



Intersticios sociales

ISSN: 2007-4964

El Colegio de Jalisco A.C.

Zazueta Medina, Luis Rodrigo; Cruz Solís, Heriberto
El derecho de vía ferroviario dentro de las zonas urbanas, un
espacio estigmatizado por la violencia en ciudades mexicanas
Intersticios sociales, núm. 22, 2021, pp. 119-147
El Colegio de Jalisco A.C.

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=421769000006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UAEH [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Resumen del artículo


El derecho de vía ferroviario dentro de las zonas urbanas, un espacio estigmatizado por la violencia en ciudades mexicanas

Rail Corridors within Urban Areas, Places Stigmatized by Violence in Mexican Cities

Luis Rodrigo Zazueta Medina

Doctorante en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad, Universidad de Guadalajara, México.

rodrigozazueta01@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-3171-9811>

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México.

Heriberto Cruz Solís

Universidad de Guadalajara, SNI I, México.

heriberto.csolis@academicos.udg.mx

 <https://orcid.org/0000-0002-0275-5103>

Doctor en Filosofía y letras, Universidad de Alcalá de Henares, España.

Recibido: 21 de julio de 2019

Aprobado: 5 de marzo de 2020

Resumen

En este trabajo se realiza un estudio sobre las relaciones del miedo a la violencia en las zonas urbanas desde un enfoque territorial, tomando como caso particular el derecho de vía ferroviario. Partimos de que, si bien la ciudad contiene un gran número de eventos de violencia en sus múltiples espacialidades, las áreas producidas por las vías férreas son tan particulares como los propios eventos que ahí acontecen, donde el lugar y su entorno son un elemento clave para la comprensión de las problemáticas que contribuyen a la estigmatización, producto de la poca armonía en la convivencia



ESPACIOS SOCIALES A DEBATE

EL DERECHO DE VÍA FERROVIARIO DENTRO DE LAS ZONAS URBANAS,
UN ESPACIO ESTIGMATIZADO POR LA VIOLENCIA EN CIUDADES MEXICANAS
Luis Rodrigo Zazueta Medina y Heriberto Cruz Solís

119

Intersticios Sociales
El Colegio de Jalisco
septiembre 2021-febrero 2022
núm. 22
ISSN 2007-4964

urbano ferroviaria. De esta manera, se analiza la relación del derecho de vía ferroviario con los tipos de violencia e inseguridad urbana, así como el papel de las autoridades y medios de comunicación con respecto a las problemáticas actuales, en un proceso donde la poca adaptación entre la urbe y la infraestructura ferroviaria ha llevado a una degradación tal del entorno, que el derecho de vía es con frecuencia percibido como un escenario inseguro y propenso al delito.

Por lo tanto, el objetivo del artículo consiste en realizar una aproximación al área de estudio de las relaciones entre la infraestructura del transporte y la ciudad, específicamente, de la convivencia urbano ferroviaria, un tema poco desarrollado, a través del miedo, el entorno, la violencia y la estigmatización. Así mismo, dicha particularidad espacial abona a la pertinencia del estudio, dado que aborda un área de jurisdicción federal dentro de la ciudad, llevando el estudio de la violencia urbana y la estigmatización, a otro horizonte.

Palabras clave:
estigmatización espacial,
ferrocarril, derecho de
vía ferroviario, miedo a la
violencia.

Abstract

This article presents the results of a study on the fear of violence in urban zones from a territorial perspective focused on the specific case of rail corridors. Our approach postulates, first, that while numerous violent events occur in multiple spaces in cities, the areas bordering railroads are as unique as the events that take place there and, second, that these sites and their surrounding area are key elements for understanding the nature of the problems that occur there and how they contribute to a stigmatization that arises from the lack of harmony in the coexistence of railways with cities. We analyze the relation between rail corridors and the types of violence and urban insecurity associated with them, as well as the role that the authorities and mass media play in current problematics, in a process in which the poor adaptation between the city and railway infrastructure has fed such a

significant degradation of these corridors that they are perceived as unsafe areas especially prone to criminal activities.

The paper contributes to the literature on the issue of the relations between transport infrastructure and urban areas by focusing on the little-studied topic of city-railroad coexistence, considering key concepts like fear, the environment, violence, and stigmatization. Finally, the unique nature of these spaces increases the importance of the study, given that rail corridors are areas of federal jurisdiction that lie within city limits. This opens a new horizon in studies of urban violence and stigmatization.

Keywords:

spatial stigmatization, railway, rail corridor, fear of violence.

