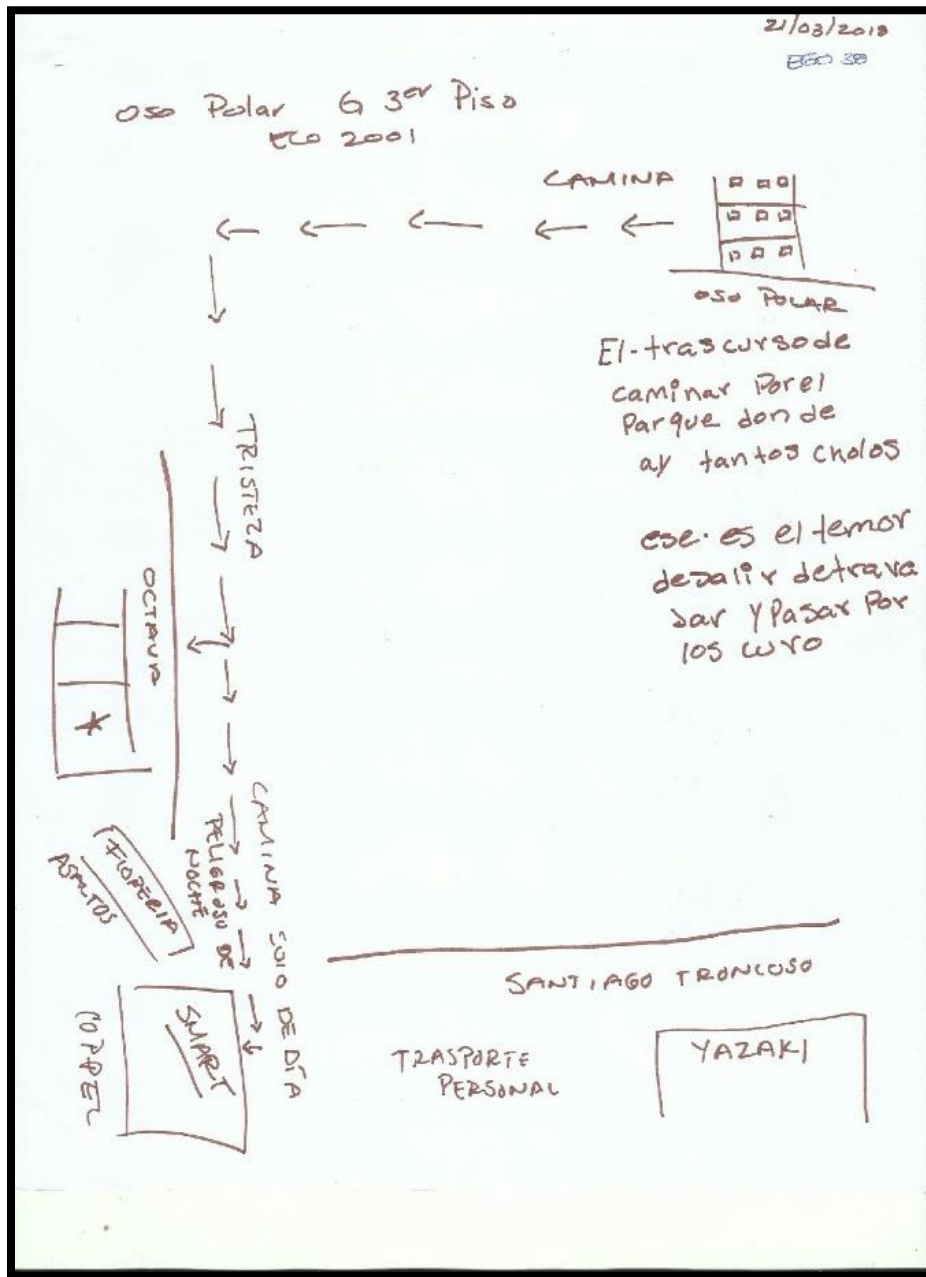
En la colonia Torres del PRI se ubica la casa de la madre de Bertha. Lugar que es punto de reunión para hermanas y hermanos de esta familia. La mayoría de ellos viven ahí con sus hijas e hijos mientras la matriarca vive en Estados Unidos. Bertha, tiene 45 años y se nombra madre soltera de una hija de 28 años, otra de 26 y un varón de cinco años. Actualmente operadora de producción en Yezaki, donde labora de lunes a viernes de 16:00 a 1:00. Su domicilio es en Eco 2000, en una vivienda que le fue traspasada por un sujeto al que le dio diez mil pesos en efectivo porque él se fue el sur del país de donde es originario, pero éste no era el dueño. La persona propietaria apareció después y permite que ella y su hijo vivan ahí sin pago por concepto de renta.

Los ingresos netos de Bertha por semana son de 1470 pesos. Asegura que sus egresos son de 1750 pesos por pago de servicios y compra de alimentos. Para traslado al trabajo utiliza el transporte de la empresa y para otros trayectos camina o utiliza el transporte público según sea el caso o lugar al que necesite llegar. Por ejemplo, a la escuela a la que asiste su menor, y a la casa en donde este se queda el resto del día hasta que por la tarde noche su tía<sup>18</sup> lo lleva a la casa de Eco 2000 a descansar. A dónde Bertha retorna a la 1:00 am después de la jornada de trabajo. Bertha refiere que el mayor problema que tiene para su movilidad urbana es el transporte público por lo cual espera prolongados períodos o llama Uber cuando es necesario.

---

<sup>18</sup> Beatriz tía del menor, hermana de Bertha, falleció el 5 de febrero de 2018 luego de dos décadas de estar enferma de los riñones, y cuya experiencia de vida fue levantada junto con la interacción realizada en septiembre de 2017. Se convirtió en testimonio de como la solidaridad entre hermanas hace de las prácticas espaciales para las y los menores menos intrincadas. El acompañamiento entre familias también modifica las formas de la movilidad urbana y las dinámicas al interior de la ciudad.

Figura 14. Cartografía significativa de Bertha



Fuente: Elaborada por la entrevistada Bertha en trabajo de campo.

### Caso 5

Mónica es una mujer de 43 años, casada, nacida en Ciudad Juárez. Tiene dos hijos varones de 17 y 12 años respectivamente. Trabaja como operadora de producción en Mercury, en el segundo turno de lunes a viernes de 15:30 a 12:00. Mónica ha tenido cuatro domicilios. El primero de ellos en la colonia Chaveña, el segundo en la Mariano Escobedo, el tercero en la libertad y el actual en la colonia Roma en donde vive desde 2001 porque el esposo compró casa en este sector de la ciudad.

El ingreso que tiene es de 932 pesos por semana, sin contar el ingreso de su pareja. Quien no le facilita el efectivo y quien se encarga de los gastos de la vivienda, violencia económica, resultado de la cultura patriarcal. En cuanto a los trayectos que realiza son directos de la casa al trabajo en transporte de personal, con una duración de cincuenta minutos de ida. Para la organización del hogar se apoya en sus dos hijos para las labores domésticas. Siempre está pendiente de ellos, el celular es un aliado para ella mientras está fuera del hogar. Mónica encamina al transporte público al hijo mayor. Veinte minutos de trayecto. Cuando va a llevar a la secundaria al hijo menor aprovecha para comprar las tortillas y lo que necesita para la hora de la comida. Mónica refiere que su tiempo libre es cuando viaja al trabajo y es cuando aprovecha para jugar con su celular.

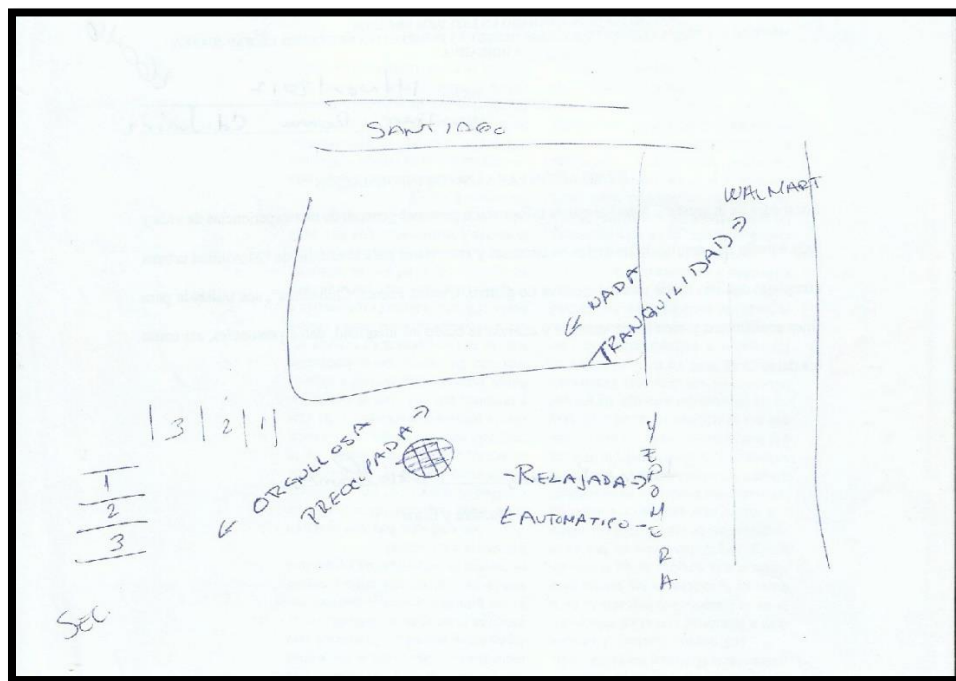
Debido a las experiencias que Mónica tiene de movilidad urbana afirma que el mayor problema que tiene para la realización de prácticas espaciales es la falta de tiempo. No lo resuelve, sino que se aguanta la situación, esto deja ver también que la ciudadanía es pasiva. Que no hay una participación por los conflictos que el contexto urbano genera, como las largas distancias. Al menos para el caso de las mujeres que pasan por estas situaciones de vida no hay ejercicio del derecho a la ciudad.

En el caso de esta mujer, madre de dos hijos varones, hay una situación particular en cuanto a las motivaciones de la movilidad del cuidado, porque, así como lo comentó en la interacción el hecho de encaminar a sus hijos, sobre todo al mayor, que asiste a una escuela de bachillerato a una distancia más

larga de la vivienda. No es sólo por cuestión de seguridad, sino que también es una oportunidad de saber cómo están. En el evento de caminar por períodos de al menos veinte minutos es el momento de platicar con ellos. El tiempo de convivencia es limitado, cuando ella está en casa, el hijo está en la escuela, y cuando el hijo está en casa, ella está en la maquiladora, y como se puede ver en la cartografía, la expresión para este trayecto relata un sentimiento positivo, el orgullo.

La explicación sobre este hecho es que encaminar a un hijo para ir a la escuela es la diferencia entre este y otros jóvenes (de la familia). Implica que este hijo es bien portado y que tendrá mejores oportunidades de vida en tanto que continúe con la formación y estudios superiores en la opinión de esta mujer. Caminar acompañada de los hijos es una forma en la que las mujeres están ejerciendo la maternidad responsable. Aunque es un efecto directo de los roles de género, por lo menos brinda un sentimiento positivo en cuanto al uso de la ciudad.

Figura 15. Cartografía significativa de Mónica



Fuente: elaboración de la participante Mónica en trabajo de campo

### Caso 6

Mujer de 49 años, trabajadora en AMC de México como operadora de producción, en horario especial de 18:00 a 6:00, cuatro días a la semana, turno que ha seleccionado para poder atender las necesidades de acompañamiento de su hija de 15 años quien es estudiante de bachillerato. Yadira tiene otra hija de 23 años que ya es independiente. Nacida en el estado de Veracruz, ha vivido en Ciudad Juárez por 26 años, y ha tenido domicilio en las colonias Nuevo Hipódromo, Lomas de San José, División del Norte, Mariano García y actualmente vive en la colonia Roma. Los motivos de migración son por empleo, en tanto que, la trayectoria residencial ha estado marcada por razones de embarazo, espacio insuficiente, matrimonio, problemas con vecinos, y el último por compra de vivienda propia.

El gasto más significativo que Yadira tiene en transporte es por su hija que estudia lejos de la vivienda y quien gasta al menos 300 pesos de pasajes por semana. En esta vivienda no se cuenta con un auto particular. El ingreso neto es de 1004 pesos a la semana y recibe de manera mensual 1100 pesos del Programa de Gobierno Sin Hambre, además vende dulces en su casa y en su trabajo para completar los gastos del hogar.

La forma en la que esta señora se traslada al trabajo es en transporte de la empresa directo de la casa con un trayecto de diez minutos de ida. Además, ella realiza movilidad del cuidado con su hija que asiste a un bachillerato privado todas las mañanas cuando llega de su jornada laboral a las 6:30 a.m. Porque tiene miedo de que algo le pase a su menor mientras camina a la parada del transporte público. Es por esta misma razón por la cual ella ha decidido trabajar en este turno especial para poder estar más tiempo juntas.

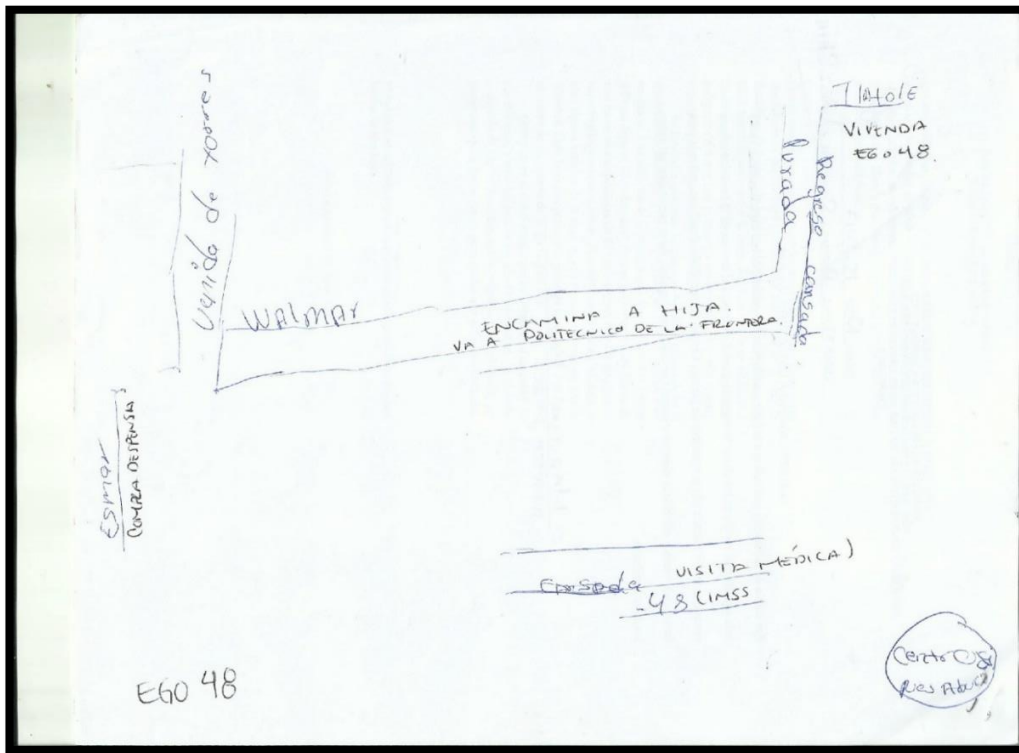
El mayor problema que tiene para la movilidad en la ciudad es el dinero que tiene que gastar en pasajes de transporte público. Lo cual resuelve caminando más porque como comenta en su colonia no hay unidades de transporte que circulen al interior de la comunidad. Aunque ella menciona que siempre ha

tenido el mismo problema en esta ciudad, en la que las unidades de transporte siempre se han tardado mucho en pasar, además, de que son imprudentes para conducir, en la expresión de Yadira “siempre van jugando carreritas”.

En los recuerdos de esta mujer la colonia en la que más batallaba para moverse era en la colonia nuevo hipódromo porque tenía que caminar mucho y no había transporte más que en las grandes avenidas, y ahora en esta colonia Roma es más fácil. Reconoce que en algunos trabajos de maquiladora llegó a tardar hasta una hora en el trayecto de la vivienda al trabajo, pero actualmente no batalla porque su vivienda y el trabajo están próximos.

La cartografía de Yadira también tiene vacíos, porque no hay evidentes indicadores de conexión y accesibilidad en la ciudad y ello se refleja en el ejercicio de revisar que significan las prácticas espaciales y la movilidad en la ciudad. Fue clara al mencionar que el único transporte público que ayudaba a conectar con las grandes avenidas en donde circula la mayor parte del sistema de transporte, fue suspendido cuando se incorporó la ruta troncal del transporte semi-masivo. Los motivos para la movilidad del cuidado son por miedo a que le pase algo a su hija, sentimiento compartido en las otras experiencias de vida. Hay una marcada tendencia a sobre poner el cansancio personal con intenciones de salvaguardar a las y los menores. Se puede intuir que parte de las estrategias para lograr moverse en la ciudad es el sacrificio del cuerpo de mujer, aunque esté cansado.

Figura 16. Cartografía significativa de Yadira



Fuente: elaboración de la participante Yadira en trabajo de campo

### Caso 7

Liz es una mujer casada de 34 años que vive en la colonia Infonavit solidaridad. Es trabajadora en EDUMEX como inspectora de calidad, labora de lunes a viernes en el primer turno. Tiene dos menores, una hija de diez años y un hijo de cuatro. Nacida en el estado de Veracruz. Ha tenido cuatro domicilios en Ciudad Juárez, entre el 2001 y el 2006, en las colonias Anáhuac y la colonia donde ahora reside. Los motivos para esta trayectoria residencial fueron por empleo al llegar a la ciudad. Por el arribo de familiares del lugar del sur a esta metrópoli. Por lo que tuvo que buscar viviendas con más espacio y finalmente por matrimonio.

