

Revista Internacional de Ciencias Sociales

ISSN 2955-8921 e-ISSN 2955-8778

Vol. 3, No. 2, Julio - Diciembre, 2024

Recibido: 10/08/24; Revisado: 15/09/24; Aceptado: 01/11/24; Publicado: 01/12/24

DOI: <https://doi.org/10.57188/RICSO.2024.583>

Análisis de notas de prensa relativas a niños migrantes en riesgo en la travesía a su destino: Trabajo social de la protección del infante a partir de los objetivos del desarrollo sostenible

Javier Carreón Guillén* 

Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México

Resumen

La reducción de los riesgos en casos de desastres es un tema central en la agenda, la cual incluye, desde la identificación del riesgo potencial hasta la reconstrucción del área afectada. El objetivo del presente ensayo es el exponer, la naturaleza y el alcance, de las diversas estrategias de reducción de riesgos en una población de carácter migrante, ubicada en Huehuetoca, Estado de México. Se llevó a cabo una exposición descriptiva de los riesgos y amenazas de la localidad, ello en torno al transporte de niños migrantes, así como a las estrategias promovidas por las autoridades encargadas de la protección civil. Se comparan las estrategias locales de reducción de riesgos de desastres con los establecidos en los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS). Finalmente, se discuten los alcances y límites del sistema de protección civil local, así como los ejes de discusión para una agenda de la gobernanza de los riesgos en caso de desastres. Asimismo, se revisa el análisis de las notas de prensa, publicadas en diarios locales y los llamados nacionales, alusivas a niños migrantes en riesgo; todo ello en la travesía, en busca de su destino final.

Palabras clave: Comunicación del Riesgo; Percepción del riesgo; Protección Civil Reducción de Riesgos de Desastres.

*Correspondencia: javierng@unam.mx

Este artículo tiene una licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License (CC BY-NC-ND 4.0).

Analysis of Press Releases Concerning Migrant Children at Risk on the Journey to their Destination: Child Protection Social Work from the Sustainable Development Goals

Abstract

Risk reduction in case of disasters is a central topic in the agenda, which includes from the identification of potential risk to the reconstruction of the affected area. The objective of this paper is to expose the nature and scope of the various risk reduction strategies in a migrant population located in Huehuetoca, State of Mexico. A descriptive exposition of the risks and threats of the locality was carried out, regarding the transport of migrant children, as well as the strategies promoted by the authorities in charge of civil protection. Local disaster risk reduction strategies are compared with those established in the Sustainable Development Goals (SDGs). Finally, the scope and limits of the local civil protection system are discussed, as well as the axes of discussion for a disaster risk governance agenda. It also reviews the analysis of press releases, published in local and national newspapers, alluding to migrant children at risk; all this in the journey in search of their final destination.

Keywords: Risk Communication; Risk Perception; Civil Protection; Disaster Risk Reduction; Disaster Risk Reduction

Análise do fator de mediação para a prevenção da gravidez na adolescência em uma universidade pública do México Central

Resumo

A redução do risco de desastres é uma questão central na agenda, que vai desde a identificação do risco potencial até a reconstrução da área afetada. O objetivo deste artigo é apresentar a natureza e o escopo de várias estratégias de redução de riscos em uma população de migrantes localizada em Huehuetoca, Estado do México. Foi realizada uma exposição descritiva dos riscos e ameaças na localidade, em relação ao transporte de crianças migrantes, bem como as estratégias promovidas pelas autoridades responsáveis pela proteção civil. As estratégias locais de redução do risco de desastres são comparadas com aquelas estabelecidas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Por fim, são discutidos o escopo e os limites do sistema de proteção civil local, bem como os eixos de discussão para uma agenda de governança de risco de desastres. Também é feita uma análise dos comunicados à imprensa, publicados em jornais locais e nacionais, aludindo a crianças migrantes em risco; tudo isso na jornada em busca de seu destino final.

Palavras-chave: Comunicação de riscos; percepção de riscos; proteção civil; redução de riscos de desastres.

1. Introducción

La historia y la teoría de la migración y el transporte están profundamente entrelazadas, y su conexión con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) es clave para abordar temas como la movilidad, el desarrollo humano, y la sostenibilidad a nivel global (Gómez & Martínez, 2022). La migración ha sido una constante en la historia de la humanidad, desde las primeras migraciones humanas a lo largo de rutas terrestres hasta los movimientos masivos de población a través de rutas marítimas y, más recientemente, aéreas (Gómez, 2024, octubre 20). A lo largo de los siglos, las razones para migrar han variado: desde factores económicos y políticos hasta cuestiones climáticas y guerras.

Migraciones premodernas: Antes de la era industrial, las migraciones eran principalmente terrestres, con las personas moviéndose por razones de supervivencia, como el acceso a alimentos y refugio (Fernández & Rivera, 2021). Las rutas comerciales como la Ruta de la Seda fueron vitales para la movilidad de personas y mercancías.

Era industrial (siglos XIX y XX): Con el desarrollo de los ferrocarriles y los barcos de vapor, la migración alcanzó nuevos niveles (Rodríguez & Pérez, 2020). La industrialización provocó migraciones masivas hacia centros urbanos y también desde Europa a América del Norte y del Sur (Pérez, 2024, octubre 18). Este periodo también marcó el auge del colonialismo, lo que condujo a la migración forzada, como la trata transatlántica de esclavos.

Migración contemporánea: En el siglo XX y XXI, la globalización y el desarrollo de la aviación comercial han facilitado el movimiento rápido de personas entre países. Al mismo tiempo, la migración forzada, por conflictos o crisis climáticas, ha aumentado (Rodríguez, 2024, octubre 15). Las teorías que intentan explicar la migración y su relación con el transporte son diversas. Algunas de las más influyentes incluyen:

Teoría neoclásica de la migración: Se basa en la idea de que las personas migran por diferencias salariales y de oportunidades entre regiones o países (Torres & Moreno, 2019). La migración es vista como una decisión racional, donde el individuo evalúa los costos y beneficios, incluyendo el transporte.

