

Economías sociales y exclusión

Análisis de un sistema de transporte social en una zona excluida en Ciudad Juárez, México

JUAN MANUEL FERNÁNDEZ CHICO¹

Resumen

Una característica de la exclusión social es la relación entre el espacio habitado y la restricción al acceso a servicios básicos y algunas condiciones socioeconómicas: poblaciones empobrecidas, trabajos precarios, falta de atención pública y desconexión de las dinámicas económicas y políticas de la ciudad. Esto empuja a quien la padece a buscar estrategias para satisfacer sus necesidades básicas. Este trabajo estudia una zona residencial de interés social excluida en el suroriente de Ciudad Juárez, en la frontera norte de México, en donde, por sus condiciones de aislamiento e inseguridad por la falta de transporte público, sus habitantes instauraron un sistema de transporte social que comunica la zona residencial con una avenida principal. Este sistema de transporte se basa en los principios de la economía social: un servicio de la comunidad para la comunidad, con permisividades en los pagos y en las reglas de organización horizontales.

Palabras clave: economía social, exclusión social, precariedad laboral

Resumo

Economias sociais e de exclusão. Análises de um sistema de transporte social numa região excluída na Cidade Juarez, México

Algumas das características da exclusão social tem a ver com o espaço habitado e a restrição ao acesso dos serviços básicos e algumas das condições

Artículo arbitrado
Fecha de recepción:
13/11/2017
Fecha de aprobación:
24/08/2018

Revista Idelcoop,
N° 226, *Economías*
sociales y exclusión.
Análisis de un sistema
de transporte social en
una zona excluida en
Ciudad Juárez, México
ISSN 0327-1919. P. 54-
66 / Sección: Reflexio-
nes y Debates

¹ Licenciado en Sociología por la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, profesor en la misma universidad, maestro en Ciencias Sociales en la terminal de Comunicación Social por la Universidad de Guadalajara y estudiante de doctorado en Ciencias Sociales en la terminal de Gobierno y Política Pública por la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Coautor del libro *Correspondencias, cartas, figuras y personajes*, junto con Alfonso Herrera, y autor de la novela *La isla de los ancianos*, publicados por la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, así como de *Excluidos funcionales y subjetividades políticas*, publicado por Editorial Académica Española. Sus líneas de investigación son ciudadanía, exclusión social y subjetividades políticas. Correo electrónico: jmfernandezchico@gmail.com.

socioeconômicas: povoados tornados pobres, trabalhos precários, ausência da atenção pública e falta de conexão das dinâmicas econômicas e as políticas da cidade. Tal situação força, a quem é vítima dela, a procurar estratégias para satisfazer suas necessidades básicas. O presente trabalho estuda uma região residencial, excluída do interesse social, no sul oriente da Cidade Juarez, na fronteira norte de México, onde, pelas condições de isolamento e falta de segurança e transporte público, seus habitantes instauraram um sistema de transporte social, que comunica a região residencial com uma avenida principal. Esse sistema de transporte com base nos princípios da economia social: um serviço da comunidade para a comunidade, com permissividade para o pago e nas regras de organização horizontal.

Palavras-chave: *Economia Social. Exclusão Social. Precariedade do trabalho.*

Abstract

Title Falta

Some characteristics of social exclusion are the relationship between inhabited space and the restriction to access basic services and some socioeconomic conditions: impoverished populations, precarious jobs, lack of public attention and disconnection of the economic and political dynamics of the city, which pushes who suffers it to seek strategies to satisfy their basic needs. This work studies an excluded residential area of social interest in the southeast of Ciudad Juarez, on the northern border of Mexico, which due to its isolated conditions and insecurity due to the absence of public transport, its inhabitants established a social transport system that connects the area residential with a main avenue. This transport system is based on the principles of the social economy: a community service for the community, with permissive payments and horizontal organization rules.

Keywords: *social economy, social exclusion, work precariousness*

INTRODUCCIÓN

Las ciudades son espacios físicos y simbólicos complejos. En esta complejidad, las brechas socioeconómicas son unas de las más estudiadas. Las ciudades son grandes espacios de contradicciones en donde los sectores más ricos y pobres de un país se encuentran y, al mismo tiempo, varían a partir de sus dimensiones, su geografía, su historia o su importancia política y económica. Por lo tanto, las ciudades no son homogéneas y sus condiciones generales de riqueza no se traducirán en beneficios para todos y todas los y las habitantes por igual. Esto se refleja en ciudades físicamente distintas, un mapa de incompatibilidades de zonas altamente conectadas a las manchas urbanas y otras situadas en la marginalidad.