Esta mujer recibe un ingreso neto de 1,200 pesos más 170 pesos en bonos, más 2,400 pesos por parte de su esposo. Las prácticas espaciales de ella contienen trayectos al trabajo y a la escuela de su hija menor, así como algunas veces a servicios médicos del IMSS por la salud de su segundo hijo. Se traslada en el transporte de personal de su empresa con recorrido directo de la vivienda al trabajo. Viaja 30 minutos. Además de su trabajo en la maquiladora, por las tardes cuida algunos niños de su comunidad, en tanto que, las responsabilidades domésticas se comparten entre familia.

En esta vivienda se cuenta con un automóvil particular que usa su pareja para ir al trabajo en el segundo o tercer turno según le corresponda por período, por lo tanto, ella camina a la escuela de su hija en el interior de su colonia, y cuando requiere hacer trayectos más largos utiliza el transporte público. Así mismo, refiere que el mayor problema que tiene para la movilidad son las calles “horribles” por lo que las rodea como una forma de resolver este conflicto.

Lo que destaca de este caso es que Liz es una mujer con estudios superiores, sin embargo, camina la ciudad con su hijo e hija. En tanto que su esposo, también profesionista, es quien usa el automóvil para ir a trabajar. Por lo que se puede comprender que el nivel de estudios no es una garantía para que la ciudad y el derecho a esta se ejerza. Las cuestiones de género sí condicionan el cómo se viven las prácticas espaciales.



habitación/trabajo, que definen para estas mujeres el uso complementario de la infraestructura, equipamiento y servicios de la ciudad.

Un factor que se identifica en la construcción de las prácticas espaciales de estas mujeres es el acto de cooperación que solicitan a otros para poder resolver las responsabilidades adjudicadas a sus cuerpos. Como, por ejemplo, se tiene que la movilidad urbana para el cumplimiento de las responsabilidades del cuidado de otros como el surtir las despensas implica el apoyo en hijos varones para que la carga de las despensas sea compartida y los gastos de transporte sean menores. De esta manera se sortean las grandes distancias y la falta de transporte en la comunidad. Una vez en la colonia el uso de los celulares como medios de comunicación son otro elemento de la construcción de estrategias para la movilidad. Llaman al hogar para que otros vengán para cargar los alimentos en bolsas de plástico por varias cuadras para llegar a la vivienda juntos caminando.

[...] Que me levanto a las nueve de la mañana me tengo que ir a cobrar. Voy y compró mandado, me voy en la ruta, me llevo a mi niño y ya llegamos aquí como a las doce del día. Las colas bien largas del cajero, ya compramos mandado y ya regresamos casi como a las doce, doce y media. Y hacerle rápido de almorzar porque se me hace tarde para la escuela. Mi hija es la que me lo lleva a la escuela, y ya yo me quedo haciéndoles comida para dejarles hecho. Y ya este me alisto para irme al trabajo, se dan las tres, agarro el camión y me voy al trabajo [...] Sí les hablo y ya van los otros dos que se quedan aquí en la casa a ayudarme [...] (Blanca, entrevista, junio 26, 2017).

Además, se observan en los relatos diferencias por cuestiones de género para la movilidad de ellas y sus familias. En donde los varones cumplen el rol de proveedores, fuertes y soporte de la madre, en tanto que las hijas mayores comparten la movilidad del cuidado con estas al llevar o traer a otros menores. Las mujeres cuidan, los hombres cargan.

[...] mi marido, él no se puede ir caminando o no se puede ir en ruta, él tiene que ir en carro (Blanca, entrevista, junio 26, 2017).

Parte de las decisiones que se toman para el desarrollo de las prácticas espaciales, ponen en primer plano la necesidad de ahorrar o evitar gastos en el transporte. Más allá de alcanzar el objetivo de llegar algún lugar de la manera más rápida o utilizando los menos medios posibles. Se convierte a estos trayectos

en cadenas de trasborde que implica uso de más tiempos y más laboriosidad en la movilidad. Al interpretar esta información y otros datos del trabajo de campo se llega a la idea de que las mujeres/madres/trabajadoras son poco valiosas y que desde la práctica de la vida en la ciudad se evita tenerlas cómodas en su transitar por la ciudad. La idea de la madre abnegada y sacrificada surge y resurge en muchos textos de la realidad urbana del espacio público o privado.

Tengo que caminar a Walmart para poder agarrar, a la avenida de las Torres para agarrar una ruta para la 48 (IMSS) [...] voy por revisiones de rutina y pues también cuando me siento mal, pero ya cuando me siento mal voy aquí a la 66 es cuando ya me internan [...] en emergencias [...] y luego por ejemplo, que tengo que venir de la maquila y que me toca a las siete la cita, le digo a mi esposo que pida permiso para que lleve a la niña a la escuela, y yo me voy de ahí, por qué si me regreso imagínate, tengo que venir a preparar a la niña, o hablarle por lo menos y salirme antes de las siete, ¿Qué tengo que hacer? agarrar un Uber para llegar antes de las siete para los análisis [...] el Uber me cobra veinticinco pesos o treinta, el taxi me cobra sesenta, a veces setenta depende [...] o si no lo que agarro, agarro un Juárez aeropuerto (unidad de transporte colectivo urbano) que a veces que lo encuentro yo, agarro un Juárez aeropuerto, me bajo en Soriana y ahí agarro un taxi y ya me cobra unos treinta. (Yadira, entrevista, 25 de septiembre 2017).

La situación actual se caracteriza por ciudades en las que se han aumentado las distancias para recorrer y con ello se han modificado las formas y motivos de los desplazamientos (Miralles, 2002). Las formas en las que se experimentan tales cambios son diferenciadas por las características institucionales, sociales y tecnológicas de las zonas urbanas en donde los países menos desarrollados sufren los efectos más perversos (Lizarra, 2006).

[...] el crédito de Infonavit, la constructora era la que nos daban los fraccionamientos [...] nos decía en donde, y ya pues era decisión tuya si escogías aquí o en otra parte, pero pues en sí esto era posiblemente la mejor, en ese entonces lo más cercano, y no porque ya están construyendo más para allá [...] es por ignorancia, ¿no? De que se te hace lo más fácil (...) pues sí, es aquí [...] nos dijeron “preséntese a tal hora en tal lugar” y ya vinimos y aquí nos dijeron aquí es. (Mónica, entrevista, 14 de noviembre 2017).

[...] una licenciada andaba este, fuimos allá a Infonavit, entonces la licenciada me atendió y todo, entonces yo le dije que una casa que [...] ella me llevó allá, ay cómo se llamaba, igual Roma, Roma poniente, nos enseñó la casa, no le digo, –sí está bien, pero está muy lejos, se me hace muy salido por acá– me dice “sabes que tengo un, tenemos una en Roma, en allá por la Yepomera, no por la Santiago Blancas”, le digo no pues cuál, y luego ya vinimos aquí, y nos vendió la casa, nos hizo los papeles y ya (Yadira, entrevista, 25 de septiembre 2017).

Existen procesos que son trasgresores en la vida de estas mujeres. Como el hecho de decidir en donde se quiere vivir con la limitación que imponen las constructoras y sus agentes de ventas. El cómo se llevan a cabo los procesos de compra de las viviendas de estas familias es manipulable porque es evidente que son las constructoras quienes han decidido para dónde crecerá la ciudad, y es esto lo que finalmente marca la movilidad de la población que acepta la vivienda en donde le “toca”.

Esto complejiza la movilidad urbana al grado de vincularse con las cualidades del sistema sexo género en que existen relaciones de poder que se reflejan en los actos cotidianos. En este caso de la movilidad urbana hay ejemplos de cómo también los hombres, además de las instituciones, en su condición de género tienen más recursos para la realización de prácticas espaciales con menos dificultades. Donde se aprecia el cómo los tiempos de espera y la dependencia de medios de transporte son menos agresivos que para las mujeres que no poseen los recursos culturales, sociales o adquisitivos. Se reconoce la generalidad del margen, pero aún en el margen existen relaciones de poder, en el que son las mujeres como grupo poblacional quienes están en mayor vulnerabilidad. La construcción de las estrategias para las prácticas espaciales está cruzada para el caso de estas mujeres por varios factores como la clase, el género, la condición social y civil,

[...] es estresante, porque demasiado peleoneros y no se están en un solo lugar tengo que andarlos carrereando, a veces yo voy en una cuadra y ellos ya van en otra y pues siempre con el miedo de que me los vayan a arrebatarse o un jalón o algo (Blanca, entrevista, 26 de junio 2017).

Nació mi hijo y (...) la carriola y a caminar [...] Viene el otro y para acabarla el grande entra al kínder, pues igual o sea, uno caminando y otro con carriola, decía yo, o sea, muchas mamás que “¡ay! que mi niño” o sea, yo agarraba a mi hijo lo enredaba en cobijas al bebé, lo metía a la carriola y vámonos al kínder [...] Cuando estaban chiquitos yo me los llevaba [...] en el camión especial y él se los traía (Mónica, entrevista, 14 de noviembre 2017).

Hay motivaciones concretas para que las sujetas tengan actividades de movilidad urbana como la responsabilidad sobre otras personas porque son dependientes directos como el caso de menores que requieren apoyo para ir a la escuela de manera segura. Para recibir atención médica y en algunos casos

por situaciones de recreación o actividades extraescolares. Otra razón para la movilidad es llegar a los espacios laborales para lo que la mayoría de las mujeres requieren el transporte de personal. En tanto que las responsabilidades propias del hogar como la compra de insumos y despensas es otro motivo. Fuera de estos elementos no hay movilidad, es decir que, si no es por obligación las mujeres/madres/trabajadoras prefieren permanecer en el hogar el mayor tiempo posible. La evidencia dicta que es el tiempo para dormir y descansar únicamente,

[...] ¿Por qué no salgo? Pues porque termino bien cansada (se ríe) y lo único que quiero es dormir (Blanca, entrevista, 26 de junio de 2017).

El estado civil no parece ser un elemento de radical diferencia en la situación de cargas por roles de género. Con la presencia de la pareja o sin ella, son las mujeres quienes se hacen cargo del cuidado total de sus hijos e hijas, lo cual implica dobles y triples jornadas de trabajo doméstico, de cuidado y como operadoras en la maquiladora, es decir, trabajadoras en los espacios públicos como en los privados.

[...] sí me duermo hasta como las tres porque cuido a un sobrino y ya de ahí pues ya me pongo a limpiar, hacer lo que tenga que hacer, hacer de comer, y a mis hijos me los traen como a las 19:30 depende del horario, ya ve que cambian los horarios, a las 19:30 vienen llegando, ya les doy de comer, ya los alisto para dormir y hago tarea con ellos, ya me vengo durmiendo como a las ocho otra vez de 20:00 a 21:45 que es que me paro para alistarme para irme a trabajar (Claudia, entrevista, 20 de julio 2017).

En cuanto a la perspectiva de género se encontró que prevalece la cultura patriarcal. Se hace omisión en el pronunciamiento de las mujeres, al menos en el caso del discurso personal de las entrevistadas. Por ejemplo, cuando enuncian en tercera persona la situación por la que atraviesan en el tema de la movilidad urbana, de lo que pudiera significar que no existe una conciencia de género que permita la expresión del ser mujer. No están en procesos reflexivos que les permitan posicionarse ante su propia realidad o como lo explica Rich (1983): “en un mundo donde el lenguaje y el nombrar las cosas son poder, el silencio es opresión y violencia”, lo que implica que la secuela de ello es no saber nombrarse mujer en la expresión

verbal, por lo tanto, hay pocas posibilidades de exigir el cumplimiento de los derechos humanos o urbanos sin esta conciencia. Como ejemplo el siguiente extracto del relato de vida de Claudia,

[...] No pues sí va uno así inseguro, va uno viendo por ... pues uno que conoce y le han platicado como había sido Juárez antes pues ya se va uno así –no ps que asaltaron acá, que me acaban de asaltar, vete con cuidado– pues a veces si te asustan. (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

Como lo anterior hay otras ausencias de conciencia en el cotidiano de las mujeres, por ejemplo, no son conscientes de que salen de sus viviendas todos los días para laborar o cumplir con las responsabilidades del cuidado de otros. Para ellas “salir” significa ir de fiesta o tener vida social, de lo cual puede deducirse que hay un enclaustrado urbano para el caso de las mujeres/madres/trabajadoras de maquila, esto como un indicador evidente de que las mujeres de este grupo poblacional no ejercen el derecho a la ciudad, y por lo tanto sus prácticas espaciales son autómatas.

De salir... no pues no salgo a ningún lado. (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

Otra consecuencia de la cultura patriarcal a parte de la falta de visualización de la mujer en el discurso propio es la idea de que las responsabilidades domésticas no implican una carga de trabajo importante. Cuando el otro (el marido) desaparece de la escena cotidiana, la agencia (Hernández, 2011) se hace presente pero no de la manera más asertiva sino en el reconocimiento de que el proveedor en la familia hace más liviana la responsabilidad por los otros. Ello implica una constante en la vida de las mujeres con hijos e hijas, lo cual para el caso del tema en revisión también significa una movilidad urbana limitada y extenuante debido a las dobles y triples jornadas,

[...] Bueno en mi caso, yo no trabajaba, yo me dedicaba al hogar a cuidar a mis hijos, yo no trabajaba, y pues aquí en Juárez no pos (sic), aquí en Juárez llegamos y nosotros mujeres y en lo personal que soy madre que, pues se puede decir soltera, pues sí es una cosa que me ha ayudado y me ha... sé que puedo sacar a mis hijos adelante yo sola, nada más que eso sí es mucho trabajo (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

[...] cuando estaba casada era más un poquito más fácil [...] porque pues tenía cierto apoyo, ahora que estoy sola si las he visto más duras digamos, en la mañana para salir al trabajo me levanto a las 4:30, 4:20 aproximadamente me alisto para bañarme, me baño y todo, dejo la ropa lista en la noche y luego

pues ya me alisto y todo no me pinto ni nada pues sino me tardaría más tiempo, ya me voy pintando en el camino y luego ya subo las cosas al carro lo que es la mochila del niño, porque la tarea la hacemos en la tarde, subo la mochila, la pañalera, mi bolsa pues prendo el carro y ya cobijo al niño para sacarlo [...] (Lucero, entrevista, 15 de noviembre de 2017).

Cuando me caso pues ya [...] no es la misma libertad, no es de hacer lo que tú quieras (baja la voz) [...] por obligación o por x, z, pedir permiso o –voy a ir, ¿me das permiso?– porque a veces muchas jovencitas piensan que casarse “hay voy a salir de mi casa, voy a hacer lo que yo quiera” y no, es salir de un encierro para entrar a otro encierro, y a la mejor peor, porque tienes obligaciones [...] hay trabajo de por medio, cuando yo era soltera pues mi mamá me lavaba, me planchaba, me hacía de comer, yo llegaba a mi casa y ya comía y al casarme, pues yo tengo que lavar, yo tengo que planchar, yo tengo que hacer de comer, recoger mi casa, y no solo mis cosas sino las de los demás (Mónica, entrevista, 14 de noviembre de 2017).

En cuanto a la movilidad y la condición familiar, se encontró que parte de las estrategias que estas mujeres siguen es a partir de la influencia del transporte de personal de las maquilas donde trabajan lo que les permite no gastar (diferenciando del ahorro) recursos económicos. Específicamente para el traslado al trabajo, y en conjunto con el apoyo en espacios familiares, en estos casos en las viviendas de la madre/abuela les permite reservar otros recursos como el tiempo y la energía física, así como el desahogo de otras responsabilidades, todo ello a partir de una movilidad urbana dependiente del sector laboral en que se mueven cotidianamente.

[...] Este pues el niño sale de la escuela a las 18:30, yo llego y me estoy con mi mamá un rato, si tengo que ir al mandado o algo pues lo aprovecho, si no pues me pongo a comer o hacer tiempo porque no me voy a la casa y si me voy tendría que regresar otra vez entonces es más gasto ya mejor me espero aquí (Lucero, entrevista, 15 de noviembre de 2017).

Es muy desafiante poder llevar a cabo todos los papeles juntos, pero no imposible, claro está que se necesita demasiado esfuerzo, en mi caso nos apoyamos mutuamente con mi esposo para no descuidar, tanto, las tareas de los hijos (Liz, entrevista, 27 de enero de 2017).

Esto se vincula a la pregunta complementaria del estudio en el que se cuestiona ¿De qué forma la desarticulación entre la localización industrial y residencial de las madres trabajadoras de la industria maquiladora influye sobre la constitución de las prácticas espaciales? Lo cual se responde en una influencia que las mantiene en estados de alerta por las responsabilidades de género. La falta de proximidad entre un espacio y otro las retiene en otros espacios que no son la vivienda propia o de su familia nuclear. Con ello se reducen las horas de descanso que las mujeres pudieran tener entre unas

actividades y otras. Implica el surgimiento de dobles y triples jornadas de trabajo. Así también, la asistencia de un transporte cotidiano, gratuito, constante y disponible cada día laboral hace que la toma de decisiones para el trabajo y los horarios de este se definan con mayor fluidez, por ejemplo, cuando se le preguntó a Claudia cómo sería la movilidad si no tuviera transporte de la empresa su respuesta fue la dificultad pudiera ser aún mayor,

[...] Mmm... si podría ser difícil porque pues para empezar tendría que conocer que rutas van, pasan por lo más cerca del trabajo. E: “¿Y trabajarías en el tercer turno igual?”. No (ríe) [...] No ahí sí no me arriesgaría. (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

En mi actual trabajo es donde se me ha hecho más sencillo ya que cuento con transporte. (Liz).