Teoría de los sistemas mundiales: Sugiere que la migración es un resultado del desarrollo desigual en el sistema capitalista global (Sánchez, 2020). Los migrantes son parte de una red global de producción y consumo, y el transporte juega un papel en conectar las economías subdesarrolladas con las economías avanzadas.

Teoría de las redes migratorias: Esta teoría explica la migración a través de las redes sociales que facilitan el movimiento (Vega, 2021). Aquí, el transporte es visto como una infraestructura vital que permite mantener los lazos entre el país de origen y el país receptor.

Teoría de la migración forzada: Explica las migraciones provocadas por conflictos, desastres naturales o políticas represivas (Gómez & Sánchez, 2022). En este contexto, el transporte a menudo se convierte en un medio de escape o supervivencia.

La relación entre migración, transporte y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) es fundamental para alcanzar metas globales en áreas como el desarrollo humano, la equidad y la sostenibilidad.

ODS 10: Reducción de las desigualdades: La migración tiene un impacto directo en este objetivo (López & Torres, 2021). Facilitar la movilidad humana de forma segura, ordenada y digna puede reducir las desigualdades entre países y dentro de ellos (López, 2024, octubre 17). Las infraestructuras de transporte son clave para asegurar que los migrantes puedan moverse con seguridad y acceder a oportunidades laborales y educativas.

ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico: El transporte juega un papel crucial en el acceso al empleo para los migrantes, tanto en zonas urbanas como rurales (Fernández & Pérez, 2020). Las migraciones también pueden impulsar el crecimiento económico si se gestionan adecuadamente.

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles: Las migraciones tienden a concentrarse en áreas urbanas, lo que ejerce presión sobre los sistemas de transporte y la infraestructura urbana (Sánchez & Ramírez, 2021). La planificación urbana sostenible es esencial para integrar a los migrantes y garantizar su acceso a servicios básicos.

ODS 13: Acción por el clima: El cambio climático está causando migraciones forzadas, y el transporte sostenible se convierte en un factor clave en la reubicación de personas (García, 2019). Además, las migraciones vinculadas al cambio climático requieren que las ciudades y regiones mejoren sus sistemas de transporte para ser resilientes y sostenibles.

ODS 9: Industria, innovación e infraestructuras: El desarrollo de infraestructuras de transporte es esencial para facilitar la migración segura y eficiente. Inversiones en sistemas de transporte sostenibles pueden mejorar la conectividad entre regiones y reducir los impactos negativos de la migración no planificada (Hernández, 2024, octubre 8).

La historia y la teoría de la migración y el transporte están interrelacionadas, influyendo en los patrones de movilidad humana y en la forma en que las personas acceden a nuevas oportunidades (véase Tabla 1). Con los ODS, se establece una agenda para gestionar estos flujos de manera sostenible, protegiendo los derechos humanos de los migrantes y promoviendo la equidad y el desarrollo global (Martínez, 2024, octubre 12). El transporte juega un papel esencial en garantizar que la migración sea segura y que las ciudades y comunidades sean inclusivas y sostenibles.

Tabla 1. Comparativo de las dimensiones de migración y transporte en torno a los ODS

Dimensión	Migración	Transporte	ODS Relevantes
Desigualdades socioeconómicas	La migración internacional y local a menudo se realiza por falta de oportunidades en el país de origen. Reducir las desigualdades permite mejorar las condiciones de vida de los migrantes.	El acceso a transporte asequible es crucial para reducir la exclusión social y las desigualdades entre regiones.	ODS 10: Reducción de las desigualdades
Trabajo y crecimiento económico	Los migrantes contribuyen al crecimiento económico de los países receptores al integrarse en el mercado laboral, pero también pueden enfrentar explotación.	El transporte eficiente es clave para conectar a los migrantes con oportunidades laborales, especialmente en áreas rurales y urbanas marginales.	ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico
Urbanización y sostenibilidad	La migración impulsa la urbanización rápida, lo que puede desbordar la capacidad de infraestructura en las ciudades.	El transporte urbano sostenible es vital para apoyar una urbanización ordenada y reducir la contaminación.	ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles
Infraestructura y conectividad	Las rutas migratorias requieren infraestructuras seguras y adecuadas (carreteras, aeropuertos, trenes) que garanticen el acceso a servicios y protejan los derechos de los migrantes.	El transporte debe ser accesible y resiliente para promover la movilidad sin comprometer el desarrollo ambiental.	ODS 9: Industria, innovación e infraestructuras
Cambio climático	El cambio climático genera	El transporte sostenible es	ODS 13: Acción por el clima

migración forzada	desplazamientos forzados, y la migración se convierte en un recurso de adaptación ante desastres naturales.	necesario para reducir emisiones de gases de efecto invernadero y mitigar el impacto del cambio climático.	
Derechos humanos y seguridad	La migración irregular, a menudo impulsada por conflictos y crisis, pone en riesgo los derechos humanos de los migrantes.	Sistemas de transporte seguros y regulados son esenciales para proteger a los migrantes de la trata y el tráfico de personas.	ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas
Acceso a servicios básicos	Los migrantes pueden tener dificultades para acceder a servicios básicos como salud y educación en los países de destino.	El transporte adecuado facilita el acceso a servicios de salud, educación y otros recursos esenciales para los migrantes.	ODS 3: Salud y bienestar ODS 4: Educación de calidad
Cooperación internacional	La gestión de la migración requiere la colaboración entre países para garantizar flujos ordenados y proteger los derechos de los migrantes.	El desarrollo de infraestructuras de transporte a nivel global requiere cooperación para mejorar la movilidad regional e internacional.	ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos

El trabajo social en la protección del menor es un tema de investigación e intervención derivada de las políticas públicas y, de manera específica, de las políticas sociales, ello como parte de los planes y de los programas instrumentados como servicios de justicia social (Arteaga, 2001). En este sentido, el trabajo social se articula con la gestión estatal y con la autogestión social. Ambas alcanzan un grado de cogestión a medida que las crisis de riesgo en grupos vulnerados en sus derechos reflejan demandas que orientan la reducción de riesgos y el control de los daños. En cuanto a los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, el rubro 2, sentencia la eliminación del hambre, el 6, alusivo al saneamiento, el 8, tocante al trabajo y el 16, relativo a la pacificación con justicia, son en el caso que nos convoca, escenarios de la intervención indiscutible del trabajo social.