En estos mapas socioeconómicos y urbanos, las ciudades tienen una importante distinción: las partes conectadas tenderán a la formalidad, mientras que las desconectadas o excluidas a la informalidad e ilegalidad. Esta no es una regla, pero sí una constante. Estas zonas desconectadas no tienen prácticas informales por la permisividad del Gobierno, sino que responden a estrategias que las mismas poblaciones desarrollan para hacerse de recursos que de otras formas les serían imposibles. Esto quiere decir que las zonas excluidas desarrollarán más prácticas sociales de sobrevivencia y convivencia que las zonas incluidas. De nuevo, esto no es una regla.

Estas prácticas de sobrevivencia se mueven en rangos desde la política hasta la economía,² y pueden ser claramente identificables, como los movimientos sociales, o más bien sutiles, como los sistemas de créditos familiares o los mercados populares. De estas estrategias de sobrevivencia, algunas son las

que se identifican con el concepto de economías sociales, que son prácticas de intercambios de recursos y servicios sin pasar por el reconocimiento de los sistemas formales capitalistas, basadas en principios de colectividad, solidaridad e igualdad. Otras estrategias se convierten en grandes sistemas que pertenecen al mercado negro, controlados por grupos de facto, muchas veces coludidos con el mismo Gobierno. Cuando se trabaja con poblaciones en condición de exclusión, es difícil no contemplar ambos caminos, los cuales se cruzan en un sentido u otro.

Este estudio analiza las economías que surgen dentro de los espacios de exclusión como respuesta a esa condición espacial y socioeconómica a partir de revisar un sistema de transporte social (llamado raitero por la misma comunidad), dentro de una zona habitacional desarrollada para poblaciones de bajos ingresos alejada de la mancha urbana y en la que no existe una eficiente cobertura por parte del transporte público en una zona al suroriente de Ciudad Juárez, en la frontera norte de México. Este sistema de transporte social fue creado por vecinos de la zona habitacional bajo dos intenciones: primero, beneficiar a la comunidad a partir de darle movilidad y, segundo, crear una fuente de trabajo con reglamentos flexibles tanto para los empleados y las empleadas como para los beneficiados y las beneficiadas.

Partir de la mirada de las economías sociales para estudiar estas actividades permite entender que, más allá de las características de informalidad, el trabajo desarrollado por los raiteros se hace a partir de un discurso tanto de horizontalidad dentro de la organización como de colectividad y solidaridad con la comunidad, y, aunque ellos explícitamente no aluden a este concepto, sus prácticas pueden ser claramente asociadas con él.

² Auyero (2002), Lomnitz (1975), Tamayo (2010).

EXCLUSIÓN SOCIAL Y LAS VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL EN MÉXICO

DEFINIENDO LA EXCLUSIÓN SOCIAL

La exclusión social se define como la restricción a servicios básicos y derechos sociales a partir del lugar que se habita, pero no solo en el entendido que los espacios son los que se excluyen, sino que estas zonas, por las condiciones en las que se encuentran, funcionan como imanes para poblaciones marginadas. Por lo tanto, se vuelve un doble efecto de poblaciones y espacios que desarrollan y aumentan la condición de exclusión de cada uno.

La exclusión se manifiesta de diversas maneras, las cuales son atravesadas por la complicación de los y las habitantes excluidos y excluidas de disfrutar de los beneficios de estar en contacto con la mancha urbana, lo que los y las limita a hacerse de ciertas capacidades y conectividades,³ como es un acceso óptimo a la educación y a la salud, problemas o desconocimiento para interactuar con los aparatos burocráticos del Estado o simplemente para disfrutar de la vida cultural y del entretenimiento que la ciudad tiene.

Esto se manifiesta en ciudades fragmentadas en donde existen centros conectados y periferias marginadas, en donde la relación entre habitantes y espacios se vuelve un reflejo uno del otro. Los paisajes que acompañan a las zonas excluidas, a diferencia de las que no lo están, son el resultado de diversas fuerzas que convergen para crearlos: compañías inmobiliarias, intereses partidistas, influencia de las plantas industriales, leyes y reformas en materia de desarrollo urbano y habitacional.⁴ Esto quiere decir que la exclu-

Los paisajes que acompañan a las zonas excluidas, a diferencia de las que no lo están, son el resultado de diversas fuerzas que convergen para crearlos: compañías inmobiliarias, intereses partidistas, influencia de las plantas industriales, leyes y reformas en materia de desarrollo urbano y habitacional. Esto quiere decir que la exclusión social es el resultado de una fuerza estructurante de actores claves que excluyen a las personas.

sión social es el resultado de una fuerza estructurante de actores claves que excluyen a las personas.⁵

Así, ciudades como Ciudad Juárez y, en específico, el suroriente son el resultado de una combinación de decisiones que han influido para generar ese tipo de zonas. Ellas están alejadas de la ciudad porque es más barato comprar los terrenos antiguamente ejidales, al no contar con servicios básicos son más baratas de desarrollar, al no ser del interés de las clases medias y altas se construyen viviendas para las poblaciones más pobres, por lo que hay mala calidad en los materiales de construcción y sus dimensiones son muy pequeñas para reducir costos, se construyen en masa y con alta densidad poblacional por metro cuadrado para vender la mayor cantidad de viviendas en el menor espacio posible. Se destaca la importancia de la vivienda como el imán que llevará a poblaciones a habitar o no un espacio y que, de acuerdo a las características de las viviendas en estas zonas,

³ Jiménez (2013).