El transporte de personal que concesionan las empresas maquiladoras para el caso de estas mujeres se ha convertido en la primera alternativa para la movilidad laboral. En el antecedente histórico se tiene que hace apenas dos décadas entró en funciones tal y como se le conoce hoy en día a este transporte. Como lo comentó en entrevista una informante clave que labora como coordinadora de transporte de personal en una empresa maquiladora de esta ciudad: surge a partir del incremento y necesidad de conexión con los espacios industriales, y por la carencia de rutas en horas de aumento por la movilidad de la población trabajadora en las maquiladoras,

[...]lo empezó la RCA, la RCA ya cuando, cuando fue (...) como una especie de éxito [...] ellos hacían un (...) un recorrido no especial, pero por ejemplo levantaban a todo el personal de la empresa dentro de su ruta normal, le hacían un cierto cobro y los llevaban hasta la empresa. Pero eso implicaba que salieran de su ruta y, como que el abastecimiento del servicio en la ruta pues era deficiente verdad, o sea, a la hora de la maquila, como ellos le llamaban, la ruta estaba casi vacía porque todos se iban a hacer viajes. Entonces lo que se hizo fue que se (...) pues gobierno del estado ideó lo que son las [...] los permisos para ‘transporte especial’ para que ya no fueran los de ruta sino fueran rutas especiales este (...) y te digo el dirigente de ese sindicato fue el que lo (...) el que lo ideó [...] Antonio Ruvalcaba Flores (Coordinadora de transporte de personal, entrevista, abril 2018).

La forma en la que opera esta actividad de transporte de personal es un servicio que contratan las maquiladoras para beneficiarse de la asistencia y puntualidad de su población trabajadora, lo que significa que no es una prestación de ley sino una bonificación para el personal según la información otorgada por

la anterior informante clave. Como este es un servicio que se contrata, son las maquiladoras quienes indican las rutas que se requieren para la elaboración de recorridos, lo cual está en función de los lugares en los que habitan las y los empleados, por lo que la consideración no es por el trabajador sino hacia la demanda.

Un hallazgo interesante que se observó desde la generación de la densidad Kernel para este estudio que indica que la mayor densidad de PEA se ubica en el sur oriente de Ciudad Juárez, es que la coincidencia de la estadística de transporte de personal lo corrobora al indicar que la población trabajadora de maquila está cargada hacia esta zona de la ciudad. Que es en donde más rutas de transporte hay según la informante clave. Lo cual también fue evidente durante el trabajo de campo en que la zona cuatro que es la ubicada más al sur de las zonas seleccionadas fue en la que el tiempo de identificación de Ego fue menor.

Lo anterior indica, en síntesis, que el sur de Ciudad Juárez cuenta con una marcada mayor afluencia de grupos de operación de maquila de lo que quedaría pendiente de investigar si es esta la razón por la cual la ciudad del sur es notoriamente más precaria en comparación con el norte o las zonas de mayor consolidación urbana. Esto se observa en los relatos de vida anteriores donde se mencionaron las formas en las que las constructoras influyeron en la toma de decisiones para la compra y ubicación de los nuevos hogares de las entrevistadas.

El transporte de personal está feminizado. Entre las observaciones que deja la entrevista con la informante clave se destaca en detalle que son más mujeres que hombres quienes utilizan el transporte de personal, de lo que hay que recordar que en algunos relatos de vida este dato surge en la idea de que los hombres son los poseedores del automóvil, por lo tanto, las mujeres tienen que buscar otros medios como esta alternativa que ofrecen las maquiladoras o en su defecto caminar con sus hijos e hijas al interior de las colonias.

Son más mujeres que hombres, básicamente, llegamos a traer y a diseñar recorridos, uno o dos recorridos durante el tiempo que yo tengo ahí, [...] llegamos a diseñar recorridos exclusivos, de salida de segundo turno, para (...) un par de camiones que traían puras mujeres a bordo. Uno o dos hombres verdad, pero y si llegamos a un acuerdo con la empresa y con el personal, en el que de entrada se les iba a recoger, ellos iban a caminar a ciertos puntos generales para de salida dejarlos básicamente, no en la puerta de su casa, pero, mínimo en la esquina de su cuadra casi (Coordinadora de transporte de personal, entrevista, abril 2018).

No se acercaban un poco más en la noche, no la verdad no, la empresa no va a invertir más para todos llegar a su casa (Lucero, entrevista, 15 de noviembre de 2017).

Y eso porque antes me recogía la ruta hasta la otra calle y sí estaba más oscuro como cambiaron empecé a querer cogelo<sup>19</sup> porque no hacen por pasar más cerca ni es como se acomodan también como tengan a la gente (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

La prestación de servicios de transporte desdibuja que lo esencial es resolver la necesidad y derecho a la movilidad, lo cual está superpuesto al interés capital de la industria maquiladora, o de otros agentes.

Más transporte, o sea que se metiera el transporte a colonias porque a veces, aquí por las torres hay muchas rutas, pero es digamos un circuito nada más, lo que es el camino, hay fraccionamientos, como si se quiere ir de aquí de la Santiago, por la Santiago Troncoso, de aquí de las torres para allá para aquel rumbo para Durango y todo eso, no hay transporte para allá, si tienes carro pues te vas, pero si ¿no? Porque si hay entrada allá para la Durango, pero por otras calles me imagino más transitables o no sé, pero digo, para Santiago es una calle transitable yo no sé porque no hay transporte por aquí [...] digo, la ruta la Juárez aeropuerto se va por la Santiago da vuelta en Las Torres para allá, pero de Las Torres para allá (en sentido contrario) no hay transporte [...] o sea, caminar es saludable y está bien, pero ¿y el tiempo? (Mónica, entrevista, 14 de noviembre de 2017).

La carencia de un sistema de transporte que sea accesible a todas las personas hace de la movilidad un serio problema. La violencia estructural se densifica por la intersección de categorías sociales. Cuando se cruza con otras categorías de análisis como el lugar de nacimiento, por ejemplo, el caso de Claudia que desconoce la ciudad porque proviene del sur del país que aun cuando tiene ya más de dos años viviendo en Ciudad Juárez la necesidad de encontrar empleo fue prioritaria de resolver. Ello significó encerrarse en la maquiladora y depender de ella hasta para los traslados, lo cual no le da oportunidad de conocer el nuevo contexto urbano, esto aumenta las situaciones de riesgo,

[...] le pregunto de dónde viene, ubico el rumbo de la ciudad, este en caso de que él no sepa donde vive, porque es muy común que la gente viene del sur del país, ni siquiera saben su domicilio, entonces

---

<sup>19</sup> Expresión que refiere a tomar el camión.

lo que hago es pedir su comprobante de domicilio, me meto al *maps*<sup>20</sup>, veo donde viven, cuál es el recorrido más cercano, hay quienes se ubican y dicen “no es que son tres cuadras, pero está muy oscuro” o son puras tapias o... ahí entonces ¿qué es lo que sucede? [...] lo que hago es que los rechazo. Entonces yo se lo aviso a contratación [...] y más si son salidas del segundo turno, por ejemplo, o entradas del tercer turno, donde está bien oscuro, donde la gente no anda caminando por las calles casi (Coordinadora de transporte de personal, entrevista, abril 2018).

De lo anterior a parte de evidenciar los grados de vulnerabilidad de las personas agrega otro elemento contextual a la situación. La obscuridad de la ciudad, que se hizo evidente en los resultados de la EPEyMU y en el referente de las experiencias de vida. La obscuridad acrecienta la sensación de miedo y sin duda convierte al espacio en puntos ciegos que contribuyen a la violencia. Por lo que se concluye que el sur oriente de Ciudad Juárez es un lugar carente de alumbrado público para una cobertura general que beneficie a la población que transita por segundos y terceros turnos de la maquiladora, y como se puede observar en el siguiente apartado los riesgos para las mujeres aumentan en la proporción en la que se complejiza el perfil de estas: edad, género, condición social, clase, y otras.

**Incidentes críticos en la movilidad urbana: vulnerabilidad y riesgo por condiciones de género.**  
Un apartado significativo de los relatos de vida fue la recuperación de usos y significados de la movilidad urbana a partir de hechos o eventos que hayan quedado en la memoria de las mujeres porque les implicaron de improvisto una situación que deja entrever la realidad a la que están expuestas a partir de la realización de las prácticas espaciales. Estos son los incidentes críticos (Flanagan, 1954), que permiten observar más allá de lo cotidiano características contextuales permanentes en la infraestructura urbana a partir del servicio de transporte público. En una cultura misógina que no solo no procura el bienestar para la población de mujeres, sino que además genera condiciones de violencia por género durante las eventualidades urbanas.

---

<sup>20</sup> Aplicación pública para georreferenciación de espacios y rutas de *Google maps*.

Para llevar la técnica a cabo, se les preguntó a las mujeres acerca de una anécdota que recordaran con respecto a su movilidad en la ciudad. Un hecho que por alguna razón continuara en la memoria, lo cual resultó ser un medio asertivo para la recuperación del conocimiento situado que de manera directa con cuestionamientos ha sido complicado de recuperar,

Una vez me tocó ir a Plaza de las Américas con mi hija a un concurso de danza, bueno nos fuimos en la ruta de la escuela, pero está tan lejos que yo no yo aquí me pierdo (ríen) a veces yo no sé ni qué ruta voy a agarrar ni nada y sí me pierdo (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

Este evento permite especificar que la responsabilidad por otros y otras es un factor generador de la movilidad del cuidado. El contexto en el que esta práctica se da es un ambiente urbano disperso que provoca el enclaustrado urbano: la permanencia en el ámbito privado a voluntad pero que es producto del no disfrute de la ciudad misma. En otros casos la representación del incidente crítico abre la evidencia a la violencia estructural, urbana, por género, edad, estado civil, por clase y condición económica.

En términos directos significa que el hecho de vivir en un lugar de grandes dimensiones urbanas genera violencia. La ciudad con irregularidad y desigualdad en la distribución de los usos de suelo, así como de la obscuridad que permea en la ciudad. Aunado al hecho de ser mujer, trabajadora de maquila de bajos recursos económicos, joven y soltera hace de todo ello una combinación que pone en situación de riesgo a las sujetas cuando se atreven a salir a vivir la urbe, y que en lugar de esparcimiento encuentran abusos, agresiones y tragedia,

[...] dos amigas más este y unos amigos, pero ellos se fueron porque como que se enojaron porque andábamos bailando con otros, clásico, y allí nos dejaron no traíamos dinero ni para la ruta, tuvimos que pedir un aventón a un camión y decirle que no traíamos y como no conocíamos por aquellos rumbos nos trepamos a cualquier camión y veníamos allí en la ruta estábamos bien chavalitas teníamos como 13 o 14 años [...] Y recuerdo mucho que un señor allí se sacó hasta el pene íbamos nosotras hasta mero atrás, y me han dicho que pasa mucho, nosotros nos asustamos un chorro, ya le dijimos al chofer, nos bajó más o menos por Plaza las Torres como a media noche de allí nos venimos caminando para acá (Claudia, entrevista, 20 de julio de 2017).

[...] que me perdí allá en el centro, que agarre la ruta, me fui a bailar, con unas amigas y allá me dejaron botada, y agarre una ruta y era una ruta roja, [...] yo me subí, y nada que fue y me dejo hasta allá hasta el cerro de la biblia [...] el chiste es que me sale un cholo, ¡zas! [...] el cholo sacó una cerveza, que me

bajo yo ¿verdad? Y luego le digo – ¿chingado pos dónde estoy? –, – oiga– le digo, y el chofer se dio la vuelta y se fue ¿veda? Salió ese cholo de una casa, era en una esquina [...] dos de la mañana [...] hace como [...] en el 2006 [...] saco la caguama y me dijo “¿quieres?” y le digo –no– y yo seguí caminando, y me dijo “no aquí te vas a perder” dijo, ya mire que estaba como un cerro haz de cuenta y se miraba un hoyo pa’ bajo, y ya me decía “ándale tómate un trago” –no quiero– le decía yo, y que me dice “tómale” y sacó un cuchillo, una navaja sacó, me acuerdo y luego le dije –no, no quiero–, quién sabe cómo Dios me dio fuerza y agarre la botella cuando me dijo que le tomara y se la estrellé en la cabeza, se fue rodando [...] Y ya que corrí [...] corrí y luego ya, por un baldío así y estaban unas casitas así, de madera, me acuerdo, –señora, señora, ábrame que me viene correteando un cholo– y salió una señora y me acuerdo que me dijo “nadie las trae en la calle pero no entienden” y que quién sabe qué [...] (Bertha, entrevista, 14 de septiembre de 2017).

[...]No ps la verdad no, más bien me daba miedo salir con mis hijas, porque estaba muy feo para allá [...] y ya en la noche se soltaban los balazos y muy feo (...) por eso es que yo decidí venirme para acá (Blanca, entrevista, 26 de junio de 2017).

[...] allá por el canal 44, por la Bermúdez, por allá este, me metí a una maquila, pero yo no sabía que las rutas se iban a las 12, y ps me agarraron de ... dijo mi compañera “hey, ¿me guardas mi bata?” porque yo sé que todas las maquilas, así pasa, las rutas se esperan unos 10, 15 minutos, pero cuando salí mi sorpresa fue que ya no había nada [...] era la una de la mañana. Y luego ps me solté llorando más bien, pues digo – ¿y ahora qué hago? ¿con quién? – Si no conozco a nadie, y luego lejos, porque yo vivía acá en lomas de san José, pues lo único que hice fue pues caminarle, caminarle, pero primero le pregunté al guardia ¿Qué la ruta? “no mija que las rutas ya se fueron” y con razón vi a tanta gente como loca corriendo, y yo no sabía por qué, y nueva, yo nueva pues no sabía, entonces me fui caminando desde ahí hasta la iglesia de San Lorenzo, caminando y en eso escuche a un señor que iba atrás de mí como rengueando como algo, lo único que hice fue agarrar una piedra, y ps a levantarla y llevarla en la mano, y no el señor se fue así conmigo, así, bueno por lo menos dije, bueno no me hizo nada me va como compañía, pues ya hasta por mero, hasta donde está este(...) camine hasta ¿Cómo se llama la..? Futurama, ahí paso una ruta a esa hora, una ruta amarilla y ya me subí, no me trajo a lomas de san José, ¿sabes a dónde me llevó? Al centro, y ahí me quede, en un puesto, con una señora, si no imagínate que me hubiera pasado, gracias a Dios y a las oraciones de mi madre, ahí me quede sentada, y la señora estaba vendiendo tortas y todo, y ya le platicué y me dice “no te preocupes mija, aquí quédate, es más me vas a hacer compañía, porque ahorita voy a ir a traer agua y te quedas como, cuidándome mi puesto” [...] estaba otro señor ahí vendiendo tortas en el mero centro y yo ahí me quedé en las bancas [...] vendían toda la noche [...] tuve suerte la verdad [...] ya como a las 5:30, seis de la mañana ya agarrar la ruta, ¿y para dónde? Para la casa, ni modo (Yadira, entrevista, 25 de septiembre de 2017).

El ejercicio es en retrospectiva y otorga el antecedente histórico acerca de cómo los horarios de las maquiladoras eran y siguen siendo incompatibles con los del transporte público en esta ciudad. Así también estos incidentes dan cuenta de cómo el contexto urbano que se caracteriza por la violencia tiene una influencia directa en el enclaustrado urbano en el que viven estas mujeres. La búsqueda de mejores espacios para la vida cotidiana marca las formas en las que se mueven o dejan de hacerlo, por lo que las

dinámicas sociales de conflicto son factores para las trayectorias residenciales y para las prácticas espaciales, en lo local y en el ámbito nacional, por lo que los cambios de vivienda son parte de las estrategias que estas mujeres formulan en un intento de ejercer su derecho a la ciudad,

[...] pues es que yo digo que donde quiera es lo mismo, mira cuando yo me vine de allá de Sinaloa, ahí donde yo vivía estaba un cerro y ahí unos cholos violaron a una niña de tres años, ahí fueron y la tiraron enfrente de donde yo vivía ¿eh? Entonces yo pensaba en mis hijas porque pues uno vive sola ¿vea? (Bertha, 14 de septiembre de 2017).

[...] estaba por allá por donde está Andrea que está en el centro es un edificio [...] era un edificio normal, común y corriente, pero era una maquila, iba, usted agarraba una ruta que se iba por la Insurgentes, me tenía que bajar en la Insurgentes y caminar hasta allá por la 16 [...] pasó un tipo en una bici primero, no sé si sería el mismo tipo, pero me agarró, me puso una navaja o algo ¿no? Porque pues en ese momento en que te van a asaltar pues no, no te fijas que te ponen, pues ya me agarró y me llevó a un lugar, era como una vecindad, porque cuando me quiso comenzar a hacer algo, yo lo que hice fue llorar, comenzar a llorar (llora) [...] y me puse a llorar, a llorar, a llorar, a llorar, entonces se oyó en las casas ruido, ¿no?, y el tipo se fue, nomás se llevó mi bolsa [...] ¡uy! Cuántos años tenía, unos veinte [...] era soltera, ese día porque yo iba tarde a mi trabajo ya [...] las siete de la mañana más o menos (Mónica, entrevista, 14 de noviembre de 2017).

[...] me pasa un carro de un señor mayor y me da un *rait*, y lo acepté [...] no sé, me dejó en confianza me empezó hacer confianza y me dijo que en la noche iba por mí (risas) [...] reacciono después ya cuando estaba en la maquila, –yo no me voy a ir con el viejo y menos de noche, yo me voy a ir en la ruta– imagínate con tantas que andaban matando y yo de zona, te lo juro que se me fueron los piensos (pensamientos) por llegar temprano a mi trabajo (Yadira, entrevista, 25 de septiembre de 2017).