Es menester reiterarlo: Los cuatro indicadores de los ODS, referidos: i) al hambre, ii) el saneamiento, iii) el trabajo y iv) la pacificación; todos ellos son considerados como ejes de la justicia social, debido a que atañen a la vulnerabilidad de los derechos y garantías individuales (Arteaga, 2008). En ese sentido, se considera que un determinado evento catastrófico o cuando menos perturbador, evidencia el grado de exposición a riesgos y vulnerabilidad de un determinado sector social. Es el caso de los menores migrantes que, en su travesía, estancia y eventual retorno a su lugar de origen, se exponen, en el ámbito del territorio mexicano, al hambre y la desnutrición; así como a la insalubridad por falta de saneamiento; al desempleo por la búsqueda de un trabajo —al menos informal— que, de alguna manera, satisfaga ciertas necesidades; así como por la violencia, en su condición de migrante, incluso de género o bien por su estatus de carácter socioeconómico. Ahora bien, los denominados ODS puntualizan estos cuatro rubros para establecer la justicia social, ello a través de los derechos humanos, cuya ausencia inhiben las garantías individuales y limitan el desarrollo social (Solís, Arteaga y Cano, 2014). En este sentido, la investigación e intervención (Tello, 2019, p. 11) desde el trabajo social se gesta a partir de considerar a la asistencia social como parte de una participación social debidamente organizada. Tal cuestión resulta evidente; por ejemplo, en los seísmos, en donde emerge la solidaridad, la fraternidad y la colaboración. De hecho, y esto resulta fundamental, el trabajo social para la protección del menor sugiere cuatro diferentes niveles de participación (los cuales se describen a continuación) para lograr alcanzar el logro de los ODS, contemplados en la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

- 1.- El nivel informativo denota el acceso a determinados instrumentos y capacidades, ello con el propósito de prevenir los riesgos más que reducirlos (Arteaga, 2012).
- 2.- En consecuencia, el nivel consultado sugiere, una serie de propuestas concretas, para lograr la anticipación a un buen número de riesgos.
- 3.- El control presupone también los instrumentos jurídicos, financieros y técnicos para la reducción de la exposición a riesgos. Y, finalmente.
- 4.- Por su parte, la gestión alude a la selección de los agentes pertinentes en la reducción de riesgos. Ahora bien, cada uno de éstos cuatro niveles de participación corresponden al marco jurídico alusivo al derecho al trabajo (artículo 123 constitucional), al salario mínimo (artículo 123 también constitucional), a la dotación de la tierra (artículo 27 de la Constitución), así como a la protección al menor (artículo 4 constitucional).

Con toda esta guisa de elementos, habrá que establecer, con el debido cuidado, sobre todo, sabiendo que la protección del menor no se agota en el marco jurídico establecido, ni mucho menos, en su instrumentación a través de diversas instituciones (Arteaga, 2016). La participación en la gestión de riesgos supone una revisión sistemática, la cual permita describir, explicar y predecir los riesgos que atañen al menor. Para el tema en comento, La teoría de la Gestión Integral de Riesgos en caso de Desastres (GIRD), expone con toda precisión, las bases y temas centrales del marco, tanto teórico como conceptual, así como la compartición de experiencias concretas. La autogestión con respecto a las cumbres, los programas

y las estrategias de la gestión, así como la reducción de riesgos, en caso de desastres, supone la importancia de la autoorganización de la sociedad civil, ya que, en términos de las ciencias de la complejidad, esta área aún no ha sido, hasta la fecha, debidamente estudiada. La diferencia entre observar y analizar la interacción de las personas, ello con respecto al análisis de la autoorganización es sustancial. Mientras que la interrelación supone leyes que no cambian, la autoorganización es también impredecible. En consecuencia, con toda esta inclusión de elementos, se traduce, por lo mismo, en que, si los riesgos de desastres son inconmensurables (su magnitud no puede medirse); entonces, la respuesta de quienes se exponen a estos riesgos también resulta inesperada.

En tanto, las cumbres alusivas al tema de la gestión de riesgos en caso de desastres, relativas a las convenciones de carácter internacional, de manera un tanto cuanto curiosa, casi todas ellas se han celebrado en Japón (Arteaga y Arteaga, 2021). Teniendo en cuenta la aplicabilidad de los protocolos internacionales a las sociedades latinoamericanas, principalmente en el caso de México. Al respecto, es oportuno señalar que, en relación con los demás países de Centro América, México está en un escenario de poder alcanzar los Objetivos del Desarrollo Sostenible de 2030 de la Agenda de la ONU; destacando, sobre todo, la gestión hídrica como el eje fundamental de la estructura de la administración pública, así como de las políticas locales.

En la revisión de conceptos relativos a la Gestión Integral del Riesgo de Desastres (GIRD); en primer lugar, habrá que reiterarlo, los riesgos y desastres no son naturales, son socialmente contruidos. Un ciclo de: peligro, riesgo, vulnerabilidad, agente perturbador, protección civil y resiliencia. Tal proceso está plasmado en cuanto a los protocolos de actuación ante niños, niñas y adolescentes en la Ley General de Protección Civil (Diario Oficial de la Federación, 31 de octubre de 2017: Artículo 19 Fracción XXX).