⁴ Castro-Gómez (2012).

⁵ Castro-Gómez (1981).

sufren de hacinamiento, mala calidad y no tienen acceso a servicios básicos y sociales. Por lo que entender la exclusión es entender la vivienda.

EL DERECHO A LA VIVIENDA COMO DETONANTE DE EXCLUSIÓN SOCIAL

El acceso a la vivienda en México se ligó históricamente al trabajo formal, pues para acceder a ayudas gubernamentales para la compra de casas era necesario tener un ingreso fijo y estar registrado en el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el cual servía como base de datos que registran quiénes y cuánto crédito merecen para acceder a una vivienda, al cual era solo posible acceder a través de un trabajo. Las series de políticas desarrolladas en la década de los 60 en México limitaron este derecho a las clases medias, pues los sectores informales o de menor ingreso no podían cumplir con los requisitos que se fijaban para acceder a créditos de vivienda, lo que obliga al Estado mexicano a crear el Instituto de Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) en 1972, el cual otorgaba ayudas a partir de la combinación del salario de los trabajadores y las trabajadoras, los patrones y el Estado, lo que seguía ligando el acceso a la vivienda al trabajo formal.

No sería hasta 1992 cuando se cambiaría el rol del Estado como proveedor del derecho a la vivienda y le otorgaría esta responsabilidad a compañías privadas, lo cual lo dejaría como una figura que se encargaría de otorgar los créditos y de supervisar las condiciones y materiales de las casas. Esto se extiende hasta el 2001, cuando nace la especulación de la tierra y la búsqueda de la ganancia sobre la calidad de la vivienda, así como la reducción de los tamaños de las casas, las que serían conocidas como unidad básica de vivienda o de interés social, para hacerlas más accesible

a las clases con menores ingresos, a costo de sacrificar la calidad y la conectividad.

Para 2007, estas casas no debía superar el precio de compra de 179.964 pesos mexicanos, un equivalente aproximado de \$296 pesos argentino, por unidad, pues se dirigía a trabajadores y trabajadoras con ingresos entre el 1 y 3,9 salarios mínimos, las cuales contaban con una habitación de usos múltiples, una recámara y un baño en un lote de 90 metros cuadrados y 31 metros cuadrados de construcción mínima y que debía contar con todos los servicios básicos, como electricidad, drenaje y agua,⁶ aunque estas zonas se podían desarrollar bajo la promesa de que estos servicios posteriormente llegarían a las zonas habitacionales. Además, se construyeron bajo el modelo de condominio o fraccionamiento que consiste en bardas perimetrales con accesos restringidos por casetas de seguridad. Estas características de las viviendas trajeron como resultado hacinamiento y asilamiento, las cuales se reflejaron en el incremento de problemas como la inseguridad, el vandalismo, el abandono de las casas, la desvalorización de la tierra, la fragmentación de las redes de los y las habitantes, el aumento del estrés, los problemas con el medio ambiente como resultado de desarrollar zonas protegidas, las inundaciones, así como mermar la calidad de vida de las personas por reducir sus ingresos aún más.⁷

Las reformas a la vivienda que se hicieron en México para ayudar a las clases más vulnerables encontraron un efecto contrario pues estas se convirtieron en un factor de exclusión más que de ayuda a incorporarlas a las dinámicas internas de la ciudad: las obligó a buscar trabajos formales pero precarios, a habitar casas hacinadas y aisladas, a pagar

⁶ Maycotte y Sánchez (2010).

⁷ Maycotte (2005); Espinosa, Vieyra y Garibay (2015).

cuotas que mermaban sus ingresos y a padecer la restricción de servicios básicos que afectaron su calidad de vida. De la misma forma, sirvieron como un caldo de cultivo para generar prácticas de resistencia y formas de organización que retaban esa fuerza estructurante que los había sumido en la exclusión, muchas de estas dentro del ámbito de lo económico para atender las necesidades más esenciales.