Así viven la condición urbana las mujeres de este grupo social, caminar la ciudad es en contexto de agresión y abuso, y es de notar que los incidentes críticos están en la categoría de lo negativo porque todos los relatos dan cuenta de eventos trasgresores, o de situaciones de riesgo en la vida de estas mujeres. Estas experiencias marcan las formas de ejercer otras etapas de vida como el ejercicio de la maternidad, y de los asuntos del cuidado infantil, que como ya se ha explicado es parte del cotidiano y de las responsabilidades que tienen las mujeres/madres/trabajadoras como parte de las asignaciones sociales a los cuerpos de mujer.

### Cuidado infantil en Ciudad Juárez

En esta metrópoli existen diferentes tipos de servicios de cuidado infantil que se han ido incrementando a partir de la década de 2000. La población de mujeres entrevistadas reporta en su mayoría que no hay

necesidad para la utilización de estos (52.6%). En contra parte del 10.5% comenta sí haber hecho uso de ello alguna vez, en tanto que solo el 1.8% refiere que al no haber contado con un medio de transporte no los utilizó. En varios comentarios de las encuestadas se trató del tema de la desconfianza acerca de los servicios que se ofertan en la ciudad y aunque el instrumento no permite la sistematización de esta información a nivel de profundidad, en las entrevistas a informantes clave se sustenta el común de respuestas al respecto,

[...] yo te voy a ser muy sincera, porque no sólo soy directora, soy mamá también de guardería y yo que he estado en varias guarderías en varios niveles [...] Muchas mamás que no usan el servicio de guardería en mi opinión, muy personal, siento que es por temor, por todo lo que pasa y todo lo que se habla de las guarderías. Porque “en las guarderías los maltratan” [...] “al niño la maestra le pegó” o “el niño la mordida” o “el niño que se cayó” o “el niño que falleció” (Directora de guardería IMSS, entrevista, diciembre 2017).

Es significativo observar que esta respuesta, de no hay necesidad, implica que para el cuidado de las y los niños se buscaba quién lo hiciera. Como el caso de abuelas o el uso de estrategias como trabajos a contra turno lo que significa que las familias buscan horarios para trabajar por las mañanas, tardes y noches de tal forma que el cuidado de las y los menores quede cubierto el mayor tiempo posible,

[...] la mamá está en primer turno y el papá en segundo turno, el papá se lleva a los niños en el camión y luego hacen intercambio ya depende de donde se pongan de acuerdo, en la cafetería o lo que sea y ya la mamá se regresa con los niños a la casa (Coordinadora de servicios de transporte de personal, entrevista, abril 2018).

Aquí cabe destacar como la cuestión del género marca las actividades cotidianas como el cuidado de los hijos e hijas, tanto como los horarios laborales. Por las mañanas trabajan las madres y por la tarde noche los padres, ya que como se muestra en otros fragmentos de las experiencias de vida, ejemplos de cómo la noche, la obscuridad y los puntos ciegos son más peligrosos para las mujeres, y en esta cultura patriarcal los varones tienen la obligación no sólo de ser proveedores sino también de ser valientes y protectores de sus familias,

[...] Así mi mamá también [...] mi mamá siempre trabajaba y ya en la noche cuando llegaba “¿hija qué hicieron?” –ps nada– porque yo también trabajaba en el tercero y esperaba que llegará pa’ poderme ir

yo a trabajar [...] entonces nos echamos la mano, pero es una vida muy a la carrera, yo hoy si me ponía a meditar y dejaba a mi hija encerrada pa' irme a trabajar y sí entraba a la una y salía a las siete de la mañana y es una vida muy pesada (Bertha, 14 de septiembre de 2017).

Estas prácticas soportan las respuestas acerca de la falta de confianza o la no necesidad de servicios de cuidado infantil. En un pensamiento más profundo cabe cuestionar acerca de si existe alguna forma de promocionar los servicios de manera diferenciada. Los servicios de cuidado infantil tienen por objetivo aportar a la comunidad una solución de qué hacer con las y los niños mientras las familias trabajan, por lo que no hay una profesionalización del sector de cuidadoras quienes son contratadas con los mínimos requisitos de formación. Mientras esto no cambie, esa diferencia no llegará.

[...] Cuando estaban chiquitos yo me los llevaba [...] en el camión especial y él se los traía. (Mónica, entrevista, 14 de noviembre de 2017).

La propuesta para incrementar la cultura del cuidado infantil desde la perspectiva que permite este estudio es que estos servicios necesitan profesionalizarse desde la constitución de academias de promoción a la salud, educación y derechos de menores de edad. Esto es fomentar la preparación formal escolarizada y con certificaciones para la atención de la primera infancia. En tanto que se siga tratando de una necesidad de qué hacer con las poblaciones de infantes mientras las familias trabajan el problema de la falta de aprovechamiento de los servicios continuará.

Tabla 17. Motivos para usar o no servicios de cuidado infantil.

<b>6.B.13. Motivo para usar o no usar un centro de cuidado infantil, guardería o estancia en Ciudad Juárez.</b>					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BUSCABA QUIÉN LOS CUIDARA	2	3.5	3.5	3.5
	ESPOSO NUNCA QUISO	1	1.8	1.8	5.3
	INDEPENDIENTES	2	3.5	3.5	8.8
	NA	1	1.8	1.8	10.5
	NINGUNO	2	3.5	3.5	14.0
	NO HAY CONFIANZA	9	15.8	15.8	29.8
	NO HAY EN LA TARDE	1	1.8	1.8	31.6
	NO HAY NECESIDAD	30	52.6	52.6	84.2
	NO SABE	2	3.5	3.5	87.7
	NO TENIA EN QUE LLEVARLOS	1	1.8	1.8	89.5
	SÍ LO USABA	6	10.5	10.5	100.0
	Total	57	100.0	100.0	

Fuente: elaboración propia con datos de la EPEyMU

Como parte del proceso de profesionalización de los servicios de cuidado infantil (tabla 17) y la promoción de los derechos de niños y niñas es importante fomentar una educación en las familias a favor de la equidad de género en donde quienes se benefician de ello son estas poblaciones de menores, es decir, es necesario generar reflexiones en torno a quiénes son responsables del cuidado de la infancia cuya respuesta se esperaría que fuera universal. La responsabilidad por el bienestar de niñas y niños es de todas y todos y no exclusivamente de las mujeres. Sean trabajadoras fuera del hogar o no. Cuando esta reflexión se haya dado, el diseño de las políticas públicas, incluidas las del transporte, será para favorecer a la infancia y no solo para facilitar la incorporación de las mujeres al sector laboral.

A la par de estos procesos educativos con la comunidad que presta los servicios y con las poblaciones que los reciben, es necesario también educar a quiénes planean y toman las decisiones sobre los servicios de infraestructura y servicios urbanos. Para que generen normativas acordes a la necesidad de ubicación física de centros de cuidado y bienestar infantil, guarderías, casas de cuidado diario y todas aquellas instituciones que provean servicios en pro de la infancia. Es urgente la consideración de la población de niñas y niños para la construcción de la urbe. No solo en la construcción física –y posterior abandono– de

parques sino también sobre la conexión en términos de transporte y movilidad urbana de y para espacios de uso infantil como son estas instituciones, escuelas, museos, cines, u otros espacios de educación, salud y recreación.

#### Redes conceptuales de las cartografías significantes

Este apartado trata del resultado de lo que en la estrategia metodológica se nombró cartografías significantes. Son una oportunidad de complementar las percepciones que las mujeres/madres/trabajadoras de maquiladora tienen sobre la realidad social y urbana y que surgen a partir de las experiencias de vida que en Ciudad Juárez han obtenido. La intención es develar los conocimientos situados que tienen sobre los significados de la movilidad cotidiana para comprender de manera holística ¿Cómo son construidas las prácticas espaciales de las madres trabajadoras de la industria maquiladora y de su grupo familiar? Que es la pregunta central de este estudio y la que no puede ser respondida sin la comprensión de los sentidos que estas sujetas les dan a las diversas formas de movilidad.

Los casos que se presentan fueron seleccionados porque las entrevistadas cumplieron con los requerimientos que fueron explicados de manera previa en la metodología del estudio. Tienen que ver con la edad de las y los hijos y el hecho de que estos sean escolares porque son factores que desde el supuesto de la investigación se considera que requieren más creatividad para el cumplimiento y elaboración de las estrategias para el desarrollo de prácticas espaciales y específicamente para la movilidad urbana. Con las cartografías cuya instrucción fue que dibujaran un mapa en el que representaran los lugares que visitan de manera más frecuente y lo que ellas sienten en cada uno de los trayectos que realizan, en la actividad las mujeres se notaban cohibidas porque comentaban no saber dibujar, pero una vez iniciada, resultaba fluida la expresión que hacían sobre el contexto cotidiano en el que viven.

Para la elaboración del análisis se construyeron redes conceptuales en las que se interrelacionan los lugares, trayectos y significados que han sido expresados por las entrevistadas, así se pueden identificar

estos elementos como los fundadores de las cartografías significantes en las que se comunican los sentidos y sentimientos que se tienen en el uso de la ciudad. En la representación de la red conceptual se agruparon las respuestas de los trayectos cotidianos que se identificaron con punto de origen siempre en la vivienda. De lo cual resultaron trayectos al trabajo, a las escuelas, a los lugares de compra de despensa y pago de servicios, de recreación, a centros de salud y otros, se agregaron los medios de transporte y finalmente se insertaron las palabras clave con las que las mujeres identifican los sentidos y significados de las prácticas espaciales.

Al identificar los trayectos cotidianos más comunes se logran develar elementos que permiten responder la pregunta complementaria acerca de la forma en que la desarticulación entre la localización industrial y residencial de las madres trabajadoras influye sobre la constitución de las prácticas espaciales. Implican el 74% de los recorridos para ir al trabajo, el 12% para ir de compras, específicamente para surtir las despensas que es una de las responsabilidades sociales asignadas por cuestiones de género y de lo cual destaca que más del 90% de estos trayectos se hacen de manera directa, es decir, no hay escalas en algún otro sitio.

La cartografía expresa lo que sienten las mujeres/madres/trabajadoras durante el desarrollo de los trayectos cotidianos que implican ir al trabajo, a las escuelas de sus hijos e hijas, comprar despensa a tiendas de conveniencia o visitar familiares. Los enunciados de los sentidos y significados se hacen en femenino por la razón de que se trata única y exclusivamente de lo expresado por las entrevistadas que son mujeres y se refiere solo a los sentires de ellas.

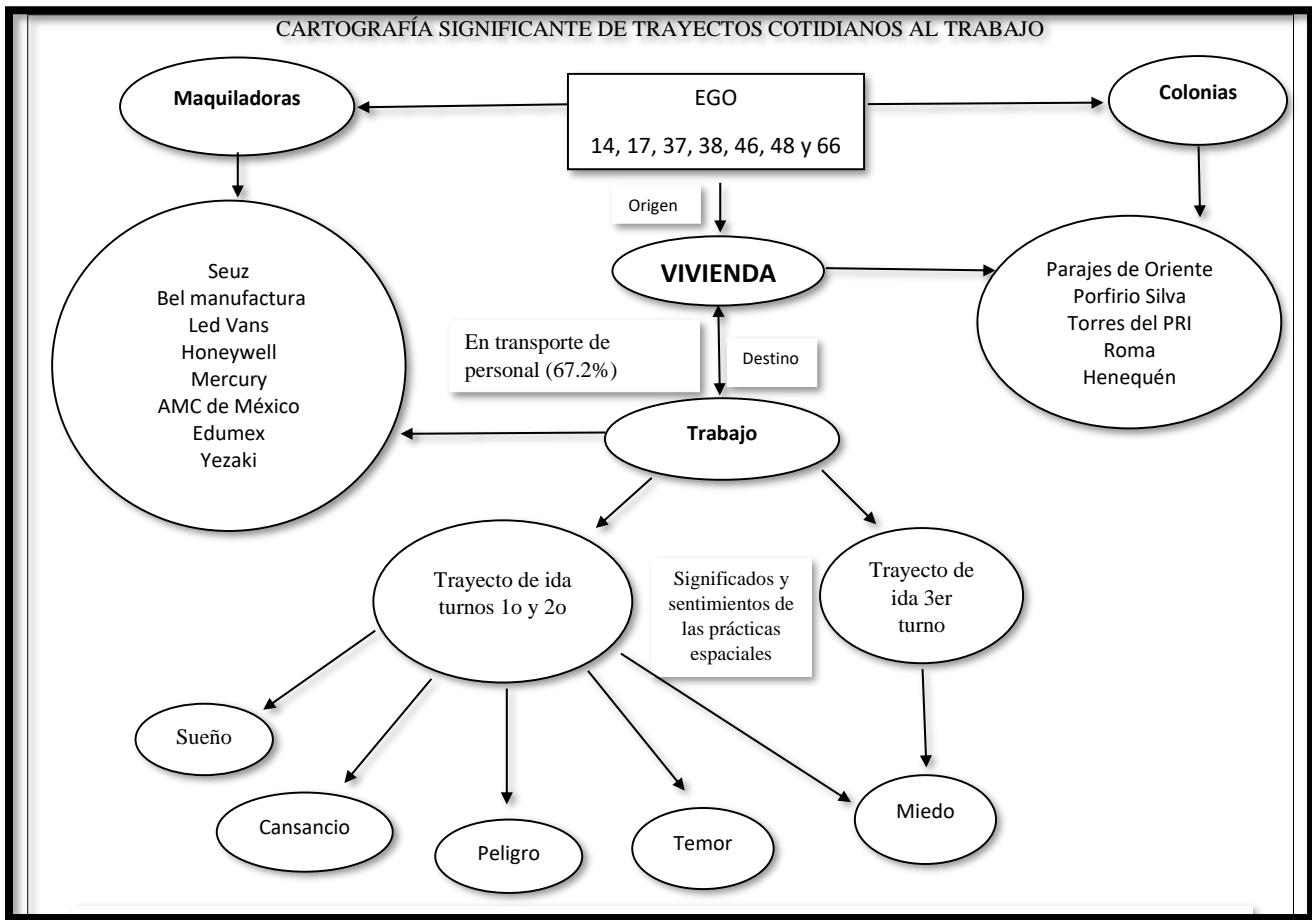
A partir de esto la cartografía significativa representada en la red conceptual, tiene los resultados del análisis de los croquis elaborados en los que se insertaron los sentimientos y significados que tienen y que se procesan por las mujeres que los realizan de manera cotidiana. Cuyos efectos se pueden precisar como negativos debido a que solo en uno de los casos se expresaron sentimientos diferentes como el orgullo. El

significado es asociado con las razones del trayecto más que al trayecto por sí mismo. Se hace enfoque en la sensación que le produce el acto cotidiano de moverse en la ciudad. Por ejemplo, con Claudia y su hijo que al estudiar más que otros de sus familiares, al salir a encaminarle cada mañana a la parada de transporte público, la madre siente orgullo.

En el resultado de la interpretación de estas imágenes se muestran evidencias del enclaustrado urbano en el que las mujeres viven. En cada uno de los croquis elaborados aparecen únicamente los lugares que se frecuentan de manera cotidiana, lo que refiere a espacios de trabajo, tiendas y supermercados, escuelas y sus viviendas. Las prácticas espaciales están sujetas a las responsabilidades sociales y familiares, por lo que la construcción de estrategias no es un acto consciente para esta población. Es el resultado de los compromisos y recursos que tienen como el transporte de personal, el acto de caminar y algunas veces el uso de autos particulares, para ir a trabajar, hacer compras del hogar, o para la realización de la movilidad del cuidado.