- 1 Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril, La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* (Madrid: Fundación de los ferrocarriles españoles, 2007).
- 2 Carmen Bellet, María Alonso y Antónia Casellas, “La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guiomar”, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 30.1 (2010): 11-28.
- 3 María Pilar González Yanci, “El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid”, *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 2001, disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5857290> (fecha de acceso: 1 de junio de 2021).
- 4 María Pilar González Yanci, José Miguel Santos, María Pilar Borderías Uribeondo y María José Aguilera Arilla, “Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación”, *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada* 36 (2005): 527-550.
- 5 Horacio Capel, “Ferrocarril, territorio y ciudades”, *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales* 12 (2007).
- 6 Eduard J. Álvarez-Palau, Mireia Hernández y Anna Tort, “Modelo morfológico de crecimiento urbano inducido por la infraestructura ferroviaria. Estudio de 25 ciudades catalanas”, *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* 20 (2016).

Rodrigo Zazueta

Doctorante en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad, Universidad de Guadalajara, México.

Heriberto Cruz Solís

Universidad de Guadalajara, SNI I, México.

Introducción

Hablar del ferrocarril en México, en el contexto urbano nacional actual, implica adentrarnos en temas sociales donde se ve comprometida la seguridad de la sociedad y del sistema ferroviario. En un escenario donde la falta de previsión y atención de las autoridades locales y ferroviarias, aunado al crecimiento demográfico y territorial, han complicado la convivencia urbano ferroviaria y la permeabilidad urbana a través de las vías férreas, convirtiéndolas en genuinas barreras,¹ manteniendo un proceso de adaptación y resistencia entre la ciudad y el ferrocarril que ha dejado una carga social importante en las ciudades mexicanas, misma que se ve reflejada en el territorio, la sociedad y la seguridad urbana.

Si bien diversos trabajos académicos han abordado la relación entre el ferrocarril y la ciudad, en su mayoría, estos han estado dirigidos a la realización de análisis temporales de las ciudades ante la evolución ferroviaria,² descripciones de la evolución del trazado ferroviario,³ transformaciones en torno a las estaciones⁴ y a la importancia del ferrocarril como agente estructurador urbanístico y de localidades,⁵ dejando de lado los temas sociales y medioambientales, relacionados a la convivencia urbano ferroviaria.

Por otra parte, algunos autores como Horacio Capel y Eduard Álvarez, si bien hacen referencia a problemáticas urbanas derivadas de la convivencia urbano ferroviaria, de carácter social y medioambiental, como la marginalización de terrenos cercanos a las vías,⁶ la producción de intersticios urbanos y vivienda informal,⁷ riesgo por habitar cerca del derecho de vía,⁸ contaminación y segregación social,⁹ y atención a tugurios ferroviarios,¹⁰ por mencionar algunos, no se profundiza en los impactos que estos tienen en la sociedad.

De tal manera que, los temas relacionados a la violencia urbana, y a las problemáticas socioespaciales asociadas al derecho de vía ferroviario y a la convivencia urbano ferroviaria han sido poco abordadas, incluso el derecho de vía es constantemente omitido como concepto, refiriéndose a este como trazo ferroviario, vías férreas, infraestructura ferroviaria, etcétera. Caso similar sucede al hablar de las relaciones entre el ferrocarril y la ciudad, ya que se carece de un lenguaje, término o concepto homogéneo en la lengua hispana para hacer referencia al tema, de manera que en este artículo se utiliza el término convivencia urbano ferroviaria, para hacer referencia a esta relación.

Dicho lo anterior es que nos introducimos en el abordaje del derecho de vía ferroviario dentro de la ciudad, visto no solo como una franja de territorio donde se encuentran instaladas las vías férreas y proveedora de la seguridad necesaria para que el ferrocarril opere sin contratiempos, sino como un lugar que forma parte de la ciudad y del paisaje urbano, pues este coexiste junto a múltiples escenarios urbanos, mismos que en ocasiones se ven condicionados por la presencia del derecho de vía, complicando la manera en que se viven y perciben.

En el escenario actual del ferrocarril en la ciudad es importante mencionar que la ubicación del trazado ferroviario existente en el país se ha mantenido prácticamente idéntico al que se tenía en 1910, lo cual significa que, por más de 100 años las vías férreas han presenciado los innumerables cambios y transformaciones de las ciudades, mismas que se han visto forzadas a convivir con diferentes espacios de las zonas urbanas donde las particulares y diferencias entre ellas imponen sus propias resistencias en el proceso de adaptación e integración socioespacial.

Por su parte, las autoridades han intentado mejorar la convivencia urbano ferroviaria a través de programas y fondos económicos, sin embargo, estas intenciones han estado direccionadas hacia la mitigación de accidentes viales y la seguridad operativa del ferrocarril, dejando de lado las problemáticas socioespaciales.