ALGUNAS BASES CONCEPTUALES DE LA ECONOMÍA SOCIAL PARA ENTENDER LA EXCLUSIÓN

El desarrollo de prácticas de economías sociales tiene sus antecedentes en la marginación de la mano de obra dentro del sistema capitalista que es posible ubicar en el siglo XIX,⁸ la cual surge como una forma de crear vínculos de colaboración entre las poblaciones marginadas para hacerse de recursos que de otra manera les son negados,⁹ lo que crea estrategias de sobrevivencia de intercambio de recursos para salir de sus círculos de pobreza.¹⁰ La economía social nombra a aquellas relaciones de intercambio de productos y servicios a partir del elemento de la solidaridad, y buscan en una primera instancia la sobrevivencia de las poblaciones marginadas para, posteriormente, ser el embrión para una sociedad alternativa a la capitalista, sostenida en relaciones horizontales basadas en conceptos como la solidaridad y la ayuda mutua.¹¹

Para que las economías sociales funcionen, debe haber un elemento de comunidad e igualdad lo suficientemente fuerte como para que otras fuerzas no puedan romperlas, en donde cada individuo se debe a las necesidades de la colectividad y la colectivi-

dad responde a las necesidades de los individuos.¹² El principio de lo comunitario debe regir dentro de estas relaciones, pues es ahí en donde se fijan las necesidades y las formas de satisfacerlas a las que se deben enfrentar, se socializan los problemas, se identifican causas en común y se intercambian posibles salidas.

Esta forma de colectivizar los problemas y las soluciones surge cuando una comunidad comparte imaginarios y sistemas de valores al habitar un espacio social, una relación entre territorio e identidad.¹³ La pertenencia a un espacio, aunque este sea dado (como por ejemplo, una zona habitacional desarrollada por una constructora inmobiliaria) es un elemento clave para que surja un componente de solidaridad: ya no hay individuos viviendo juntos, sino habitantes en constante colaboración, que comparten problemas y que la única manera de solucionarlos es a través de la generación de prácticas en común. Estas relaciones económicas pueden presentarse en dos escenarios posibles: dentro de sociedades capitalistas o como sociedades alternativas a los sistemas capitalistas.¹⁴ En las ciudades con procesos de industrialización tardía, estas economías surgen en el corazón del capitalismo y son generadas como una forma de sobrevivir al aprovechar algunos espacios de oportunidad que los mismos sistemas dejan, tanto en los aparatos burocráticos del Estado como en los sistemas laborales.

En este trabajo, la población estudiada se encuentra dentro de sistemas formales de trabajo, crédito o vivienda, los cuales son los causantes de perpetuar su condición de exclusión, pero, también, sirven como recurso para que estas poblaciones puedan generar estrategias y prácticas de resistencia, prin-

⁸ Quijano (1998).

⁹ Maraño-Pimentel y López (2012).

¹⁰ Lomnitz, *op. cit.*

¹¹ Córdova (2012).

¹² Razeto (2005).

¹³ Lopera (2012).

¹⁴ Maraño-Pimentel (2012).

principalmente en materia económica (aprovechan los deshechos de las maquiladoras para hacerse de productos de venta, transforman sus viviendas físicamente para convertirlas en tiendas de abarrotes, talleres mecánicos o salones de belleza, u ofrecen los servicios que les son negados por el Estado para crear una dinámica de intercambio de recursos). Para el caso aquí analizado, la falta de transporte público sirve para que algunos vecinos puedan generar su propio sistema de transporte, lo que les garantiza un ingreso y un trabajo seguro, así como darle a la comunidad medios de movilización. Esta laguna del Estado, por lo tanto, sirve como una fuente de empleo, genera ingreso y ayuda a crear un sentido de comunidad.

CIUDAD JUÁREZ Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL: ENTRE MAQUILADORAS Y VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL

Ciudad Juárez se ubica en el norte de México, en la frontera con Estados Unidos, condición geográfica que la convirtió en un centro neurálgico para el asentamiento de plantas industriales transnacionales que veían en estas pequeñas ciudades la oportunidad de fragmentar sus procesos de producción con la intención de hacerse de mano de obra barata, algo que fue bien visto por los Gobiernos locales que vieron la oportunidad de reducir sus números de desempleo, aunque esto tuviera como costo el incremento de trabajos precarios y poblaciones empobrecidas. El empleo aumentó y, con este, grandes oleadas de migrantes del interior del país y de Centroamérica para asentarse en la ciudad.¹⁵ Este crecimiento demográfico no fue proporcional al desarrollo de infraestructura pública y de vivienda, lo que tuvo como consecuencia el nacimiento de zonas periféricas pobres, habitadas por personas con bajos

salarios, trabajos precarios, sin educación y que eran enganchadas a la propiedad de una vivienda a través de créditos públicos.