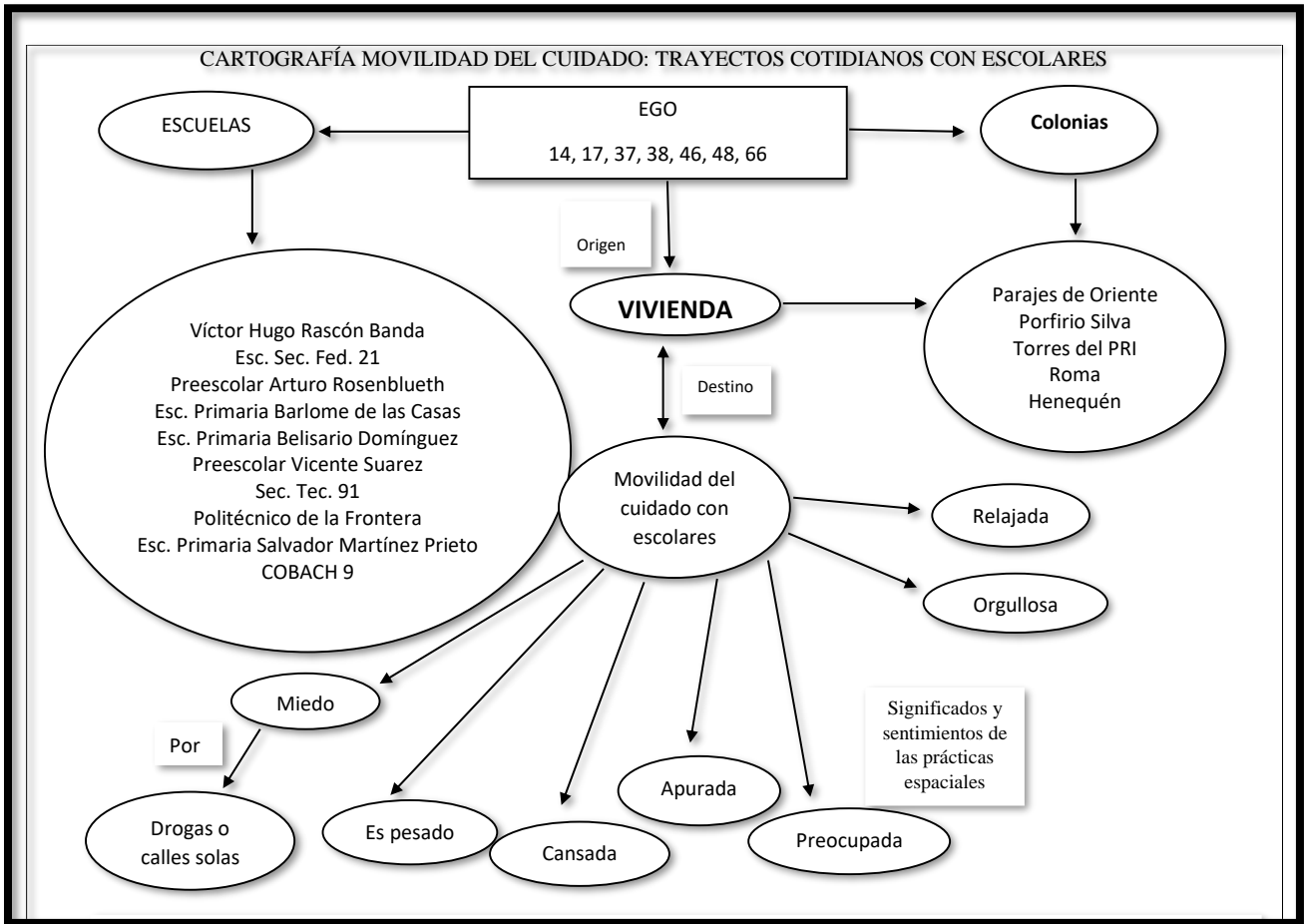
Este ejercicio deja al descubierto los vacíos que existen en la vida de las mujeres que están insertas en contextos post modernos en los que la urbanidad implica sortear la infraestructura y servicios urbanos. La secuela es el enclaustrado urbano, la evidencia de ello es que en la cartografía no hay, en ninguno de los ejemplos, lugares en los que las mujeres se identifiquen con el esparcimiento, la diversión, la convivencia o la ciudadanía. Lo que hay es un espacio que fue utilizado para la expresión de las implicaciones de las cargas sociales asignadas por género, que las mantiene al borde del cansancio, con emociones negativas en su mayoría y en contextos de inseguridad y desolación. Las prácticas espaciales se caracterizan por sensaciones que no se perciben pero que marcan las formas de ser y estar en la ciudad.

Figura 18. Red conceptual trayectos cotidianos al trabajo



Fuente: elaboración propia.

Figura 19. Red conceptual de trayectos de movilidad del cuidado



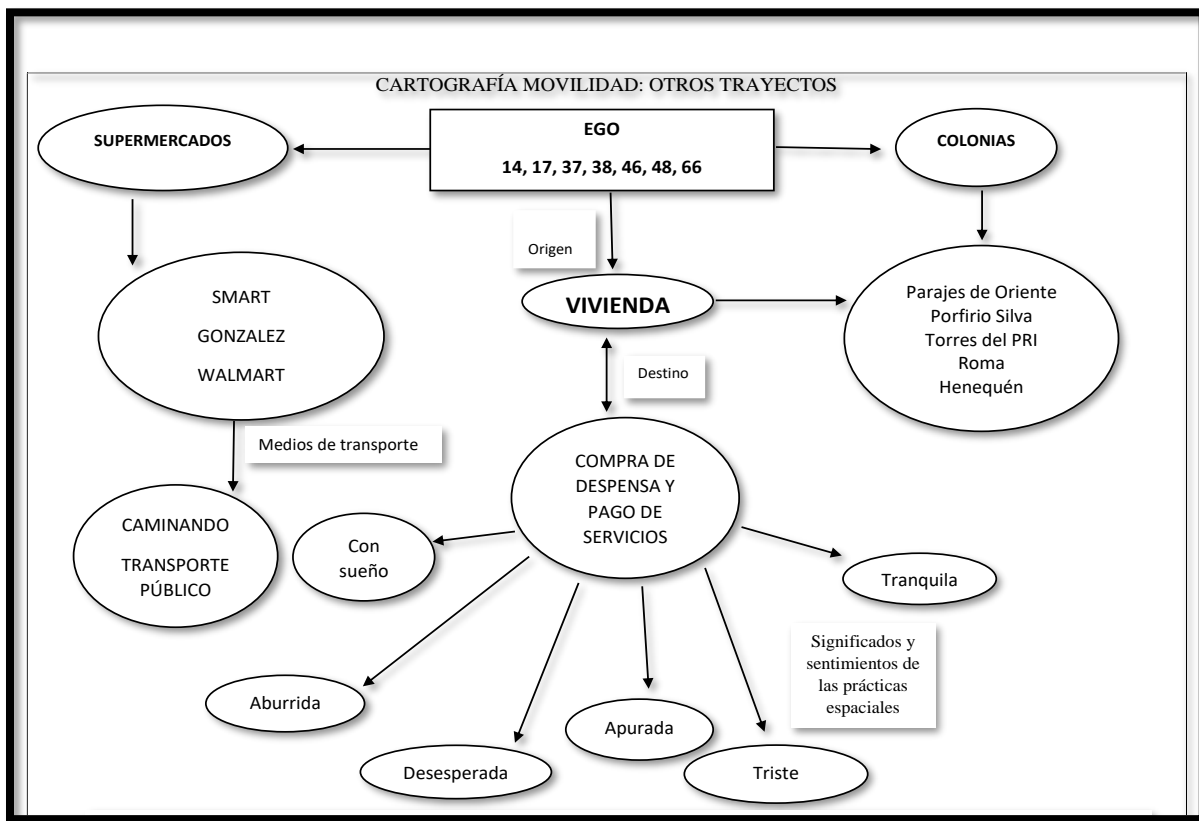
Fuente: elaboración propia

Como se puede observar existen motivaciones para la movilidad y las prácticas espaciales. También se conjugan una serie de emociones que aparecen de manera común en las experiencias de estas mujeres como el miedo, el temor y preocupación, sumados a otros sentidos como el apuro, el cansancio y la sensación de que es pesado el acompañamiento de otros como es el caso de la movilidad del cuidado,

Para Ekman (1992) hay seis emociones básicas (alegría, miedo, ira, tristeza, sorpresa y asco), y explica que las 'reglas de despliegue' que rigen cuándo y cómo es apropiado experimentar y expresar estas emociones, evidencian una marcada variación sociocultural (Lara y Encino, 2014, p. 14).

La mayor parte de los sentidos y sentimientos que están presentes en las formas de la movilidad de cualquier tipo son negativas. Refleja así, aunque haya preocupaciones por el cuidado de otros esto no significa que exista un disfrute al responder ante las cargas familiares. Como lo es la compra de alimentos y el pago de servicios, que, si bien se hacen por el bienestar familiar, para este grupo implica situaciones de aburrimiento, cansancio, y desesperación. Salvo en un caso en que se expresa tranquilidad. Esta parte de la cotidianidad está limitada al espacio de influencia si este se denomina los lugares que se encuentran en los límites de sus colonias, que, aunque suene accesible se trata de distancias considerables y es lo que estas mujeres tienen que sortear.

Figura 20. Red conceptual para otros trayectos

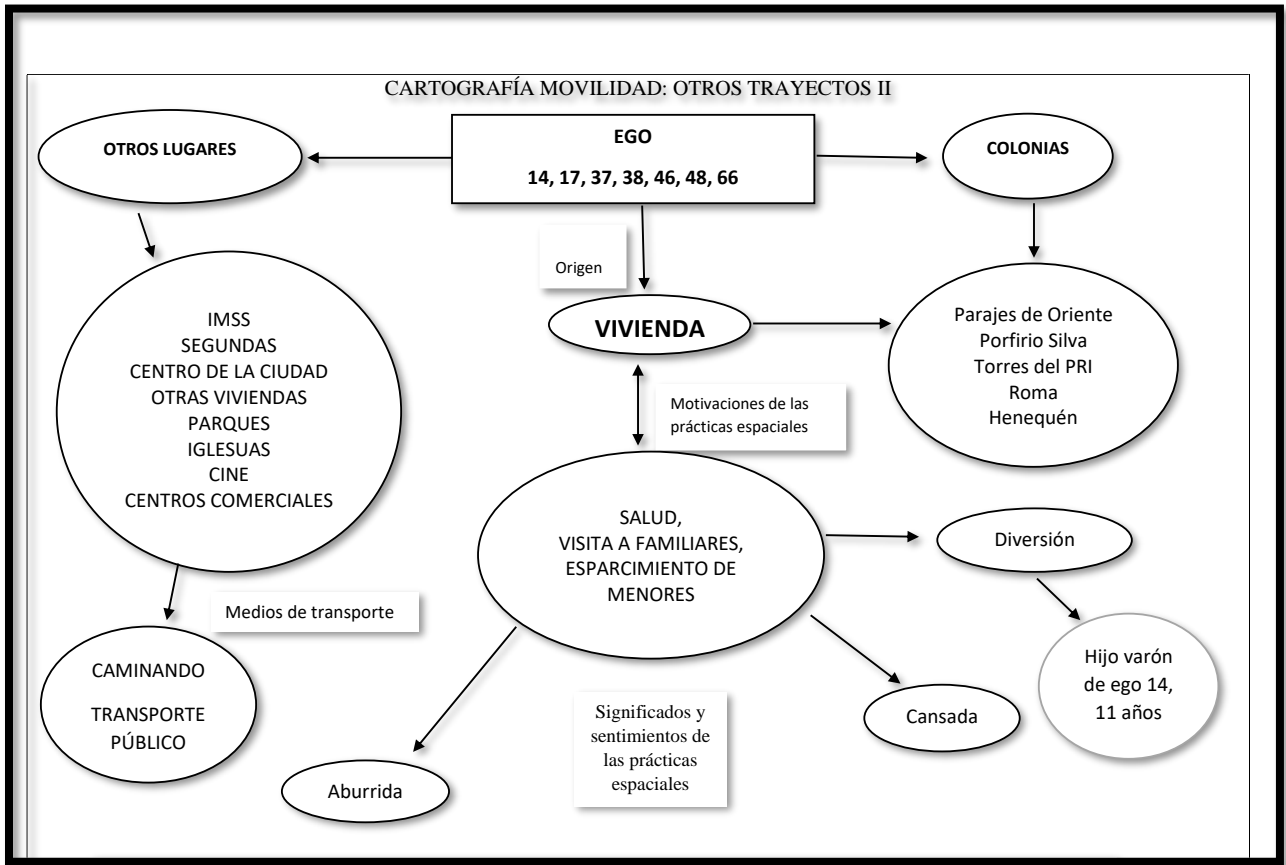


Fuente: elaboración propia.

Ante este panorama pareciera que las mujeres están ancladas al espacio a través del afecto, una experiencia encarnada (Lara y Enciso, 2014) que las motiva para llevar a cabo las prácticas espaciales,

como, por ejemplo, hacer las compras para el hogar. Es de llamar la atención que las motivaciones y las sensaciones son diferenciadas. Por una parte, se tiene la idiosincrasia que las marca para la reacción ante el cuidado de otros. Por otra el amor con el que se profesan ante las y los hijos, pero los sentimientos y percepciones se ubican en el lado oscuro (como la ciudad) del sentir: cuerpos con miedo, cansados, tristes y apurados.

Figura 21. Red conceptual otros trayectos II



Fuente: elaboración propia

En los otros trayectos identificados se tienen motivos de salud, de visita a familiares, que se entiende que es una de las actividades de esparcimiento de las familias de este grupo social para el esparcimiento de los menores a cargo de estas. Se observa que prevalecen el aburrimiento y el cansancio para el

desarrollo de estos trayectos. Una excepción: el sentir de un menor, hijo de Blanca. Quien dice que es divertido ir al parque y a las segundas<sup>21</sup>. Se hace evidente que estas mujeres no tienen ninguna clase de esparcimiento, recreación o pasatiempo que requiera el uso de la ciudad, ellas prefieren no salir del hogar si no es por estas principales motivaciones ancladas al género de mujer. Son un grupo que vive en el enclaustrado urbano porque están encerradas en su trabajo, en el supermercado o en sus propias viviendas, por lo que se puede deducir que hay estrategias ante las situaciones de conflicto en la vida de estas mujeres, pero no para recuperar el derecho a la ciudad. Esto en el supuesto de que alguna vez lo hubiesen ejercido.

Las experiencias de vida que se han mostrado fueron complementadas en los instrumentos aplicados para el levantamiento de datos, y dejan como evidencia que estas mujeres son conscientes de los conocimientos situados con respecto a la realidad

Se pasa la vida y no nos toman en cuenta. No vivimos igual. “¿Por qué estas cansada?” Si nada más trabajas, tus hijos ya están grandes. El supervisor dice “¿de qué vienen cansadas?” A veces estudias, trabajas y tienes el hogar. ¿y cómo le hacemos con el tiempo? (Mónica, entrevista, 14 de noviembre de 2017).

Son quienes viven las consecuencias de los procesos que han llevado a la ciudad a la morfología, infraestructura y servicios urbanos actuales. El grado de consciencia para el caso de este grupo poblacional no llega a la consideración de cómo han dejado de vivir la ciudad. No sabe cómo ello va afectando a sus familias, sobre todo a la infancia a su cargo en términos de prácticas espaciales. Como ya se ha mencionado, la movilidad urbana es compleja solo si se analiza bajo miradas diferenciadas como el género, que devela que hombres y mujeres no ejercen en la misma intensidad los derechos urbanos. Para el caso de las mujeres la conquista de estos ni siquiera tiene el nivel de lo mínimo necesario para visualizarlos.

---

<sup>21</sup> Lugares donde se vende ropa, calzado y otros artículos de segunda mano.

La evidencia dicta, que este grupo sortea obstáculos a diario. Que un sistema de transporte público acorde a las necesidades particulares, podría contribuir a la mejora en la vida de estas mujeres. La cultura del cuidado y respeto a las mujeres como cuerpos urbanos con derechos es esencial. Que la ciudad esté iluminada y bien distribuida también. Que los husos horarios y la centralidad de las áreas laborales tienen que dialogar con otros espacios como las instituciones escolares y las necesidades de la infancia es ahora ineludible, así como el trabajo por la profesionalización de los servicios de cuidado infantil que a su vez deberían abogar por una ciudad para las y los niños.

## Capítulo V. Ciudad rizoma y enclaustrado urbano: reflexiones finales

Para que una madre haga cualquier cosa, aún de su trabajo invisible, hay otra mujer que la sustituye en los cuidados maternos de sus hijos menores, pero también de los mayores, del cónyuge y de la casa. Los problemas prácticos para hacer otras actividades se incrementan con los problemas subjetivos (Lagarde, 2014).

La cita que encabeza este capítulo hace referencia a los problemas subjetivos, esos que no se ven, pero que tienen una influencia directa en las formas de subsistencia, en la cotidianidad. Que marcan la calidad de vida. Esos problemas subjetivos que son producto, como ya se ha visto, de la violencia estructural que ha provocado por décadas y décadas el permitir el abuso de los cuerpos urbanos a partir de densificar sus intersecciones. La movilidad ha sido el medio por el cual se han develado estas injusticias sociales para las mujeres que ejercen la maternidad responsable y que a razón de un Estado que no es benefactor del cubrimiento de sus necesidades básicas de vivienda, alimentación, trabajo, educación, salud y recreación para ellas y sus familias. Se prefiere el neoliberalismo por encima del modelo del derecho a la ciudad como lo menciona Borja (2012), que además mata la ciudad democrática y evita que los procesos de ciudadanía ocurran.

Las prácticas espaciales de estas mujeres en términos de movilidad son complejas porque atañen a otras dimensiones sociales, políticas y de género. Lo que hace que la construcción de las estrategias este en dependencia de condiciones externas a la independencia individual. Hay varias que se pueden enunciar como, por ejemplo, esperar a que los hijos e hijas estén en edades de autonomía para que la movilidad del cuidado se de en menor medida. Otra condicionante es depender de que las maquiladoras provean el servicio de transporte de personal para minimizar los costos de transporte, aunque ello implique soportar largas distancias y tiempos inciertos durante los trayectos de la colonia a la maquiladora.

Las prácticas espaciales para la movilidad de estas mujeres no se construyen a partir del deseo de dónde se quiere habitar, sino del dónde se puede habitar, porque la decisión recae solo en decidir si hacer uso del crédito para la vivienda. Pocas veces en función de en dónde se ubican las mejores oportunidades para lograr la conectividad, la accesibilidad, la monumentalidad o la estética urbana.

Se depende así también de la toma de decisiones por género, por el número de hijos e hijas, por la oportunidad de adquirir una vivienda, aunque no sea patrimonio personal y las coloque en situación de violencia patrimonial. Las prácticas espaciales de las mujeres/madres/trabajadoras se construyen a partir de las necesidades y deseos de otros, por ello la movilidad laboral cotidiana es de los pocos ejercicios que se hacen de manera autónoma y aun así están sujetos a los requerimientos de apoyo económico familiar o la manutención total de la familia.

Las movilizaciones en la ciudad están sujetas a la condición de género y al resultado de la educación recibida por años de manera tradicional patriarcal. Lo que las ha mantenido en el espacio privado hasta que estén en condiciones de desarrollar las cargas por género en los procesos sociales tradicionales como lo es el apoyo a las mamás/abuelas para la movilidad del cuidado para hermanos y hermanas menores. Ello tiene una consecuencia directa en las formas en que los primeros trayectos se realizan, que como ya se ha visto es a partir del abuso de otros cuerpos de hombres sobre sus cuerpos de mujeres, es la violencia directa nacida de la violencia estructural. Es la falta de oportunidades para la satisfacción de motivaciones para la movilidad personal y con ello la sentencia de permanecer en el enclaustrado urbano.