Actualmente la situación no es muy distinta, pues el eje que direcciona las acciones de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF)

- 7 Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* (Madrid: Fundación de los ferrocarriles españoles, 2011).
- 8 Alfonso Tello, Lidia Rangel Blanco y Luis A. Mendoza Rivas, "Zona conurbada de Tampico, el ferrocarril: riesgos y derecho a la información", *Derecom*, 23 (2017), 99-115.
- 9 Eduard J. Álvarez-Palau, "Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo", *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 21 (2016).
- 10 Asger Raju y Tafsirul Islam, "On site upgrading of slum dwellers: Problems and prospects (a case on railway slum of Khula city)", *ResearchGate* (2016).

sigue siendo la seguridad ferroviaria, incluso, bajo su mando se encuentra el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios (FNCF), ejerciendo, principalmente, acciones de seguridad vial y de construcción de libramientos ferroviarios, repitiendo el formato de acción que ya se promovía en 2002 con el *Programa de Convivencia Urbano Ferroviaria*.

Si bien las atenciones brindadas por las autoridades son importantes, es necesario resaltar que la problemática actual en las ciudades mexicanas también incluye otros temas además de los accidentes viales, la operatividad del ferrocarril y el congestionamiento vial. Nos enfrentamos a problemáticas que impactan en la salud y la seguridad del entorno y de la sociedad.

Temas como el miedo, la violencia y la inseguridad, son actualmente parte de la convivencia urbano ferroviaria y del derecho de vía, mostrando a este último como un potencial escenario de la violencia urbana, donde las características medioambientales, espaciales y sociales se conjugan en su contra alimentando las percepciones negativas colectivas, mismas que se ven reforzadas por la socialización de las experiencias delictivas por parte de los medios de comunicación y del intercambio cotidiano, contribuyendo en la consolidación y permanencia de la estigmatización espacial, un fenómeno que transforma el significado del lugar y las relaciones sociales de los habitantes.

Para la obtención de información del derecho de vía ferroviario, esta se realiza a través de la socialización de las experiencias delictivas difundidas por los medios de comunicación ‘prensa escrita’ mencionada por Foust,¹¹ así como la publicada por parte de las autoridades del sector ferroviario. Donde, a partir de la información publicada por ambas se determinarán los elementos físicos del espacio que se asocian con el miedo y violencia que describe Lindón,¹² así como los facilitadores de la ocurrencia de delitos de Pysczek,¹³ además de la identificación de los elementos físicos, por medio de la información difundida, se define el uso que se le da al espacio, importante según Bannister y Fyfe,¹⁴ para el entendimiento del miedo en el lugar, describiendo las actividades que ahí se realizan y los tipos de violencia que ahí se suscitan.

- 11 David Foust, “Miedo, ira y esperanza en México. Emociones, percepciones y reacciones en torno del crimen, el riesgo y el cambio social”, *Intersticios Sociales* 1 (2011): 1-24.
- 12 Alicia Lindón, “Violencia/ miedo, espacialidades y ciudad”, *Casa del tiempo* 1.4 (febrero de 2008): 8-14.
- 13 Oscar L. Pysczek, “Los espacios subjetivos del miedo: construcción de la estigmatización espacial en relación con la inseguridad delictiva urbana”, *Cuadernos de Geografía* 21.1 (enero-junio de 2012): 41-54.
- 14 Jon Bannister y Nick Fyfe, “Introduction: Fear and the City”, *Urban Studies* 38.5-6 (2001): 807-813.

De esta manera se pretende conocer y entender el derecho de vía dentro de la ciudad por lo que, de manera simultánea, al conocer y contraponer la información encontrada, también se detectan las diferencias entre las acciones implementadas y los sucesos acontecidos, identificando de esta manera aquellas acciones que no figuran en la atención de ciertos sucesos.

Las cuales a través de una breve crítica se exponen con la finalidad de contribuir a la atención de las problemáticas actuales de la convivencia urbano ferroviaria, así como a la prevención de problemáticas futuras que se podrían presentar, ante las intenciones de reactivar el uso del ferrocarril por parte del actual gobierno federal, que pretende construir nuevos kilómetros de vías férreas en el país, los cuales se traducen en kilómetros de derechos de vía en zonas urbanas.