Estas zonas se desarrollaron alrededor de la mancha urbana y aprovecharon una coyuntura legal y partidista:

1. Se reforma la política de vivienda que permitió la entrada al sector privado para el desarrollo de viviendas, la adquisición de terrenos antiguamente destinados para el cultivo para ser construidos, así como fijar las medidas de la vivienda de interés social, la cual cumplía con las medidas mínimas de tamaño para ser habitada.
2. La alternancia partidista en el Gobierno municipal que cambió de rumbo el crecimiento de la ciudad hacia el suroriente en donde no se había desarrollado la infraestructura pública, lo que atrajo a poblaciones empobrecidas que solo podían acceder a viviendas de interés social.¹⁶

Así es como se desarrolla el suroriente de la ciudad con grandes complejos habitacionales y viviendas diminutas, alejadas del transporte público y servicios públicos básicos, con poblaciones demográficas empobrecidas y trabajos precarios, cercanas a las plantas industriales y adquiridas gracias a créditos públicos otorgados por el Gobierno federal. Dentro de esta zona, al suroriente, se ubica el fraccionamiento Sierra Vista (mapa 1, marcado en un círculo rojo), desarrollado dentro de la oleada de construcciones de complejos habitacionales a partir de 2001, con características físicas muy similares al resto de la zona: viviendas de interés social de 33 metros cuadrados, construidas en serie, con alta densidad poblacional, alejado de avenidas principales con alta dispersión urbana.

¹⁵ Martínez (2012).

¹⁶ Maycotte y Sánchez, *op. cit.*

Mapa 1. Delimitación del suroriente en rojo y de Sierra Vista en un círculo. Delimitación propia



Fuente: Google Earth.

Mapa 2. Ubicación del fraccionamiento Sierra Vista. Delimitación propia



Fuente: Google Earth.

Estas características poblacionales y espaciales son las que se encuentran en zonas como el suroriente de Ciudad Juárez, con grandes complejos habitacionales en zonas aisladas en donde los terrenos eran más baratos para ser desarrollados por la compañías inmobiliarias y cercanas a las plantas industriales. En el mapa 1, se hace una delimitación del polígono, el cual tiene características espaciales que lo diferencian de otras zonas de la ciudad: grandes espacios de dispersión urbana, zonas habitacionales aisladas por bardas perimetrales, avenidas que impiden una circulación fluida del parque vehicular y plantas industriales que absorben grandes cantidades de terreno y que funcionan como imanes para las zonas habitacionales.

Esta serie de condiciones convirtieron el suroriente en una zona excluida, sin acceso a transporte público, aislada y con problemas para acceder a servicios públicos, además de una población con características homogéneas de trabajadores y trabajadoras de maquiladora que son dueños y dueñas de sus viviendas y

las pagan por medio de descuentos a sus pagos de nómina. Estos aspectos influyen en el desarrollo de estrategias para hacerse de ingresos extras al tener que recurrir a la colaboración con la comunidad: hay una falta de acceso a servicios básicos que merman su calidad de vida y sus ingresos son bajos debido a trabajos precarios en la industria maquiladora.

LOS RAITEROS COMO UNA ESTRATEGIA DE ECONOMÍA SOCIAL EN UN ESPACIO DE EXCLUSIÓN

Los raiteros son un grupo de vecinos dentro del fraccionamiento Sierra Vista, una zona habitacional desarrollada por la compañía inmobiliaria SADASI, el cual se ubica dentro del suroriente de Ciudad Juárez a una distancia de 2 kilómetros de una avenida de alta velocidad (mapa 2). Su trabajo se define como un sistema de transporte social con una ruta que va del interior del fraccionamiento a la avenida principal (mapa 3). El servicio cuesta 5 pesos mexicanos y es desarrollado exclusivamente por vecinos de Sierra Vista.

Mapa 3. Ruta de los raiteros



Fuente: Google Earth.

Fue fundado en 2009 como respuesta a la falta de transporte público al interior del fraccionamiento, lo que obligaba a las vecinas y a los vecinos a caminar hasta la avenida principal en donde se encuentra la parada del camión. Comenzó como una práctica de un grupo de amigos para ayudar a la comunidad que se fue formalizando hasta convertirse en un trabajo para quienes manejan los vehículos y en un servicio indispensable para quienes viven en el fraccionamiento. Como menciona Eduardo Rangel, uno de los raiteros:

A mí me motivó porque miré a mucha gente caminando, mucha gente con niños chiquitos caminando hasta afuera y, pues, ya las personas que pasaban no les daban ride, y dije: "No, pues voy a agarrar mi carrito, aunque les cobre pues cinco pesitos", poquito... para que ellos lleguen. (Entrevista a Eduardo Rangel)

Actualmente, son un total de siete vehículos tipo minivan adaptados para ampliar el número de asientos, aunque en un principio lo hacían en carros más pequeños. Siguen un sistema de turnos en el cual debe haber un total de dos vehículos recorriendo la ruta mientras los demás deben esperar a que estos dos lleguen a una base, que en realidad es un camellón central rodeado de algunos árboles. No hay paradas fijas, fuera de la base que sirve como punto de llegada y salida, sino que se recogen personas en cualquier punto a lo largo de la ruta. No existen reglamentos internos ni jerarquías, por lo que se sigue una organización horizontal, aunque hay un liderazgo simbólico por parte de los miembros más antiguos para tomar decisiones en relación a la organización, costos y solución de problemas, pese a que estos solo se presentan cuando hay alguna necesidad muy específica a resolver.