La normalización de estos eventos de la vida lleva a la muerte de la ciudad democrática, de habitar la ciudad como lo argumentaba Lefebvre en el Derecho a la ciudad, la pasividad cuesta vidas, las de estas trabajadoras de maquila. Grupo poblacional que día a día se consume en procesos de aceptación del miedo y el cansancio que los roles de género producen y que impiden el derecho a la ciudad.

Se está frente a una generación de mujeres que aprendieron a sortear la ciudad por otros, una comunidad en la que el empalme de roles llega a ser tedioso, cansado, agotador. En el suroriente de Ciudad Juárez. Habrá que revisar si es la experiencia de otras mujeres como el de las trabajadoras domésticas, o las que se dedican a las áreas de servicios. Siempre hay diferentes densidades de la opresión (Crenshaw, 1991).

Lo que se muestra es lo que se encontró en un contexto de urbanidad reciente. En una Ciudad Juárez del sur que es diferente a lo que se vive en los cuadrantes más viejos de la ciudad en donde la urbanización ya es historia –que requiere mantenimiento o se derrumbará en los próximos años si el temporal se hace presente con relativa constancia–. Este contexto nuevo que parece zona de guerra de la época que se quiera seleccionar, es en donde la gente vive en estructuras homogéneas en diseño, pero heterogéneas en dignidad y recursos. De calles amplias llenas de baches y basura, parques sin vegetación, anegados de basura y animales muertos, ubicados en el centro del desierto en la periferia suroriente de la Heroica Ciudad Juárez que son los lugares en los que juegan algunos niños y niñas de este sector.

Esta parte de la ciudad en los inicios de la primavera parece el desierto del Sahara por las tolvaneras que levantan los vientos de la estación, situación que no detuvo el estudio ni la participación de esas mujeres que fueron sororales sin saberlo. El trabajo de campo deja resistencia a la escritura científica, más surgen las narrativas de la ciudad. No hay forma de corroborar que el protocolo diseñado para el levantamiento de los datos fuera el mejor, ni que la toma de decisiones ante el panorama de inseguridad personal de la investigadora y asistentes en campo hayan sido las mejores para favorecer a la investigación evitando el sesgo y logrando mayor objetividad.

El contexto es lo que es y recorrerlo implicó desgarrar los roles sociales de la maternidad y la ciencia para solo llegar a la conclusión de que de poco o nada servirán estos datos, horas para llegar a campo, horas para regresar de él. Pasar de un ecosistema a otro ha sido asombroso porque mientras en esa área geográfica del suroriente de la ciudad, había fuertes vientos y tolvaneras o tormentas eléctricas en el

ámbito cotidiano de residencia de la investigadora el clima era estable, soleado de vientos suaves casi agradables. Para la investigación, la movilidad urbana es compleja también. Los roles de género no descansan si hay títulos profesionales de por medio.

Con un automóvil *Ford explorer*, año 1996. Con capacidad para 80 litros de gasolina (15.60 pesos por litro) (Puente libre, 2017). Con engomados ecológicos comprados (no pasados). La movilidad es compleja al grado de llegar a ejercicios de corrupción en el marco legal de la motorización de las prácticas espaciales. Comprar engomados ecológicos es un delito. Venderlos es un crimen ecológico. Sin aire o calefacción para sortear las inclemencias.

Recorridos extenuantes. Con tiempo promedio de cincuenta minutos para llegar a los lugares identificados para la aplicación de cuestionarios y tres horas de trabajo por día en campo, lo cual suma alrededor de cinco horas diarias, entre marzo de 2017 y junio de 2018, un año completo para la recopilación de datos. En la investigación la movilidad urbana también es compleja y precaria. Se le agregan los horarios escolares del hijo varón de once años, que cursaba el cuarto y quinto grado de educación básica de las 8:00 a las 14:30 horas y los de natación de lunes, miércoles y viernes de 15:30 a 17:30, porque no sólo llevarlos a la escuela es importante sino generar las condiciones para un desarrollo integral. Los roles de género enredan la movilidad urbana.

El empalme de roles es un ejemplo de la complejidad que acompaña la movilidad urbana, que se desprende en otros tipos de prácticas en el espacio urbano. Los horarios de docente universitaria de la investigadora. La docencia es parte de la profesión y a final de cursos permite un ingreso extra para períodos extraordinarios como vacaciones y festividades que las becas de posgrado y los honorarios profesionales no consideran. Todo ello ha sido parte del sesgo y subjetividad que acompañó durante toda la investigación, y que denotan un sistema abierto que es influenciado por eventos y factores que a simple vista no se perciben.

La movilidad urbana compleja habla de un sistema sexo género que es injusto con las cargas sociales de los cuerpos de mujer. Desemboca en prácticas espaciales no equitativas. Sin esta mirada el resultado de este estudio sería seguramente otro, las intersecciones personales distinguen las investigaciones científicas, porque la subjetividad no se abandona, se vive siempre como la complejidad misma.

#### El enclaustrado urbano

Lo primero que hay que admitir antes de cerrar estas reflexiones es que los resultados son únicamente para representar a este grupo de mujeres que tuvieron el gesto amable de participar con sus experiencias de vida. Por lo que habrá que continuar los ejercicios científicos con otros grupos de mujeres de características diferentes para lograr un entendimiento complementario de la realidad de las juarenses en tiempos de post modernidad.

El contexto en el que se desarrolló el estudio fue en el que la resistencia a la participación es densa por el miedo generalizado que ya existe en la ciudad. Donde la desesperanza está presente y en cuyos casos la curiosidad fue una aliada para lograr la aplicación de los cuestionarios que muestran todo el abandono que tiene esa parte de la ciudad, el suroriente. En donde la infancia vive enclaustramiento urbano en las escuelas y las viviendas de mala calidad hechas con materiales de construcción que poco o nada protegen a sus habitantes. Lugares del suroriente en donde lo mismo se pierde la vida cruzando la calle que por ejecuciones y asesinatos que quedan en la impunidad. Una ciudad en la que la ebriedad provoca accidentes fatales y luego cruces de madera como testimonios de lo ocurrido.

Esto es por lo tanto un recuento de las consecuencias de décadas de planeación urbana deshumanizada. Una mirada de una mujer en problemas por empalme de roles. Que piensa y siente por el gremio una profunda ternura al ver como estos grupos de mujeres trabajadoras en Ciudad Juárez viven en la depresión que dejan los horarios extenuantes de la maquiladora que no coinciden con los horarios escolares y con los de recreación de sus menores. El ejercicio científico social deja ver una ciudad que carece de un sistema

de transporte amable, efectivo, eficiente o eficaz. Donde los servicios e infraestructura urbana son pobres hasta la falta de dignidad para el tránsito de las personas. En donde las distancias son imposibles de sortear sin un vehículo motorizado, donde hay más puntos ciegos para el abuso sexual y el asalto a mano armada que espacios para caminar o esperar tranquilamente a que pase la vida o se acabe.

El suroriente de Ciudad Juárez es un rizoma (Deleuze y Guattari, 1977). Resultado en una parte de las consecuencias del tipo de planificación que se ha desarrollado en esas zonas de la urbe. La característica de la dispersión y las grandes distancias han provocado que la urbanización responda de manera anárquica ante las necesidades de vivienda, educación, salud, recreación, alimentación y trabajo,

Un rizoma es un tallo subterráneo de ciertas plantas vivaces, generalmente horizontal, en él se almacenan reservas para la producción de raíces y brotes que, en primavera, formarán los tallos aéreos. En ocasiones su crecimiento es indefinido, las porciones más viejas se destruyen, entonces, progresivamente. [...] se distingue absolutamente de las raíces y las raicillas, tiene en sí mismo, muy diversas formas: desde su extensión superficial ramificada en todos sentidos, hasta su concreción en bulbos y tubérculos, actúa mediante expansión, variación, conquista. Cuando se ha bloqueado un rizoma –ha arborificado–, es el fin, nada (que sea deseo) puede pasar, pues el deseo produce y se mueve mediante rizomas. (Deleuze y Guattari, 1977).

Se ha observado que hay diversos entornos ecológicos que se unen por el nombre de la ciudad pero que en ocasiones están disociados en cuestiones climáticas, económicas y sociales. Mientras que el norte está mayormente consolidado por derechos de antigüedad, que ahora requiere trabajos de mantenimiento y recomposición de los servicios de agua, drenaje y vialidades principalmente. Se arborifica, se destruye. El suroriente de la ciudad se encuentra en proceso de urbanización. Es evidente que la expansión de la mancha urbana ha provocado el surgimiento de centros múltiples a parte del histórico, es decir, ahora es una ciudad policéntrica (Fuentes, 2015). Contiene subdimensiones que tienen incidencia directa en la movilidad urbana.

El transporte público como sistema es general para la población y se ubica solo en las grandes avenidas. Es simple, no corresponde a la complejidad que implica la movilidad urbana después de las observaciones

de la perspectiva de género. Las dinámicas de conexión se consideran del centro histórico, como el principal nodo a otros nodos del margen de la mancha urbana. Lo cual deja a las colonias sin cobertura para la alimentación misma del sistema. Las micro rutas, o sistema alimentador entre colonias es parte de las estrategias que la población objeto de esta investigación requiere de los servicios de transporte para tener acceso a las áreas laborales y centros de trabajo que a su vez están dispersos en toda la ciudad como se explicó en el capítulo primero de este documento.

La constitución de la ciudad y el afán de poblar fraccionamientos de viviendas que se adquieren a partir de créditos con el Infonavit son juicios que solo el neoliberalismo disfruta. Ha sido parte de las razones por las cuales la población se ha distribuido en el sur de la mancha urbana de manera desproporcionada. Ante lo cual se ha perdido la definición de la morfología y ha surgido la ciudad rizoma. Y ha puesto a la población de mujeres/madres/trabajadoras en situaciones de limitaciones horarias.

Se ha observado un enclaustramiento en tres espacios en particular: las viviendas, las tiendas de autoservicios, y las maquiladoras. Esto deja fuera el disfrute de la ciudad, en el rizoma arborificado o destruido no entran los deseos, por motivos del derecho a la recreación. La ciudad no son solo centros de trabajo y tiendas.

Se puede afirmar que los conocimientos situados de este grupo poblacional dejan al descubierto que no hay un ejercicio del derecho a la ciudad en términos de accesibilidad, de estética y movilidad. Solo existen acciones de movilidad obligada. Que se complejiza porque es un organismo vivo, y a su vez obliga al caos, al desorden, a la complejidad, una raicilla del rizoma tal vez. Esto es el resultado de entablar conversaciones a través del modelo sistémico con la movilidad urbana, que cuando se cruzó con la perspectiva de género permitió vislumbrar la cantidad de dimensiones y componentes del sistema abierto de la movilidad y las dinámicas que en este confluyen. No todas se han podido describir aquí.

Son las maquiladoras quienes promueven el servicio de transporte de personal para aumentar la producción y asistencia de la planta laboral. Las mujeres de este sector de la ciudad no están construyendo estrategias para la movilidad urbana sino aceptando las condiciones que la infraestructura y los servicios urbanos proveen como consecuencia directa del modelo económico neoliberal.

Resulta evidente que existen síntomas de depresión, abandono y resignación de no vivir Ciudad Juárez. Por razones de falta de proximidad, conexión y lugares para frecuentar en situaciones que no sean de obligación doméstica o laboral. La movilidad urbana también tiene una importante influencia desde los salarios precarios e ingresos netos limitados que estas sujetas obtienen como producto de las jornadas laborales. Hecho que no les permite gastar en otras actividades, invertir en las formas de movilidad convenientes a toda la carga social que tienen. Se ajusta el sistema de movilidad solo al pago de servicios y compras. Pero no de acceso a las viviendas, educación y en algunas ocasiones tampoco de salud. La violencia estructural se sienta en la mesa y permite solo pensar en elaborar estrategias para prácticas espaciales de ida y vuelta al hogar, pero no para asegurar el acceso a la ciudad.

Respecto al tema del cuidado infantil en el Plan de Desarrollo Urbano Sustentable (2016) se tiene que, para cubrir con el rezago, ha sido necesario que las organizaciones sociales en conjunto con otros sectores de la ciudad elaboren estrategias de cooperación. Aun así, el déficit es amplio para el caso de la ciudad. Se menciona que específicamente por la falta de transporte que conecte con los sitios y centros de cuidado de menores como los del IMSS<sup>22</sup>, sin embargo, aquí se demuestra que no es el factor más importante de acceso a estos servicios. En los que se cuenta con al menos 800 espacios disponibles para primera infancia. Lo que es insuficiente. El cuidado infantil requiere de varios tipos de servicios como puede ser el caso de fomento de casas de cuidado diario, estancias y centros de bienestar infantil, es decir, la diversificación

---

<sup>22</sup> Institución de servicios médicos del Estado mexicano.

de servicios. Esto para cubrir otras poblaciones infantiles mayores de cuatro años y menores de quince, por mencionar de manera arbitraria un tope de edad, porque la infancia como otros colectivos sociales urbanos tienen necesidades diversas para el desarrollo óptimo y digno que merecen.

Es inevitable ante estos resultados la necesidad de reconsiderar el modelo económico basado en la maquiladora. Es urgente responder a las problemáticas que se tienen y que son una consecuencia directa de decisiones centralistas y ajenas a la planeación racional y humana. Como la proliferación de desarrollos habitacionales desarticulados de la mancha urbana, sin servicios ni equipamiento, creando una ciudad completamente dispersa y polarizada. (PDUS, 2016). Es imperioso reconocer a cada grupo poblacional a fin de lograr verlos como sujetos de derecho para el desarrollo de políticas públicas urbanas, sociales, educativas y de salud.

Apremián más epistemologías del sur (De Sousa, 2009). De los pendientes o futuras líneas de investigación quedan varios temas que se observaron a partir de las interacciones con el grupo social y su entorno. Uno es la prisa de generar estudios de corte feminista para la cooperación en la elaboración de explicaciones de la realidad urbana que sean acordes a la multiculturalidad que compone a esta ciudad. Así como de otros tópicos sobre las violencias como las de género, patrimoniales, urbanas, entre otras. También es indispensable generar líneas de estudio para revisar en las nuevas zonas en desarrollo urbano la oferta, demanda y cobertura educativa. Todo ello a través de todas las miradas, con todos los actores y actoras. Porque los conocimientos situados son necesarios para entender y reconstruir la urbe para recuperar el derecho a la ciudad y con ello construir la ciudad democrática que se compone de ciudadanas y no solo de ciudadanos.

Otra es que es urgente identificar la mirada infantil para la restauración de la ciudad holocausto para regresarles un tanto la paz, la dignidad, la esperanza, al espacio urbano que ahora los confina a las cuatro paredes de su vivienda o de su escuela. Además, es perentorio configurar un sistema de transporte micro

local, que alimente las prácticas espaciales. Se requiere una línea científica que explique el futuro inmediato posible si la población de mujeres/madres/trabajadoras sigue enclaustrada y en depresión. Por lo que hay que continuar las reflexiones científicas sociales para develar las realidades que suelen ser diversificadas por grupos, porque, aunque las discusiones avanzan en los espacios de formación académica aún falta ver cómo generar influencia práctica para la vida cotidiana.

Finalmente, cabe destacar que el diseño, elaboración, desarrollo y conclusión de este estudio tiene un impacto directo en la formación de la autora, porque ha permitido la afinación de habilidades para la ciencia. Así también se han quedado abiertas las inquietudes de continuar la formación en el ámbito de la didáctica, filosofía de la ciencia y los pequeños grupos de investigación, que son un universo en el que hay riqueza para explotar y compartir con las nuevas generaciones a fin de favorecer la innovación científica social, urbana y educativa para el caso del contexto local.

## Referencias

- Aboites Aguilar, L., Birrichaga Gardida, D., y Garay Trejo, J.A. (2010). “El manejo de las aguas mexicanas en el siglo XX”, en *El agua en México cauces y encauces*. México: Academia Mexicana de la Ciencia y Comisión Nacional del Agua.
- Acebedo, L. (2003). La expansión industrial y el urbanismo moderno. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(7),88-100.[fecha de Consulta 7 de Diciembre de 2020]. ISSN: 0124-7913. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=748/74810712>
- Aguirre, G. (2010). *De fronteras... mares. Reflexiones locales para una sociedad del conocimiento*. México: Plaza y Valdez editores.
- Alcoff, L., y Potter, E. (1993). *Feminist Epistemologies*. U.S.A. Halminton College and Syracuse University.
- Alegría, T. (1992). Desarrollo urbano en la frontera México–Estados Unidos. En *Jornadas “Urbanismo Inclusivo”*. México: Consejo Apodaka Ostaikoetxea, Marije.
- Álvarez–Gayou, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. México: Paidós Educador.
- Ander–Egg, E. (1995). (24ª Edición). *Técnicas de investigación social*. Argentina: LUMEN: Colección Política, Servicios y Trabajo Social.
- Arriagada, I. (2005). “¿Existen políticas innovadoras hacia las familias latinoamericanas?” *Papeles de población*, enero–marzo, número 43, Universidad Autónoma del Estado de México, México. Pp. 9–27. Recuperado en <http://redalyc.uaemex.mx>.
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Madrid: Biblioteca Básica de Arquitectura. Balbo, Marcello., Jordan, Ricardo., y Simioni, Daniela, (compiladores). (2003). *Ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Bandy, T. (2000). *Bordering the future: resisting neoliberalism in the borderlands*. *Critical sociology*. 26(3). Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/08969205000260030401>
- Baringo Ezquerro, D. (2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid* 16. No. 3. 119–135.