Se reitera, la Gestión Integral de Riesgos de Desastres (GIRD), establece por encima de todo y antes que nada, que: los desastres no son naturales, como falsamente se argumenta, sino más bien son socialmente contruidos; asimismo, incluye los preceptos de la discusión de la agenda relativa a la protección civil (CENAPRED, 2020). Sin soslayar, para ello, las importantes implicaciones que estas calamidades tienen para la GIRD (Arteaga, 2013). Destacando, asimismo, la relación con el peligro, la vulnerabilidad y el riesgo, la GIRD es, sobre todo un sistema de gestión. La GIRD consiste en la reducción de riesgos de desastres, ello a través de la disminución de la vulnerabilidad, así como la comunicación de exposición a los riesgos. El proceso de aversión a los riesgos promovido desde la GIRD tendría su origen en la percepción del riesgo mismo, ya que, si los desastres son socialmente contruidos, entonces la incidencia del GIRD en la percepción de riesgo puede ser mediante la comunicación de exposición a riesgos. De esta suerte, la resiliencia sería resultado de la modificación de la percepción del riesgo y sería, desde luego, resultado de la comunicación de exposición a riesgos. En consecuencia, la GIRD es un instrumento de resiliencia que prepara los escenarios para evidenciar la exposición al riesgo.

Por consiguiente, el objetivo general del presente trabajo es evaluar tanto el peligro como los riesgos y, desde luego, la vulnerabilidad del contexto en torno a un albergue de niños migrantes localizado en Huehuetoca, Estado de México, así como la necesaria movilidad que llevan a cabo estos infantes y adolescentes. En ese sentido, es prudente y bastante conveniente el interrogarse: ¿Existen diferencias significativas entre el protocolo de protección civil derivado de los ODS y el reportado en la literatura, ello con respecto a las observaciones planteadas en el presente estudio?

Las premisas que guían el artículo en comento indican que, los niños, las niñas y los adolescentes, forman parte, de manera fundamental, de grupos prioritarios que tienen derecho a la salvaguarda y protección, aunque la Convención Internacional alude a ciudadanos con respecto a sus gobernantes y los niños son considerados menores, en el caso, por ejemplo, de un incendio en un albergue administrado por el municipio, los protocolos pueden variar e incluso ser opuestos al derecho internacional. Por consiguiente, se esperan diferencias significativas en cuanto a la estructura y la logística administrativa pública, pero similitudes respecto a la solidaridad y al apoyo a los grupos prioritarios desde la disciplina del trabajo social.

2. Método

Se realizó un estudio de carácter: exploratorio, descriptivo y transversal con una muestra del albergue, así como de los refugios; localizados en el ámbito del municipio de Huehuetoca, Estado de México; considerando, para el caso, los reportes del servicio social, prácticas profesionales, así como estudios colaborativos entre la universidad pública (Universidad Autónoma del Estado de México. Unidad Académica Profesional Huehuetoca) y las instituciones de asistencia social, comprendiendo el periodo de 2020 a 2023. Según Convenio ATN-UAPH-2020-001.

Por otra parte y de manera fundamental, se utilizó el llamado: inventario de análisis de contenido, para la extracción de notas de prensa relativas a los migrantes infantes (niños, niñas y adolescentes), reportados como: afectados, perdidos o fallecidos, durante el periodo comprendido entre los años de 2020 a 2023, así como las técnicas de grupos focales para la homogenización de los conceptos, incluyendo también la técnica Delphi, ello para la evaluación de la relación entre los ODS y los protocolos municipales en torno a la desaparición de personas, así como a los fallecimientos ocurridos posteriormente.

De manera significativa, se seleccionaron para el estudio, las notas de prensa siempre que fueran incluidas en los diarios denominados tanto los de circulación local, como los conocidos como de circulación nacional; asimismo, fueron consideradas las diversas columnas de opinión e investigación periodística. Adicionalmente, es importante el señalar que el periodo de observación y análisis

comprende del año 2020 al de 2023. Llevándose a cabo los estudios y análisis de la información durante el año de 2024.

Los datos fueron capturados mediante Excel siendo procesados en JASP versión 14 (Software estadístico gratuito, desarrollado por la Universidad de Amsterdam, el cual se asemeja al SPSS). Los valores cercanos a la unidad fueron asumidos como evidencia del contraste de la hipótesis nula; esto es, de diferencias significativas entre los ODS y los criterios de los jueces expertos que evaluaron las notas de prensa correspondientes.

3. Resultados

Ubicada en el centro de México, aproximadamente a unos cinco minutos del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), la colonia La Cañada se distingue por un sistema de videovigilancia permanente, rondas de la policía en patrullas y un sistema de alerta ante eventos sísmicos, así como un sistema de vigilancia aérea una vez ocurrido el evento de riesgo. La localidad colinda con el basurero y con el aeropuerto más reciente de la misma región. Asimismo, la zona en comento dispone de hospitales, tanto públicos como privados, así como las vías de acceso con un flujo de tránsito, prácticamente permanente.

Sin embargo, ante un evento de riesgo de un eventual desastre, como sería el caso de probables inundaciones, la localidad, ante tal evento, no dispone de un sistema o semáforo que le indique a la población afectada, de las instrucciones básicas de evacuación, ello de acuerdo con el color o la proximidad del evento. Además, durante los sismos es muy común observar la falta de mantenimiento en la red de suministro de electricidad. De hecho, algunas calles cuentan con un abastecimiento irregular de agua.

En cuanto a la respuesta gubernamental, el abastecimiento de agua a través del suministro mediante el sistema de pipas es muy notorio. También se aprecia el mantenimiento a las instalaciones eléctricas mediante el ajuste del alumbrado urbano de carácter público. El sistema de vigilancia es el más eficaz porque la comisión de delitos se ha reducido, pero el acceso a algunas calles está restringido para los vehículos de carga. El sistema de basura es regular, así como el de monitoreo a través de patrullas.

En el caso de los hospitales la proporción de los privados es superior a los públicos, aunque la mayoría de la población acude al sistema de salud pública. Durante la pandemia, se observó que los hospitales llevaron a cabo la restricción de los accesos de ambulancias. El tránsito en las avenidas que conectan a los hospitales es siempre fluido.

Sin embargo, en relación con los ODS es importante destacar las áreas de oportunidad, ello en cuanto a los servicios públicos y la prevención de riesgos, aunque la comunicación también puede ser reorientada hacia las capacidades locales y los recursos ante una crisis como la de riesgos de desastres.