El tiempo, que algunos tenemos más tiempo, esa es la única diferencia, que unos tenemos más que otros, y otros seremos nuevos, pero no tenemos diferencia, todos somos iguales. (Entrevista a Eduardo Rangel)

La relación del tiempo ocupado como equivalente a liderazgo sirve como una regla tácita que todos los que ocupan un lugar dentro de la organización deben acatar, la cual, más que atender contra la naturaleza horizontal de la organización, ayuda a sortear problemas. Incluso, en las palabras de Eduardo no se nota ningún tipo de imposición o legitimación de su autoridad, sino una excepción necesaria. También en las estructuras más solidarias, la existencia de referentes ayuda a dar claridad comunicativa y organizacional.

No cuentan con permiso o licencia para otorgar el servicio de transporte, hasta sus vehículos no tienen placas o tarjetas de circulación, por lo que se encuentran en la to-

tal ilegalidad. En parte por el aislamiento del fraccionamiento y el que su ruta solo pasa de manera muy breve una avenida principal, tienen poco contacto con agentes policíacos o de vialidad, pero cuando se llegan a presentar, han generado una relación de sobornos que les permite trabajar sin ser molestados. Estos mismos agentes han aceptado el trabajo de los raiteros como un servicio necesario para la comunidad.

Los de tránsito [agentes de vialidad] nos conocen ya, ya a ellos les damos para el sodón [un refresco], y nos dan sector [aprobación para circular durante el día] y todo, y nos vamos hasta el centro y no nos molestan ya. Pero claro, tienes que soltar para las sodas. Se meten aquí y ya saben lo que andamos haciendo. Aquí ya no nos paran para nada. (Entrevista a Eduardo Rangel)

Eduardo suaviza la relación de sobornos con los policías al nombrarle “sodón” o “para las sodas”, un término coloquial en la zona norte de México que remite a dar un pequeño soborno a cambio de algún favor o agilizar algún proceso, normalmente burocrático, aunque también se refiere a hacer un pago simbólico, sin una cantidad fija, que retribuye algo sencillo y que se paga por cortesía o por protocolo, todo dentro de la opacidad, pues es una retribución que muchas veces no es legal. Coloquialmente se refiere a darle a alguien una cantidad de dinero suficiente como para que pueda comprarse un refresco. Como lo plantea Eduardo, es un pago de alguna cantidad pequeña que se les hace a los agentes de tránsito y policíacos para no ser molestados mientras trabajan y que es usado de esta manera para plantearlo como algo insignificante, un trámite pequeño por el que deben pasar para poder circular, pero que, en un escenario económico macro, representa una circulación de recursos que, a pesar de su naturaleza ilegal, termina en

No existen reglamentos internos ni jerarquías, por lo que se sigue una organización horizontal, aunque hay un liderazgo simbólico por parte de los miembros más antiguos para tomar decisiones en relación a la organización, costos y solución de problemas.

manos del Estado. Por lo tanto, la naturaleza solidaria de esta práctica económica se encuentra en la bifurcación de dos caminos: se aparta de los sistemas recaudadores capitalistas, pero, para sobrevivir, debe mantenerse dentro de ellos.

Aquí cabe recordar que hablamos de una ciudad que pasó por procesos de industrialización tardíos, sometidos a dinámicas que chocan entre lo global (industrias maquiladoras) y lo local (obreros y Gobiernos municipales). Por lo tanto, estas poblaciones no pueden crear escenarios totalmente alternativos o que existen de manera paralela a los intereses económicos del Estado o las grandes industrias, sino que sobreviven en el interior, al ajustarse a las reglas o al omitirlas cuando les es posible.

Para los raiteros, este trabajo consiste en su único ingreso, pero también la única opción que los y las habitantes de ese fraccionamiento tienen para trasladarse, por lo que esta acción pasa por una doble significación: es un trabajo remunerado y comunitario. Sin articular un discurso político sofisticado,¹⁷ han logrado generar y compartir ciertos valores y causas en común, tanto de su trabajo como de la importancia de lo que hacen

¹⁷ Tamayo, *op. cit.*

para su comunidad. Se valoriza su trabajo como un servicio, una práctica justa:

Y ya les cobra uno lo que es justo, tampoco no cobra uno de más ni nada. Tanto ellos se ayudan, el tiempo pues más cortito, y pues hasta uno se ayuda también. (Entrevista a Eduardo Rangel)

Son conscientes de sus condiciones socioeconómicas, por lo que ceden a algunas ganancias económicas personales en beneficio de su comunidad, como es no cobrarles pasaje a los niños pequeños, cobrar un solo pasaje a familias completas o condonar o aplazar el pasaje cuando el vecino no tiene dinero para pagar en ese momento. Estas prácticas solidarias son las que los distinguen de los sistemas formales de transporte público, los cuales deben respetar las normas de cobro sin importar las condiciones económicas de los usuarios y de las usuarias.