- Barraza, M., y Manjarrez, D. (2014). *Violencia de género y políticas públicas*. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Bass Zavala, S. (2013). *EL crecimiento urbano en Ciudad Juárez 1950-2000. Un acercamiento sociohistórico a la evolución desordenada de una ciudad de la frontera norte*. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Bastidas, J. (2006). *Estructura social y educación: evaluación y sociopolítica de los cambios educativos*. México: Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Batthyány, K. (2004). *Cuidado infantil y trabajo. ¿Un desafío exclusivamente femenino?; una mirada desde el género y la ciudadanía social*. Montevideo: CINTERFOR.
- Baudrillard, J. (2000). *Pantalla total*. Barcelona: ANAGRAMA colección Argumentos.
- Bazant, J. (2014). *Planeación urbana estratégica. Métodos y técnicas de análisis: nuevo enfoque de planeación urbana, traslados en automóviles, movilidad en transporte público, costo social del congestionamiento*. México: trillas.
- Beauvoir, S. d. (1949). *El segundo sexo. Siglo veinte*.
- Berteaux, D. (1989). Los relatos de vida en el análisis social. Publicado en *Historia y Fuente Oral*, núm. 1, 1989, Barcelona, pp. 87–96. Una primera versión de este artículo apareció en Danièle Desmarais y Paul Grell, (comps.), *Les récits de vie. Théorie, méthode et trajectoires types*, Editions Saint–Martin, Montreal, 1986.
- Blazquez Graf, N., Flores Palacios, F., y Ríos Everardo, M. (Coordinadoras). (2012). *Investigación feminista. Epistemología, metodología y representaciones sociales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Bocanegra Gastelum, C., y Vazquez Ruiz, M. A. (2012). Productividad en el comercio minorista: contrastes entre Walmart de México, Soriana y Comercial Mexicana. *Paradigma economico*, 93–112.
- Booth, C., Darke, J., y Yeandle, S. (eds.). (1998). *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*. México: Narcea, S. A. De Ediciones.
- Borja, J., y Urbà Geògraf. (2000). *Ciudad y Ciudadanía. Dos notas*. Barcelona: WP núm. 177. Institut de Ciències Polítiques i Socials.

- Borja, J. (2012). *Fin de la anticiudad postmodernista y derecho a la ciudad*. Barcelona: Icaria.
- Borja, J. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. (Tesis doctoral inédita). Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona.
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Charla magistral de Jordi Borja, director del Programa de Gestión de la Ciudad, Universidad Abierta de Cataluña, realizada en el Hemiciclo de FLACSO Ecuador el lunes 4 de noviembre de 2013. Consultado línea en <https://www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw>
- Borja, J. (2015). "Ciudad Juárez: la no ciudad". Consultado en línea en <http://hilodirecto.com.mx/ciudad-juarez-la-no-ciudad/>, el día 5 de abril de 2015.
- Bourdieu, P., Chamboredon, J., y Passeron, J. (1987). (Décima Edición). *El oficio de Sociólogo*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Brakarz, J., Green, M. y Rojas, E. (2002). *Ciudades para todos. La experiencia reciente en programas de mejoramiento de barrios*. Estados Unidos de América: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Butler, J. (2004). *Deshacer el género*. México: PAIDOS.
- Camagni, R. (2005). *Economía Urbana*. Universidad Autónoma de Barcelona: Antoni Bosch editor.
- Canales, M. (Coordinador – editor). (2006). *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago: Lom ediciones.
- Carrillo, J., y Hernández, A. (1985). *Mujeres fronterizas en la industria maquiladora*. México: Secretaria de Educación Pública, y Centro de Estudios Fronterizos del Norte de México.
- Carrión Mena, F. (2010). *Ciudad, memoria y proyecto*. Quito: OLACCHI.
- Carrión, F., y Erazo, J. (Coordinadores). (2016). *El derecho a la ciudad en América Latina. Visiones desde la política*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Casado, J. M. (2008, septiembre 15). *Estudios sobre movilidad cotidiana en México*. (U. d. Barcelona, Ed.) Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, XII. Retrieved from <http://www.ub.edu/geocrit/nova12.htm>

- Castells, M., y Borja J. (1997). *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. España: Grupo Santillana de Ediciones, S.A.
- Castells, M. (1971). *Problemas de investigación en sociología urbana*. México: Siglo Veintiuno.
- Castells, M. (1976). *La cuestión urbana*. México: siglo veintiuno editores.
- Cea, M. (1996). *Metodología cualitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. España: Síntesis Sociología.
- Certeau, M. (1986). *La invención de lo cotidiano, Tercera parte, prácticas del espacio* pp 103–142.
- Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana.
- Chávez, J. (2000). *Socio-spatial dynamics and urban morphology of a northern Mexican border city: The case of Ciudad Juarez, Chihuahua, 1990–1995, 1990–1995*.
- Cimacnoticias. (2015). “Más mujeres son jefas de hogar, pero no son dueñas de sus casas.” Recuperado de <http://www.cimacnoticias.com.mx/node/69321>
- Cital, P. (2009). “De los límites de la planeación urbana, a la definición del modelo de gestión urbana en Ciudad Juárez... ¿hacia un desarrollo sustentable al dominio de los no lugares”, *Noesis*, n. 35, UACJ, Ciudad Juárez, pp.75–88.
- Connolly, P. (1989). “Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda, 1984”, *Una década de planeación urbano-regional, 1978–1988*, El Colegio de México, México, 1989, pp. 103–121.
- Contreras, Y. (2017). *De los “gentries” a los precarios urbanos. Los nuevos residentes del centro de Santiago*. *Eure*. Vol. 43. No. 129, 115–141.
- Contreras Delgado, C., y Narváez Tijerina, A. B. (Coordinadores). (2006). *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida*. México: Colegio de la Frontera Norte: Plaza y Valdés.

- Contreras, Y., Tapia, M., y Liberona, N. (2017). Movilidades y prácticas socioespaciales fronterizas entre Arica y Tacna. Del sentido de frontera a la transfrontericidad entre ciudades. *Dialogo Andino*. No. 54. 127–141.
- Cordera, R., Ramírez Kuri, P., y Ziccardi., A. (2008). “Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI, una introducción.” En *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del Siglo XXI*. México: Siglo XXI.
- Cornejo M., Mendoza F., y Rojas R. (2008). La investigación con relatos de vida: Pistas y Opciones del Diseño Metodológico. Vol. 17. No. 1. Pp. 29-39. Chile: Universidad Pontificia Católica de Chile.
- Cortés, J. (2010). *La Ciudad cautiva: control y vigilancia en el espacio urbano*. Madrid: ediciones Akal.
- Crenshaw, Kimberlé W. (1991). Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color. *Stanford Law Review*, 43 (6), 1241–1299.
- De Gracia, F. (1992). *Construir en lo construido. La arquitectura como modificación*. Madrid: NEREA.
- Delgado, L., y Aguerri, J. (2018). Más allá del miedo urbano de la mujer joven. Prácticas de resignificación espacial y supervivencia a la violencia en la ciudad de Zaragoza. *ENCRUCIJADAS. Revista Crítica de Ciencias Sociales* || Vol.15, 2018, a1502.
- Delaney, D. (2005). *Entering the Territory of Territory Introduction*. En *Territory: a short introduction*. USA: Blackwell Publishing.
- Deleuze, G., y Guattari, F. (1977). *Rizoma. Introducción*. España: Pre-Textos.
- Deleuze, Gilles y Félix Guattari, 1994: *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: PRE – TEXTOS.
- Deleuze, G., y Guattari, F. (2010). *El Anti Edipo. Capitalismo y esquizofrenia*. Buenos Aires: Paidós Básica.
- Deleuze, G. (1995). *Conversaciones*. España: Pre-Textos.
- Denman, C. (2001). *Mujeres, maquila y embarazo. Prácticas de atención de madres-trabajadoras en Nogales, Sonora, México*. México: El Colegio de Sonora.
- De la O, M. (2006). “El trabajo de las mujeres en la industria maquiladora de México: balance de cuatro décadas de estudio”. En *Revista de Antropología Iberoamericana*, agosto–diciembre, año/vol. 1 número 003. Madrid:

Antropólogos Iberoamericanos en Red de Planeación Urbano–Regional, 1978–1988, El Colegio de México, México, 1989, pp. 27–55.

De Sousa Santos, B. (2005). *El milenio huérfano. Ensayos para una nueva cultura política*. Madrid: Ilsa Editorial Trotta.

De Sousa Santos, B. (2009). *Una epistemología del Sur: la reinención del conocimiento y la emancipación social*. México: Siglo XXI, CLACSO.

Diario de Juárez. (2015). “Maltrato infantil en México repunta 50% en un año”. Recuperado de [http://diario.mx/Nacional/2015-04-05\\_3d44faa4/maltrato-infantil-en-mexico-repunta-50-en-un-ano/](http://diario.mx/Nacional/2015-04-05_3d44faa4/maltrato-infantil-en-mexico-repunta-50-en-un-ano/)

Donoso, R. S. (2001). *Aproximación a Henry Lefebvre*. (U. A. Metropolitana, Ed.) México, México.

Ducci, M. E (s/f). *Conceptos básicos de urbanismo: forma y estructura de la ciudad, la administración de la ciudad, geografía urbana*. México: Trillas.

Dureau, F. L., Souchaud, S., y Contreras, Y. (2012). *Movilidades y cambio urbano*. Bogotá, Santiago y Sao Paulo. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Eibenschutz, R. y Goya, C. (Coordinadores). (2009). *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996–2006: dimensión, características y soluciones*.

Entel, R. (2002). *Mujeres en situación de violencia familiar: embarazo y violencia, el varón violento frente al embarazo y modalidades de intervención desde el trabajo social*. Argentina: Espacio editorial.

Evans, M. (1997). *Introducción al pensamiento feminista contemporáneo*. México: Minerva ediciones.

Fair, H. (2008). *El sistema global neoliberal*. Polis. 21. Recuperado de <http://journals.openedition.org/polis/2935>

Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. (A. Falú, Ed.) Santiago de Chile: LOM ediciones.

Fernández, J., y Rodríguez, J. (2005). *Cuestiones tributarias de la ejecución del planteamiento urbanístico*. España: Iustel.

Figari, C. (2009). *Cuerpo, subjetividades y conflictos: hacia una sociología*. Buenos Aires: Fundación Centro de Integración, Comunicación, Cultura y Sociedad.

- Figuroa Martínez, C., y Forray Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio–espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. *Revista de Estudios Sociales*. 54. Recuperado de <http://journals.openedition.org/revestudsoc/9449>
- Flanagan, J. (1954). *The critical incident technique*. Vol. 51, No. 4. United States: American Institute for Research and University of Pittsburgh.
- Fuentes, C. (2001). “Los cambios en la estructura intraurbana de Ciudad Juárez, Chihuahua, de monocéntrica a multicéntrica”, *Frontera Norte*, volumen 13, número 25, enero–junio, 2001.
- Fuentes, C. y Hernández, V. (2015). La evolución espacial de los subcentros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua (1994–2004): un análisis con indicadores de autocorrelación espacial global y local. En *Estudios Demográficos Urbanos*. No. 2 (89), 2015, 433–467.
- Gaitán, F. (2014). *Auge, ocaso y resurgimiento de los estudios sobre desarrollo en América Latina*. Santiago de Chile. CEPAL. Colección Documentos de Proyectos.
- García, R. (2000). *El conocimiento en construcción. De las formulaciones de Jean Piaget a la teoría de los sistemas complejos*. Barcelona: Gedisa.
- Garza, G. (1989). “La política de parques y ciudades industriales en México: etapa de expansión, 1971–1987” en *Una década de planeación urbano–regional, 1978–1988*, El Colegio de México, México, 1989, 177–210.
- Garza, G., y Puente, S. (1989). “Racionalidad e irracionalidad de la política urbana en México” en *Una década de planeación urbano–regional, 1978–1988*, El Colegio de México, México, 1989, pp. 79–102.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito.
- Giddens, A. (2001). *Sociología*. Cuarta edición. Madrid: Alianza editorial.
- Glass, G., y Stanley, J. (1986). *Métodos Estadísticos Aplicados a las Ciencias Sociales*. México: Prentice–Hall Hispanoamericana, S.A.
- Gómez Escobar, M. del C. (2004). *Métodos y técnicas de la cartografía temática*. México: Universidad Autónoma de México (UNAM).

- Gonnet, J. (2014). Durkheim, Luhmann y la delimitación del problema del orden social. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* Universidad Nacional Autónoma de México. Nueva Época, Año LX, núm. 225 μ septiembre-diciembre de 2015 μ pp. 285-310μ ISSN-0185-1918
- González de la Vara, M. (2002). *Breve historia de Ciudad Juárez y su región*. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- González, M. (1998). La cuestión urbana: algunas perspectivas críticas. Consultado en línea en <file:///C:/Users/Janeth/Downloads/Dialnet-LaCuestionUrbana-27496.pdf> el día 6 de abril de 2015.
- González, M., y Cortiñas, L. ( ) “Asentamientos humanos, urbanismo y vivienda, cometido del poder público en la segunda mitad del siglo XX” en *Asentamientos Humanos, urbanismo y vivienda*, Porrúa, México, pp. 375–407.
- González, S., Ruiz, O., Velasco, L., y Woo, O. (1995). *Mujeres, migración y maquila en la frontera norte*. México: El Colegio de la Frontera Norte y El Colegio de México.
- Gravano, A. (2016). *Antropología de lo urbano*. Santiago: LOM ediciones.
- Grijalva, G., y Covarrubias, A. (Coordinadores). (2002). *Las Mujeres en la maquila. Trabajo, instituciones de apoyo y organización sindical*. México: El colegio de Sonora.
- Gualteros, J. (2006). *Vida cotidiana y mundo urbano: pautas para nuevas relaciones*. Este trabajo fue insumo para el artículo “La ciudad creada: algunas pautas para definir el sentido de pertenencia a Bogotá en la actualidad”, publicado en Gualteros Trujillo (2006).
- Gutiérrez Chaparro, J. J., Villar Calvo, A. J., y Méndez Ramírez, J. J. (2014). *Nuevos y viejos procesos socio – espaciales en México, del liberalismo al neoliberalismo*. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*. Vol. 21. Núm. 2. Julio – diciembre 2012. Pp. 61–74. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Gutiérrez, M. (2007). *Género, familias y trabajo: rupturas y continuidades. Desafíos para la investigación política*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

- Habitat International Coalition. (2004). Carta Mundial de Derecho a la Ciudad. Foro Mundial Urbano. Barcelona–Quito.
- Haraway, D. (1991). Ciencia, ciborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza. Madrid: Gráficas Rógar, S.A.
- Harding, S. (1998). *Is There a Feminist Method? En Feminism and methodology*. Bloomington/Ideanapolis University Press, 1987. Traducción de Gloria Elena Bernal.
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social. México: Siglo veintiuno editores.
- Harvey, D. (2005). Breve historia del neoliberalismo. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2012). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Traducción de Juanamari Madariaga. España: Akal.
- Harvey, D. (2012). La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural. Buenos Aires: Amorrortu. Segunda edición. Traducción de Martha Eguía.
- Heller, A. (1972). Historia y vida cotidiana. Aportación a la sociología socialista. Barcelona: Grijalvo.
- Hennig, E. I., Schwick, C., Soukup, T., Orlitová, E., Kienast, F., & Jaeger, J. A. G. (2015). Multi-scale analysis of urban sprawl in Europe: Towards a European de-sprawling strategy. *Land Use Policy*, 49, 483–498. <http://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.08.001>
- Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar el derecho ciudadano. Barcelona: Editorial Reverté.
- Hernández Hernández, V. (Coordinador). (2016). Siniestros viales y análisis espacial. Estudio de los siniestros de tránsito de información geográfica en Ciudad Juárez, Mexicali y Toluca. Ciudad Juárez, Chihuahua: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Hernández, P. (2011). Agencia en mujeres de sectores populares de Ciudad Juárez, México, en un contexto de institucionalización del enfoque de género. En Memoria del Foro Bienal Iberoamericano de Estudios del Desarrollo, 2011. Sede: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México, del 11 al 13 de abril de 2011.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2003). Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill. Tercera edición.