Es importante señalar que la distribución de las muertes supera a los reportes de migrantes infantes (niños, niñas, adolescentes) perdidos en el periodo de 2020 a 2023. De hecho, los accidentes de tránsito sugieren más pérdidas que los accidentes en trenes.

En cuanto a la centralidad, los nodos de reportes de desapariciones se relacionan positivamente con los nodos de fallecimientos reportados en transportes de migrantes infantes en el periodo de 2020 a 2023 (véase Figura 1). Es decir, durante el periodo observado, la prensa de circulación nacional introdujo en la agenda pública la información concerniente a las desapariciones y los fallecimientos en torno a la movilidad de los migrantes infantiles. Esto es así porque el transporte es un escenario de riesgo que la prensa de circulación nacional observa como laboratorio del estado de derecho y su relación con la migración. Ambas categorías, movilidad y migrantes sugieren nodos de aprendizaje relativos a los riesgos, vulnerabilidades y resiliencias en el escenario de la movilidad donde se suscitan las demandas más apremiantes de protección. De hecho, la política pública de los ministerios en las centrales de transporte son una estrategia asociado a la exposición a riesgos de los migrantes.

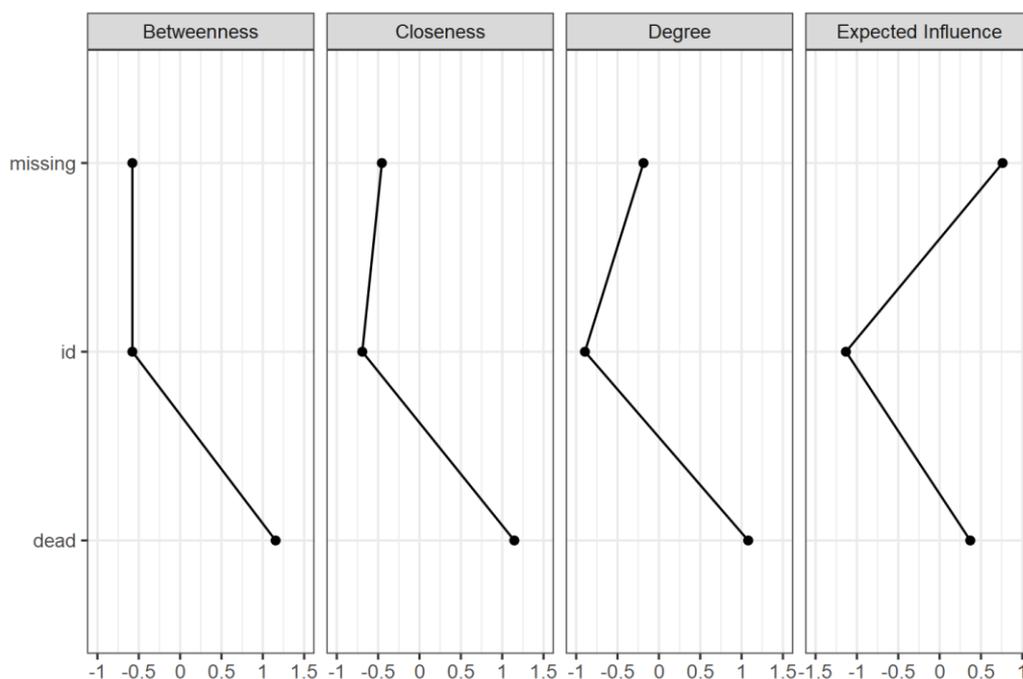


Figura 1. Centralidad de las evaluaciones en torno a reportes de desapariciones y fallecimientos en la prensa de 2020 a 2023

En cuanto a las agrupaciones de las evaluaciones, el parámetro de Zhang indica valores cercanos a la unidad los cuales sugieren que el nodo de reportes de desapariciones se asocia con el nodo de reportes de fallecimientos al momento de abordar el transporte. Es decir, los menores migrantes se exponen a un mayor riesgo y son más vulnerables en la travesía hacia su destino (véase Figura 2). El análisis de las intermediaciones que sirve para identificar los focos de riesgos

asocia a las desapariciones con los nodos de transporte. Es decir, los infantes migrantes se ven vulnerables en los nodos de transporte. En este sentido, la política pública de atención y contención de los migrantes en las centrales de transporte supone un golpe directo a quienes desaparecen a los niños migrantes. En otras palabras, la prensa corrobora la estrategia de prevención del delito reportada en la literatura. De este modo, los resultados respaldan las estrategias preventivas de atención a las víctimas.

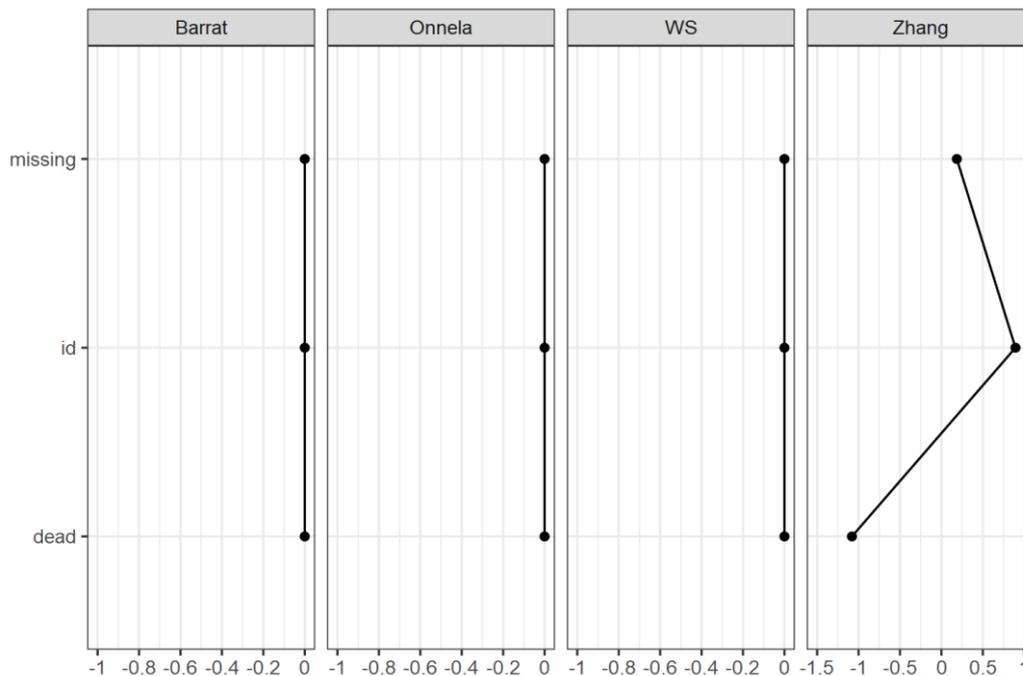


Figura 2. Agrupación de las evaluaciones en torno a reportes de desapariciones y fallecimientos en la prensa de 2020 a 2023