Y yo la verdad es que sí les he fiado los fletes [pasajes] porque sí te pagan, porque te dicen "para el jueves o el viernes que cobre en la maquiladora, ¿cómo ves?, lléveme, que se me hizo tarde", y ya los lleva uno, y ya el jueves te pagan, y pues no se pierde nada, al contrario, estás haciendo una... ¿Cómo se dice? Una buena obra para aquí, para el fraccionamiento. (Entrevista Eduardo Rangel)

Como lo menciona Eduardo, los raiteros, al ser miembros de la comunidad que atienden, basan sus acuerdos en la confianza y en la oralidad, lo que exhibe que, más que una relación comercial, es una relación solidaria, sin omitir que lo que los raiteros hacen es un trabajo. Esto es importante porque destaca la claridad con la que se definen las dimensiones laborales de los raiteros y las dimensiones solidarias de lo que hacen. Los raiteros conocen a la población que atienden y conocen los problemas y condiciones más frecuentes,

Los raiteros, al ser miembros de la comunidad que atienden, basan sus acuerdos en la confianza y en la oralidad, lo que exhibe que, más que una relación comercial, es una relación solidaria, sin omitir que lo que los raiteros hacen es un trabajo. Esto es importante porque destaca la claridad con la que se definen las dimensiones laborales de los raiteros y las dimensiones solidarias de lo que hacen.

como el que la mayoría tiene ingresos bajos, que son familias jóvenes con hijos pequeños o que son familias extensas que viven juntas para dividir gastos. Esto va desplazando al Estado como proveedor de la necesidad de movilidad de las y los habitantes de esa zona, pero también como quien conoce la diversidad de sus poblaciones para ajustarse a sus necesidades.

Sin embargo, hay dificultades dentro de la organización, por ejemplo, en su relación con la comunidad y con los distintos organismos del Estado. Al interior, los raiteros saben que entre más vehículos circulen, habrá menos ingreso, por lo que han endurecido los mecanismos para entrar a la organización (aunque no hay reglas claras de cómo y quién puede entrar a los raiteros, lo que hacen es que le quitan el pasaje a los nuevos, violando el acuerdo de dos vehículos por ruta, y generan desconfianza en la comunidad para que solo se usen los servicios de las siete personas ya reconocidas). Hay conflictos con la comunidad, porque, al no haber un reglamento escrito, no hay forma de que los usuarios y las

usuarias puedan reclamar algo que asuman como injusto: si se cobra por persona o por familia, si la camioneta se descompone en medio de la ruta, deben pagar otro pasaje o si hay algún accidente al interior del vehículo. Y con el Estado, porque a pesar de que ya hay acuerdos con agentes de vialidad y policías, cuando hay rotación de personal deben reconstruir sus redes, lo que a veces es costoso, incluso, puede generar multas o retención de sus vehículos. También se enfrentan a la presencia de altos mandos de otras organizaciones de seguridad o del Gobierno federal, que son menos flexibles y los sobornos son más altos. Esto ha llevado a los raiteros a emprender la búsqueda para obtener algún permiso de funcionamiento, algo que implicaría reconocer una figura de sustitución de funciones del Gobierno que no existen ni en el municipio ni en el Estado.

CONCLUSIONES

Este trabajo se enfocó en una estrategia de sobrevivencia económica por parte de una población en condiciones de exclusión que busca satisfacer un servicio básico faltante, como es el transporte público, por lo que se desarrolló un sistema de transporte social en donde vecinos organizados crearon una ruta de traslados del interior al exterior de la zona habitacional al usar sus propios vehículos, lo que no solo satisface la demanda de movilidad, sino que genera un trabajo para quienes lo desarrollan. Esto se estudió desde la economía social, pues permitió entender cómo, a pesar de ser un trabajo que permite el único ingreso de quienes lo desarrollan, se generan valores de equidad y solidaridad con la comunidad, pues no solo es la única forma

que tienen para salir o entrar a su zona habitacional que se encuentra aislada espacialmente, sino que hay ciertas permisividades en los costos y en los usos: precios especiales para niños o familias completas, prórrogas en los pagos o atenciones especiales, las cuales no son atendidas por el transporte público.