- Herrera, L. (2010). La sociedad del abandono: Ensayo sobre la vigilancia anticipada en las sociedades contemporáneas. Ciudad Juárez, Chihuahua: El Colegio de Chihuahua.
- Herrera, L., y Mora, Á. (2018). La ciudad posible. Cambios y transformaciones en el siglo XXI. Ciudad Juárez, Chihuahua: Instituto Municipal de Investigación y Planeación.
- Husserl, E. (1992). Invitación a la fenomenología. España: Pensamiento Contemporáneo 21.
- IMIP y Ayuntamiento de Ciudad Juárez. (2010). Plan de Desarrollo Urbano. Ciudad Juárez. Chihuahua.
- IMIP, I. M., CONACyT, C. N., FOMIX, & Juárez, M. d. (2007). Estudio Integral de Transporte 2006 en Ciudad Juárez. Desarrollo de alternativas para la eficiencia del transporte público de pasajeros en Ciudad Juárez y su impacto en el medio ambiente. Ciudad Juárez, México: IMIP.
- IMIP. (2014). Actualización diagnóstica sociodemográfica y económica del Programa de Desarrollo Urbano de Ciudad Juárez, Chih. Catálogo –Directorio Georreferenciado de Parques, Zonas Industriales e Industrias en Ciudad Juárez. Ciudad Juárez, Chihuahua, México.
- INEGI (2010). Censo de Población y vivienda 2010. Consultado en <http://www.beta.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825003884>
- INEGI (2012). Catálogo Único de Claves de Áreas Geoestadísticas Estatales, Municipales y Localidades. Consultado en <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/CatalogoClaves.aspx>
- INEGI (2015). Censos Económicos 2014. Resultados definitivos. Consultados en <http://www.beta.inegi.org.mx>
- INMUJERES (2002). Cultura institucional y equidad de género en la administración pública. México: Instituto Nacional de las Mujeres.
- Iracheta, A. (Compilador). (2010). La dimensión humana en las ciudades y metrópolis. Memorias del XI Seminario–Taller Internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad.
- Jirón, P., y Gómez, J. (2017). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Tempo Social, revista de sociologia da USP, Vol.. 30. No. 2. Pp. 55–72. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/ts/v30n2/1809-4554-ts-30-02-55.pdf>
- Juárez, A., Tuñón, E., Winton, A., y Zapata, E. (2018). Relaciones socio–espaciales de género y participación de las mujeres en el proyecto Milpa Intercalada con Árboles Frutales (MIAF) en Chiapas. Revista Interdisciplinaria

de Estudios de Género de El Colegio de México, 4, 18 de junio de 2018, e208. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.24201/eg.v4i0.208>

- Juárez Resiliente. (2018). Juárez Resiliente. Estrategia de resiliencia. Ciudad Juárez, Chihuahua, México: 100 *Resilient Cities*, Gobierno Municipal 2016–2018, Juárez Resiliente.
- Katz, C. (2014). Neoliberales en América Latina. Ortodoxos y convencionales. Conceptos y fenómenos fundamentales de nuestro tiempo. México: UNAM. 1–24.
- Kaufmann, V., Max Bergman, M., y Dominique, J. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 28 (4). 745–756.
- Kaufmann, V., y Widmer, E. (2006). Motility and family dynamics: current issues and research agenda. *Zeitschrift für Familienforschung*, 18. Jahrg Heft 1/2006, S. 111–129.
- Kurczyn, P. (2000). Derechos de las mujeres trabajadoras. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Lagarde de los Ríos, M. (2014). Los cautiverios de las mujeres. Madresposas, monjas, putas, presas y locas. México: Siglo XXI editores Universidad Nacional Autónoma de México.
- Lamas, M. (1996). El género. La construcción cultural de la diferencia sexual. México: Universidad Nacional Autónoma de México; Programa Universitario de Estudios de Género (PUEG).
- Lara, A., y Domínguez, G. (2014). Ciencia, Teoría Social y Cuerpo en el Giro Afectivo: Esferas de Articulación. *Quaderns de psicologia*, 16, 7–25. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.5565/rev/qpsicologia.117>
- Lara, A., y Encino Domínguez, G. (2013). El Giro Afectivo. The Affective Turn. En *Athenea Digital*. 13(3):101–119.
- La Parra, D., y Tortosa, J. (2003). Violencia estructural: una ilustración del concepto. *Documentación social* 131. GEPYD, Grupo de Estudios de Paz y Desarrollo. Universidad de Alicante. Pp. 57 – 72.
- Le Corbusier. (2010). *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Lefebvre, H. (1967). *Lenguaje y sociedad*. Buenos Aires: Editorial Proteo
- Lefebvre, H. (1979). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: ediciones Península.

- Ley de Transporte y sus Vías de Comunicación. Periódico Oficial del Estado de Chihuahua. Última Reforma POE 2017.02.22/No.15
- Limas, M. (2010). Geografía de la pobreza en Ciudad Juárez. Una perspectiva de género. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Lindón, A. (Coordinadora). (2000). La vida cotidiana y su espacio–temporalidad. México: el Colegio Mexiquense / Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (UNAM).
- Lizarrá, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. Economía, Sociedad y Territorio, Vol. VI, núm. 212, 283–231.
- Loeza Reyes, L. (2017). Violencia estructural, marcos de interpretación y derechos humanos en Argumentos, vol. 30, núm. 83, enero–abril, 2017, pp. 249–274. México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.
- López, S. (2009). Violencia de género y políticas públicas. México: El Colegio de la Frontera Norte, Juan Pablos Editor.
- López, J., y Peña, S. (2017). La segregación socioespacial en Ciudad Juárez, Chihuahua, 1990–2010. Región y sociedad. Año xxix. No. 68. Pp. 115–152. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v29n68/1870-3925-regsoc-29-68-00115.pdf>
- Lyotard, J. (1989). La fenomenología. España: Paidós Studio.
- Mancuso, H. (2006). Metodología de la investigación en Ciencias Sociales. Lineamientos teóricos y prácticos de semioepistemología. Buenos Aires: Paidós Educador.
- Martínez, J. (s/f). El derecho urbanístico. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Biblioteca jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas. Recuperado de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3052/4.pdf>
- McDowell, L. (1999). Género, identidad y lugar: Un estudio de las geografías feministas, traductora Pepa Linares. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Mella, O. (2003). Metodología Cualitativa en Ciencias Sociales y Educación. Orientaciones Teórico – Metodológicas y Técnicas de Investigación. Santiago de Chile: Editorial Primus.

- Mendez, E., González, D., Olivares, A., y Pérez, M. (2013). La arquitectura moderna desde la calle. Un recorrido por las ciudades mexicanas. México: Universidad de Guadalajara.
- Mendoza, J. (2012). Políticas públicas en relación al binomio: madres trabajadoras y cuidado infantil en Ciudad Juárez, análisis desde una perspectiva de género (1965–2010). Tesis presentada para la obtención del grado de maestría en Ciencias Sociales para el diseño de políticas públicas. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Coordinación del programa de la Maestría en Ciencias Sociales. (no publicada)
- Millones Espinosa, M. (2013). Neoliberalismo en América Latina: una interpretación desde la ideología de Žižek. *Sociológica*. Año 28. No. 79. 51–78.
- Mignolo, W. (Compilador). (2008). Género y descolonialidad. Buenos Aires: Del signo.
- Miralles–Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. España: Ariel Geografía.
- Moraes Valença, M. (2017). La justicia social y la utopía dialéctica. Discutiendo con Harvey sobre espacio Público. *Boletín de Estudios Geográficos*. No. 101 – Año 2013. Departamento de Políticas Públicas – Universidade Federal de Rio Grande do Norte. Pp. 133–144.
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Revista Folios*. No. 44. Pp. 3–19. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá, Colombia.
- Montaner, J., y Muxí, Z. (2011). Arquitectura y política: ensayos para mundos alternativos. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Morales Martínez, M. D. (1978). La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos, en “Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia”, Alejandra Moreno (Coord.), pp.189–200. México, INAH.
- Morales, L. (2004). Mujeres jefas de hogar, características y tácticas de supervivencia: una intervención desde el trabajo social. Buenos Aires: espacio.
- Morales Cárdenas, S., Rodríguez Sosa, M., y Sánchez Flores E. (2013). “Seguridad urbana y vulnerabilidad social en Ciudad Juárez. Un modelo desde la perspectiva de análisis espacial”, *Frontera Norte*, Volumen 25, número 49, enero–junio 2013.

- Moreno Jaramillo, C. (2013). Ciudad rizoma. Ciudad, revista de asuntos urbanos. Edición 21 especial 30 años. Pp. 17–21.
- Morin, E. (1990). Introducción al pensamiento complejo. España: Gedisa editorial.
- Morin, E. (1994). Sociología. Madrid: editorial Tecnos.
- Mungaray, A., y García de León, M. (Coordinadores). (1997). Desarrollo fronterizo y globalización: México: ANUIES. Recuperado de [https://books.google.cl/books?id=8hK\\_EJKIcAsC&pg=PA177&lpg=PA177&dq=PLAN+DE+DESARROLLO+URBANO+1979+CIUDAD+JUAREZ&source=bl&ots=JQxeJEAjCU&sig=yC50JXAMi1rnkQ21C1qkBtlSj9k&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjx77Lu3fPNAhVDDpAKHWaRBO8Q6AEIIDAB#v=onepage&q=PLAN%20DE%20DESARROLLO%20URBANO%201979%20CIUDAD%20JUAREZ&f=false](https://books.google.cl/books?id=8hK_EJKIcAsC&pg=PA177&lpg=PA177&dq=PLAN+DE+DESARROLLO+URBANO+1979+CIUDAD+JUAREZ&source=bl&ots=JQxeJEAjCU&sig=yC50JXAMi1rnkQ21C1qkBtlSj9k&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjx77Lu3fPNAhVDDpAKHWaRBO8Q6AEIIDAB#v=onepage&q=PLAN%20DE%20DESARROLLO%20URBANO%201979%20CIUDAD%20JUAREZ&f=false)
- Musset, A. (2015). De los lugares de espera a los territorios de la espera. ¿Una nueva dimensión de la geografía social? Documents d' Anàlisi Geogràfica. Vol. 61(2). 305–324.
- Navarrete, E., y Caro, N. (Coordinadoras). (2014). Poblaciones vulnerables ante la salud y el trabajo. México: El Colegio Mexiquense A.C.
- Nelson, Lise., y Seager, J. (Editores). (2005). A companion to Feminist Geography. Australia: Blackwell Publishing.
- OECD. (2000). Integrating Transport in the city. Reconciling the economic, social and environmental dimensions. USA: OECD.
- ONU–HABITAT. (2015). Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014–2015. México: ONU–HABITAT.
- Ornelas, J. (2000). La ciudad bajo el neoliberalismo. Puebla: Universidad Benémerita de Puebla. En Papeles de Población. No. 23. CIEAP/UAEM. Consultado en <http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v6n23/v6n23a4.pdf>
- Ortiz, A. (2007). “Hacia una ciudad no sexista”, Territorios, 16–17, 2007, pp.11–28.
- Oslender, U. (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una “espacialidad de resistencia”. Scripta Nova. Vol. IV. No. 115.

- Padilla Delgado, H. A., Olivas Andrade, C.A., y Alvarado Salas, L. (2014). Ciudad Juárez y la necesidad de política. De la ciudad real a la ideal. México: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Palacios, J. (1989). “La insuficiencia de la política regional en México: patrones de asignación de inversión pública federal, 1959–1986” en Una década de planeación urbano–regional, 1978–1988, El Colegio de México, México, 1989, 155–176.
- Paredes, J. (2008). Hilando fino desde el feminismo comunitario. Bolivia: Lesbianas Independientes Feministas Socialistas. Recuperado de <http://mujeresdelmundobabel.org/files/2013/11/Julietta-Paredes-Hilando-Fino-desde-el-Fem-Comunitario.pdf>
- Pensamiento Libre S5E7. “El derecho a la ciudad y la producción social del hábitat”. IBERO Puebla, Puebla, México. Video. Entrevista a Enrique Ortiz. Conductor: Mtro. Víctor Hugo Hoffman. Consultado en <https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>.
- Pérez Tamayo, R. (2003). ¿Existe el método científico? Historia y realidad. México: FCE, Conacyt, ECN. Tercera edición.
- Perló, M. (Compilador). (1990). La modernización de las ciudades en México. México: Universidad Autónoma Nacional de México.
- Plan Estratégico de Juárez, A. (2016). Informe Así Estamos Juárez 2016. Ciudad Juárez, México: Plan Estratégico de Juárez, A.C.
- Pontón, J. (2017). Intersecciones de género, clase, etnia y raza. Un dialogo con Mara Viveros. En Íconos. Revista de Ciencias Sociales. Núm. 57. Quito. Pp. 117–121. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales–Sede Acaémica de Ecuador.
- Ramírez Kuri, P. (2016). La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada. México: Universidad Autónoma de México.
- Ramírez, J. (1989) “Los objetivos de la Ley General de Asentamientos Humanos” en Una década
- Reguillo. R. (1996). La construcción simbólica de la ciudad. México: ITESM. 13

- Restrepo, E., y Rojas, A. (2010). *Inflexión decolonial: fuentes, conceptos y cuestionamientos*. Colombia: Universidad del Cauca, Popayán.
- Rich, A. (1983). Sobre mentiras, secretos y silencios. *Icaria*, Barcelona, 1983, págs. 241–242. En Instituto de la Mujer (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales). (1999). En *femenino y en masculino*. Consultado en línea en [http://www.um.es/estructura/unidades/u-igualdad/recursos/EnFemenino\\_y\\_masculino\\_Instituto\\_de\\_la\\_mujer.pdf](http://www.um.es/estructura/unidades/u-igualdad/recursos/EnFemenino_y_masculino_Instituto_de_la_mujer.pdf).
- Ricoeur, P. (2002). "Arquitectura y Narratividad", *De architectonics* 4, pp 9–30.
- Rodríguez Sosa, M., y Peña Medina, S. (Coordinadores). *Planeación urbana y regional: teoría y práctica*. Ciudad Juárez, Chihuahua: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- Rodríguez–Shadow, M. J. (1999). Metodologías feministas en la investigación. *La ventana*. Núm. 10/1999. Pp. 266–270.
- Rojas Villagrana, L. (coord.). (2015). *Neoliberalismo en América Latina. Crisis, tendencias y alternativas*. Asunción: CLASO.
- Rose, G. (1993). *Feminism and geography: the limits of geographical knowlegde*. U.S.A: University of Minnesota Press.
- Sabate, A., Rodríguez, J., y Díaz, M. (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Sánchez de Madariaga, I. (2016). *Movilidad del cuidado. Introduciendo nuevos conceptos en el transporte urbano*. En BID, B. I. *El porqué de la relación entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sánchez de Madariaga, I. (2010). "El espacio urbano, producto y productor de relaciones de género." Ponencia de Inés Sánchez de Madariaga. Publicada el 10 de octubre de 2010. Recuperado de <https://www.youtube.com>
- Sánchez de Madariaga, I. (s/f). *Urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de Andaluz de la Mujer, y Unidad de Igualdad y Género.

- Sánchez Díaz, S., y Melgoza Valdivia, J. (2016). Reestructuración en las maquiladoras de Ciudad Juárez y respuesta obrera (2008–2015). En *El Cotidiano*, noviembre – diciembre 2016. Pp. 99–110. Consultado en línea en [www.elcotidianoenlinea.com.mx](http://www.elcotidianoenlinea.com.mx).
- Santiago, G. (2013). Políticas federales e intervención empresarial en la configuración urbana de Ciudad Juárez, 1949–1992. México: UACJ, COLMICH.
- Santiago, G. (2015). “Poblamiento y configuración espacial de ciudad Juárez, 1659–1990”, en *Las otras ciudades mexicanas, procesos de urbanización olvidados*. México: Instituto Mora, pp. 133–159.
- Secretaría de la Presidencia. (1976). *Asentamientos Humanos en México. Iniciativa de Reformas Institucionales en Materia de Asentamientos Humanos*. México.
- Sierra Navarro, I., y Gutiérrez Merin, A. (s/f). *Ciudades para las personas. Escenarios de vida*. Barcelona: Díaz de Santos.
- Sola Morales, I. (2005). *Presente y Futuros, la arquitectura de las ciudades. Territorios*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2002. pp 71–106.
- Soto, P. (2013). Repensar las prácticas espaciales: rupturas y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Geografía e Género*, Ponta Grossa, vol. 4, No. 2, 2 – 12.
- Spence, M., Clarke Annez, P., y Buckley, R. (Editores). (2009). *Urbanization and Growth. Growth Commission: Journal of Urban Economics*.
- Sprague, J. (2005). *Feminist methodologies for critical researchers. Bridging differences*. United States of America: Altamira Press.
- Tapia Landino, M., Liberona, N., y Contreras Gática, Y. (2017). El surgimiento de un territorio circulatorio en la frontera chileno–peruana: estudio de las prácticas socio–espaciales fronterizas. *Revista de Geografía Norte Grande*. 66. 117–141.

- Tarride, M. (1995). Complejidad y sistemas complejos. *Historia, Ciencia, Saude–Manguinhos*, 46–66.
- Tena Nuñez, R. A. (2007). *Ciudad, cultura y urbanización sociocultural. Conceptos y métodos de análisis urbano*. México: Plaza y Valdez editores.
- Torras, M. y Acedo, N. (eds). (2008). *Encarna(c)iones Teoría(s) de los cuerpos*. Barcelona: editorial UOC, S.L.
- Torres, F. (2006). Henri Lefebvre y el espacio social: aportes para analizar procesos de institucionalización de movimientos sociales en América Latina – La organización Barrial Tupac Amaru (Jujuy–Argentina). *Sociologias*, vol. 18, núm. 43, Universidade Federal do Rio Grande do Sul Licença Creative Commons – Atribuição. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/15174522018004311articulo.oa?id=86847621016>
- Tortosa, J. (Coord.). (2001). *Pobreza y perspectiva de género*. Barcelona: Icaria editorial.
- Valenzuela, J. (Coordinador). (2003). *Los estudios culturales en México*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica.
- Veltmeyer, H. (2017). *Economía social en América Latina: ¿alter o posdesarrollo? Estudios críticos del desarrollo*. Vol. VII. No. 12. 19–53.
- Verduzco, B., Bringas, N., Valenzuela, M. (1995). *La ciudad compartida. Desarrollo urbano, comercio y turismo en la región de Tijuana–San Diego*. México: Universidad de Guadalajara, y el Colegio de la Frontera Norte.
- Villarruel Mora, A. (2017). *Violencia estructural: una reflexión conceptual*. Vínculos. Sociología, análisis y opinión. No. 11. Pp. 11 – 36.
- Wingo, L. (1972). *Transporte y suelo urbano*. Colección de Urbanismo. Barcelona: OIKOS–TAU.
- Yurén Camarena, M. T. (1978). *Leyes, teorías y modelos*. México: Trillas.