En cuanto a la estructura de relaciones entre los nodos de reportes de pérdidas y fallecimientos, éstas indican un aprendizaje el cual va de la identidad y termina con los reportes de fallecimientos. En otros términos, la red neuronal señala que, durante el periodo observado, los reportes de desapariciones se transformaron en reportes de fallecimientos, ello explicado por el alto riesgo del transporte de migrantes (véase Figura 3). La prensa de circulación nacional deja en claro un aprendizaje informacional y comunicativo, ya que en el periodo observado, consistentemente reportaron desapariciones en centrales de transporte como nodo de riesgo mayor. De este modo, la literatura y la prensa respaldan las políticas de prevención del delito en los nodos de transporte, así como la atención a las víctimas en un escenario donde son más vulnerables a la delincuencia organizada. Las desapariciones se suscitan en las centrales de transporte porque en ese escenario los infantes migrantes son más vulnerables en su propósito de transitar hacia los EU.

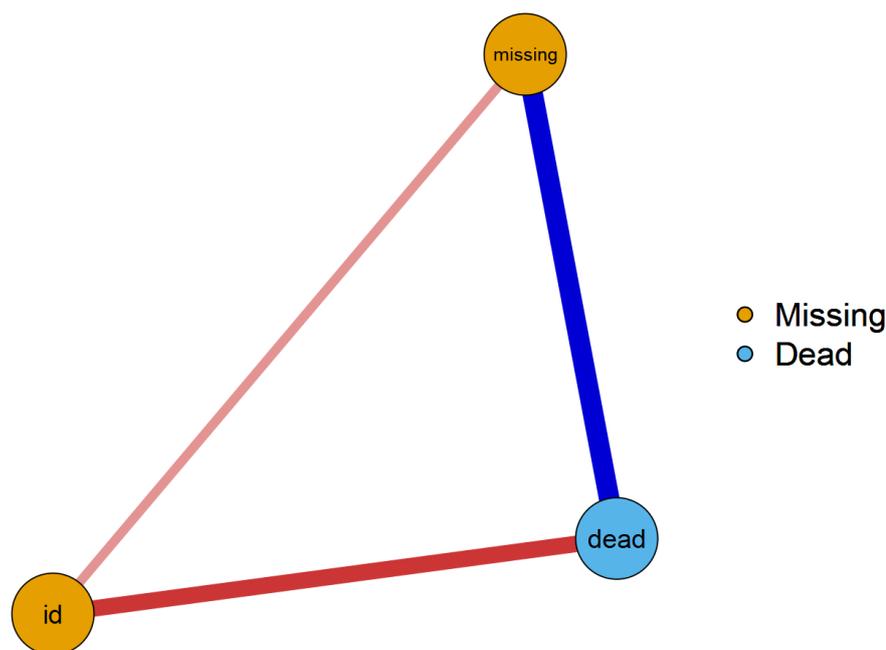


Figura 3. Redes de las evaluaciones en torno a reportes de desapariciones y fallecimientos en la prensa de 2020 a 2023

4. Discusión

Es importante y también oportuno el señalar que los ODS son lineamientos globales, los cuales; operan de manera local (Savoia, et al., 2022). Uno de los más importantes es el acceso al agua (saneamiento). Empero, habrá que señalarlo, el municipio padece de una escasez moderada, pero en un evento de riesgo de desastres esa mínima disponibilidad, desde luego, se agravaría hasta, poder incluso, alcanzar una verdadera catástrofe. Los conflictos por el acceso, almacenamiento, distribución y consumo de agua se intensificarían. Por consiguiente, es indispensable discutir un sistema de protección civil que permita alcanzar, este particular ODS y garantizar el abastecimiento, aún después de un evento de riesgo de desastre.

De suma importancia son la percepción y la comunicación de riesgos, en caso de desastres (Bruine et al., 2020). Si los ODS son lineamientos globales que se construyen localmente, entonces es indispensable advertir los riesgos percibidos por la población civil. Es el caso específico de los eventos de riesgo que son asumidos como impredecibles, inconmensurables e incontrolables. También resulta cierto que los lineamientos de los ODS, así como los mandatos de las cumbres advierten que los riesgos son propiciados por los humanos mismos, pero en un nivel de aprendizaje social, los ODS ni siquiera son conocidos, por la gran mayoría de la población civil. Es decir, la sociedad civil sólo percibe lo que vive. En un sismo, la sociedad no se detiene a reflexionar sobre el por qué se expuso a riesgos cuando pudo evitarlos. De esta suerte, edifica representaciones que lo conducen a aprender desde sus experiencias de riesgo. Si, por ejemplo, en el sismo

les resultó favorable correr es muy probable que en el siguiente evento su comportamiento también se repita.

La percepción de riesgos es importante porque a partir esta se construye la comunicación de riesgos (Tsai et al., 2021). A menudo, las autoridades generan una comunicación desde su visión de arriba hacia abajo. En otras ocasiones intentan ponerse en el lugar del gobernado, pero de ningún modo asumirán que un riesgo es significativo si la experiencia de vivirlo se asocia con un rasgo de su vida cotidiana. Por consiguiente, la comunicación de riesgo será aquella que se ajuste a la experiencia con el riesgo.