Después de analizar el caso de los raiteros en el suroriente de Ciudad Juárez, se delinea una posible política pública para las zonas excluidas en las periferias de las grandes ciudades: incentivar a las comunidades a desarrollar sus propios sistemas de satisfacción de servicios básicos como una forma más eficiente de satisfacer sus necesidades; crear figuras legales que les permita funcionar de manera formal, sin padecer el acoso de los agentes policíacos o públicos; promover y crear mecanismos para que se desarrollen organizaciones y prácticas de las comunidades para satisfacer necesidades dentro de sus propias comunidades, en el entendido de que estas conocerán mejor los perfiles de las poblaciones que atienden, los problemas que existen y las soluciones más viables.

Esto último debe ser tomado con cautela, pues se corre el riesgo de que, al funcionar estas formas de acción y organización económicas y políticas, el Estado asuma una posición de comodidad y negligencia para atender sus responsabilidades. Este tipo de acciones, por lo menos en las grandes ciudades en donde la satisfacción de servicios básicos es el resultado de distribuciones desiguales de los recursos, deben de verse como expresiones momentáneas, emergentes y de corto plazo, y que sirvan para exponer una realidad que tarde o temprano debe ser resuelta.

BIBLIOGRAFÍA

Auyero, J. "Clientelismo político en Argentina: doble vida y negación colectiva", en: *Perfiles Latinoamericanos*. N° 20. México D.F., 2002, pp. 33-52.

Castro-Gómez, C. "Mega crecimiento urbano de la ciudad de Panamá y su impacto sobre el hábitat y la vivienda popular", en: T. Bolívar y J. Espinosa. *Dimensiones del hábitat popular latinoamericano*. Quito: FLACSO, CLACSO e Instituto de la Ciudad Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, pp. 75-99.

Córdova, D.L. "La relevancia de la reciprocidad como relación social primordial en las propuestas de solidaridad económica y de una sociedad alternativa", en: B. Marañón-Pimentel. *Solidaridad económica y potencialidades de transformación en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 2012, pp. 155-179.

Espinosa, F., Vieyra, A. y Garibay, C. "Narrativas sobre el lugar. Habitar una vivienda de interés social en la periferia urbana", en: *Revista INVI*. Vol. 30, N° 84. Santiago de Chile, agosto, 2015, pp. 59-86.

Jiménez, S. "Pobreza, exclusión y precariedad en las ciudades bolivianas", en: T. Bolívar y J. Espinosa. *Los lugares del hábitat*. Quito: FLACSO, CLACSO y MIDUVI, 2013, pp. 93-122.

Lomnitz, L. *Cómo sobreviven los marginados*. México D.F.: Siglo XXI, 1975.

Lopera, L. "La economía solidaria", en: B. Marañón-Pimenta. *Solidaridad económica y potencialidades de transformación en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 2012, pp. 209-229.

Marañón-Pimentel, B. "La colonialidad del poder y la economía solidaria", en: B. Marañón-Pimentel. *Solidaridad económica y potencialidades de transformación en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 2012, pp. 21-58.

Marañón-Pimentel, B. y López, P.Q. "Introducción", en: B. Marañón-Pimentel. *Solidaridad económica y potencialidades de transformación en América Latina*. Buenos Aires: CLACSO, 2012, pp. 9-19.

Martínez, W. "Situación y evolución demográfica", en: L. Barraza y H. Almada. *La realidad social y las violencias. Ciudad Juárez*. Ciudad Juárez: CONAVIM-UACJ-INCIDE Social, 2012, pp. 21-52.

Maycotte, E. "Nuevas tipologías de vivienda de interés social financiadas por programas gubernamentales". XXVIII Encuentro de la Red Nacional de Investigadores Urbanos. Ciudad Juárez: UACJ, 2005, pp. 1-22.

Maycotte, E. y Sánchez, E. "Ciudades dispersas, viviendas abandonadas: la política de vivienda y su impacto territorial y social en las ciudades mexicanas", en: *ACE: architecture, city and environment*. Vol. 5, N° 13. Ciudad Juárez, octubre, 2010, pp. 19-32.

Quijano, A. *La economía popular y sus caminos en América Latina*. Lima: Mosca Azul, 1998.

Razeto, L. "El concepto 'solidaridad'", en: *Pensamiento Crítico Latinoamericano. Conceptos fundamentales*. N° 3. Santiago de Chile, 2005, pp. 971-985.

Segal, S., Doyhamboure, U. y Barahona, O. "Marginalidad espacial, Estado y ciudadanía", en: *Revista Mexicana de Sociología*. Vol. 43, N° 4. Ciudad de México, octubre-diciembre, 1981, pp. 547-1.577.

Tamayo, S. *Crítica de la ciudadanía*. México D.F.: Siglo XXI y UAM, 2010.