En el caso de la reducción de riesgo de desastres, tanto la percepción del riesgo como la comunicación de riesgos no debe orientarse hacia la reducción per se del evento de riesgo (Adachi et al., 2022). La reducción de riesgo es asumida por la sociedad civil como un ideal utópico. Más bien, es la exposición al riesgo la que activa una serie de predisposiciones en contra o favor del sistema de protección civil, aunque en su mayoría terminará siendo parte de un estigma hacia el gobierno el cual se traduce en lo que se podría denominar: desconfianza.

Por consiguiente, es menester conocer los sistemas e instituciones en los que la sociedad civil les tiene confianza, demostrando, de manera cotidiana, una evidente confianza en su desempeño. Es el caso del ejército, de ahí que, ante un evento de riesgo, sean percibidos como héroes. O bien, la confianza hacia la tecnología como la alarma sísmica, la cual dispone de simpatizantes por prevenir o anticipar con determinado tiempo (generalmente un minuto) un impacto que puede ser esperado, pero no deseado.

Para ir concluyendo el presente apartado, es también muy importante el señalar que, en referencia a las denominadas políticas públicas, alusivas al fenómeno migratorio mexicano, existe la impresión —particularmente en el seno de la academia— de que estas políticas son, en términos generales, elucubradas y dictadas desde el Departamento de Estado de los Estados Unidos. Esta situación se inscribe en la lógica de concluir que México, para la migración, provenga de dónde provenga, no es un país de destino (salvo algunas excepciones), sino más bien de tránsito.

Desde luego, las diversas políticas públicas, las medidas, las múltiples disposiciones, así como las decisiones que se tomen en favor de prevenir las contingencias señaladas, no resulta fácil el cumplir con las diversas funciones en la materia. En primer lugar, por las evidentes limitaciones presupuestarias del presente régimen; sin embargo, el ir haciendo visibles (o como lo establece el constructo: visibilizar); esto es, colocando en la agenda (mediática y pública), la problemática señalada, resulta una medida, a todas luces, bastante positiva para, en su caso, ir previniendo dicho fenómeno de riesgo.

En suma, la percepción de riesgo y la comunicación subsecuente deben orientarse hacia el ejército como eje de salvación y la tecnología como instrumento de seguridad. Tal cuestión no contraviene los ODS, convenidos con la Agenda 20-30, acordada con la ONU, porque en el caso del agua, si llegara a existir escasez, ésta

sería atendida por el ejército y por medio de alguna tecnología de reciclaje, purificación o filtración, entonces propiciará la participación civil.

Finalmente, habrá que señalar que el actual régimen y de manera particular el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), demanda que los investigadores y académicos nacionales, vinculen, sin demora alguna, sus proyectos de investigación a la resolución —en alguna medida y de acuerdo con sus posibilidades— con los diversos problemas acuciantes del país. En consecuencia, eso es, precisamente, lo que se está proponiendo: coadyuvar en la resolución de una problemática específica.

5. Conclusión

Los ODS y demás convenciones internacionales sobre la reducción de riesgos de desastres, así como de la protección civil recomiendan acciones que pueden ser implementadas localmente. Tal es el caso del abastecimiento regular del agua para alcanzar la seguridad alimentaria y prevenir enfermedades. En el ámbito local, además debe considerarse las expectativas de la sociedad ante un evento de riesgo. Incluso, la comunicación de riesgo debe estar orientada hacia la participación civil, ello a través del ejército y la tecnología. Con base en esta estrategia integrativa de recursos e instituciones, la protección civil y la reducción de los riesgos de desastres, pueden alcanzar un matiz participativo con miras hacia la gobernanza o integración de la autogestión, incluyendo asimismo la gestión estatal. Asimismo, es lógico que, mediante la colocación de la problemática aludida en la agenda, la construcción y operación de las llamadas redes sociales, estará presente y se hará más evidente su invaluable actividad, con lo que, la migración de niños, niñas y adolescentes se llevará a cabo con mayor orden y sobre todo de manera más humana.

6. Referencias

- Adachi, M., Murakami, M., Yoneoka, D., Kawashima, T., Hashizume, M., Sakamoto, H., ... y Nomura, S. (2022). Factors associated with the risk perception of COVID-19 infection and severe illness: a cross-sectional study in Japan. *SSM-Population Health*, 18, 101105.
- Arteaga, C. (2001). Hacia una resignificación de la política de asistencia social. En C. Arteaga y Solís, S. (coord.). *La política social en la transición* (pp. 126-139). México: UNAM-ENTS
- Arteaga, C. (2008). Política social y pobreza en México: consideraciones básicas. En C. Arteaga (coord.). *Tópicos de trabajo social y las políticas públicas*. (pp. 13-23). México: UNAM-ENTS
- Arteaga, C. (2012). La participación ciudadana. ¿Una ausencia? En C. Arteaga (coord.). *Políticas públicas y participación ciudadana. Un enfoque desde*

- el Trabajo Social. (pp. 87-140). México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)- Escuela Nacional de Trabajo Social (ENTS).
- Arteaga, C. (2013). Derechos sociales y participación ciudadana. En L. Cano (coord.). Pobreza y desigualdad social. Retos para la reconfiguración del Trabajo social. (pp. 275-290). México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)- Escuela Nacional de Trabajo Social (ENTS). Diaz de Santos
<https://www.editdiazdesantos.com/wwwdat/pdf/9788499696782.pdf>
- Arteaga, C. (2016). Hacia un nuevo proyecto democrático para México en el siglo XXI. Reporte de investigación 2011-2012. En L. Cano (coord.). Aportes sobre las problemáticas actuales desde la investigación en Trabajo Social. (pp. 13-44). México: UNAM-ENTS
https://www.researchgate.net/profile/Javier-Carreon-Guillen/publication/325531195_Inseguridad_y_violencia_en_los_medios_impresos_de_Mexico_Efectos_en_la_percepcion/links/5b1295f3a6fdcc4611dcb25e/Inseguridad-y-violencia-en-los-medios-impresos-de-Mexico-Efectos-en-la-percepcion.pdf
- Arteaga, C. y Arteaga, C. (2021). Políticas públicas, justicia social y Trabajo Social. C. Arteaga., Hernández, S. K. y Estrada, W. E. (coord.). Una aproximación a la política social en México: una perspectiva del Trabajo Social. (pp. 47-60). México: UNAM-ENTS
https://www.trabajosocial.unam.mx/publicaciones/descarga/aproximacion_politica_version%20final.pdf
- Bruine de Bruin, W., Saw, H. W., y Goldman, D. P. (2020). Political polarization in US residents' COVID-19 risk perceptions, policy preferences, and protective behaviors. *Journal of risk and uncertainty*, 61, 177-194.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11166-020-09336-3>
- Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED). (2020). Gestión Integral de Riesgo de Desastres. Secretaría de Gobernación. Ciudad de México. 66 p.
- Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se adiciona una fracción al Artículo 19 de la Ley General de Protección Civil. Secretaría de Gobernación. Ciudad de México. 23 de diciembre de 2017., p. 2 (Primera Sección).
- Fernández, C., & Pérez, D. (2020). Impactos de las migraciones forzadas en los sistemas de transporte y su relación con los ODS. *Revista Internacional de Migración y Desarrollo**, 7(4), 140-160.
<https://doi.org/10.2345/rimd.2020.074>
- Fernández, C., & Rivera, J. (2021). La relación entre infraestructura de transporte y migración en la frontera sur de México. *Revista Latinoamericana de Movilidad y Transporte*, 5(1), 35-50.
<https://doi.org/10.5678/rlmt.v5n1.2021>
- García, H. (2019). Migración y urbanización: El desafío de crear ciudades sostenibles. En P. López & R. Díaz (Eds.), Transporte y migración en el marco de los ODS (pp. 50-75). Universidad Nacional Autónoma de México.

- Gómez, A., & Martínez, P. (2022). Factores de vulnerabilidad en las rutas de transporte utilizadas por migrantes en América Latina. *Revista de Estudios Migratorios*, 10(2), 145-160. <https://doi.org/10.1234/rem.v10i2.2022>
- Gómez, L. (2024, octubre 20). Las rutas de la migración y su impacto en las ciudades mexicanas. *El Universal*, p. 5A.
- Gómez, R., & Sánchez, P. (2022). La relación entre migración, transporte y desarrollo sostenible en América Latina. *Revista de Movilidad y Transporte Sostenible*, 12(3), 65-89. <https://doi.org/10.1234/rmts.v12i3.2022>
- Hernández, P. (2024, octubre 8). Las terminales de autobuses como puntos clave en las desapariciones de migrantes. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/terminales-autobuses-migrantes>
- López, J. (2024, octubre 17). La migración y el transporte: Desafíos para los ODS en México. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/migracion-transporte-ods>
- López, M., & Torres, J. (2021). Migración y transporte: Un análisis de las infraestructuras sostenibles para el desarrollo humano. *Estudios en Desarrollo Sostenible y Movilidad*, 8(2), 102-120. <https://doi.org/10.5678/edsm.v8n2.2021>
- Martínez, R. (2024, octubre 12). Migración y movilidad en las principales rutas de transporte en México. *Milenio*. <https://www.milenio.com/migracion-y-movilidad>
- Organización de las Naciones Unidas. O.N.U. (2023). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En la mitad del camino hacia 2030. Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL). Santiago de Chile. 95 p.
- Pérez, M. (2024, octubre 18). Crecen las desapariciones de migrantes en las centrales de transporte. *La Jornada*, p. 3B.
- Rodríguez, C. (2024, octubre 15). La relación entre la infraestructura de transporte y la migración en México.
- Rodríguez, M., & Pérez, E. (2020). Migración, transporte y seguridad en las rutas centroamericanas. *Migraciones y Movilidad Humana*, 8(3), 98-115. <https://doi.org/10.2345/mmh.2020.083>
- Sánchez, G. (2020). Migración y vulnerabilidad en los sistemas de transporte público. En P. López & R. Gómez (Eds.), *Movilidad y derechos humanos en América Latina* (pp. 102-130). Editorial Académica.
- Sánchez, L., & Ramírez, F. (2021). Migración, transporte y desigualdades en el contexto de los ODS. En J. Pérez & A. Morales (Eds.), *Movilidad humana y sostenibilidad global: Perspectivas sobre los ODS* (pp. 88-110). Editorial Académica Internacional.
- Savoia, E., Harriman, N. W., Piltch-Loeb, R., Bonetti, M., Toffolutti, V., y Testa, M. A. (2022). Exploring the association between misinformation endorsement, opinions on the government response, risk perception, and COVID-19 vaccine hesitancy in the US, Canada, and Italy. *Vaccines*, 10(5), 671. <https://www.mdpi.com/1601278>
- Solís, S., Arteaga, C. y Cano, L. (2014). *Capital y desarrollo sociales*. México: UNAM-ENTS

- Torres, L., & Moreno, S. (2019). Políticas de transporte y su impacto en los flujos migratorios: Un estudio de caso en México. *Cuadernos de Investigación en Migración*, 12(4), 200-220. <https://doi.org/10.4321/cim.v12n4.2019>
- Tsai, F. J., Yang, H. W., Lin, C. P., y Liu, J. Z. (2021). Acceptability of COVID-19 vaccines and protective behavior among adults in Taiwan: associations between risk perception and willingness to vaccinate against COVID-19. *International journal of environmental research and public health*, 18(11), 5579. <https://www.mdpi.com/1121224>
- Vega, A. (2021). Transporte y migración irregular: Un análisis de riesgos y rutas. En C. Fernández (Ed.), *Migración y fronteras en el siglo XXI* (pp. 55-85). Universidad Nacional Autónoma de México.

Cómo citar:

Carreón Guillén, J. (2024). Análisis de notas de prensa relativas a niños migrantes en riesgo en la travesía a su destino: Trabajo Social de la Protección del Infante a partir de los Objetivos del Desarrollo Sostenible. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, 3(2). <https://doi.org/10.57188/RICSO.2024.583>