Por lo tanto, es necesario adentrarnos en estos temas, no solo para documentar lo que sucede en las vías férreas, sino para entender a través de las particularidades espaciales y sociales propias del espacio compuesto por el derecho de vía y las zonas urbanas las problemáticas que comprometen la convivencia urbano ferroviaria. Problemáticas que afectan a la sociedad y al sector ferroviario, en las cuales la estigmatización espacial, en gran parte generada por violencia, además de ser observada como un proceso negativo, también puede ser utilizada como herramienta para entender la ciudad, pues la violencia genera particularidades en la organización del espacio, como también la conflictividad de la ciudad es capaz de producir tipos de violencia.¹⁵

El ferrocarril en México, hacia una convivencia urbana-ferroviaria

En el caso de las ciudades mexicanas, el emplazamiento de las vías en su inicio no parecía representar una problemática en el territorio urbano, sin embargo la localización inicial de la infraestructura férrea en lugares no conflictivos en la cotidianidad urbana, con el tiempo tienden a convertirse en elementos de fractura territorial, sobre todo en las ciudades que comenzaron su desarrollo después de la llegada de esta infraestructura, lo cual tiene relación con la mayoría de las ciudades del país.¹⁶

15 Fernando Carrión, “Violencia urbana: un asunto de ciudad”, *Eure* 34.103 (diciembre de 2008): 111-130.

16 Rafael Salvador, “El servicio ferroviario a favor de la ciudad: Vilanova i la Geltrú”, conferencia pronunciada en IV Congreso historia ferroviaria, Málaga, España, septiembre de 2006, 1-20.

El ferrocarril en las zonas urbanas mexicanas ha formado parte importante en la configuración y transformación del territorio de las ciudades, tal como en algún momento lo fueron los ríos en la configuración de estas. Desde los primeros 471 km de vías férreas de la primera línea del ferrocarril con la que contaba el sistema en 1873 entre la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, así como durante su máxima extensión en 1910 donde ya se contaba con alrededor de 20 mil kilómetros de vías.¹⁷

Este efecto ha impactado territorial y socialmente desde las etapas iniciales de implementación de la infraestructura, durante su desarrollo y en la actualidad, un gran crecimiento que en menos de 40 años tuvo que ser absorbido por el territorio y las ciudades nacionales, donde la inversión extranjera y la institución de la expropiación fueron fundamentales para la construcción de estos trazos ferroviarios, donde si bien esto fue clave para el desarrollo del país, esto traería consigo transformaciones a las cuales las ciudades tendrían que adaptarse, dando pie a problemáticas socioespaciales entre la sociedad y el sistema ferroviario.

De acuerdo con Francisco Gorostiza,¹⁸ el ferrocarril en México tiene su etapa inicial entre 1850 y 1908, tras la formación y consolidación de la red ferroviaria de aproximadamente 20 mil kilómetros de vías, así como el nacimiento de los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) en 1908. Esto último como consecuencia de las problemáticas financieras que atravesaban las principales compañías privadas de ferrocarriles del país, entre ellas el ferrocarril Central Mexicano y el Nacional Mexicano a principios del siglo XX, las cuales junto al Ferrocarril Internacional, el Interoceánico, el Ferrocarril Panamericano y el de Veracruz-istmo, formarían inicialmente los FNM, quedando como ferrocarriles independientes privados, el Ferrocarril Mexicano, el del istmo de Tehuantepec, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y el Ferrocarril Sudpacífico de México, lo cual cambiaría después de la Revolución mexicana y más concretamente a partir de 1950 donde dichas compañías formarían parte también de la FNM.

Sin embargo, entre 1910 a 1937 la Revolución mexicana representaría una complicada etapa para la infraestructura y el equipamiento férreo,

17 José de Jesús González, *El transporte ferroviario en México*, conferencia pronunciada en la Cámara de diputados LXIII Legislatura, junio de 2018.

18 Francisco J. Gorostiza, *Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga* (Ciudad de México: Asociación Mexicana de Ferrocarriles, 2011).

dejando importantes daños, los cuales, aunados a la crisis económica mundial de 1929, y a la falta de inversión extranjera, ocasionarían un freno en el crecimiento del sistema y poca rentabilidad para las empresas privadas, dándose así la expropiación de los FNM el 23 de junio de 1937 por decreto del entonces presidente Lázaro Cárdenas. De esta manera entre 1940 y 1980 daba inicio a una tercera etapa donde el futuro del ferrocarril en México se percibía incierto, donde las deudas y los daños del sistema dificultaban no solo la realización de nuevas obras, mejoras, reconstrucciones y rehabilitaciones, sino la posibilidad de cubrir los pagos de las nóminas del personal, al grado que en 1947 por primera vez en la historia el gobierno encabezado por el presidente Miguel Alemán, otorga el primer subsidio para cumplir con los trabajadores de los FNM, lo cual sería el principio de una serie de subsidios causantes de endeudamientos internos con aportaciones también del extranjero con el fin de realizar mejoras en infraestructura y equipamiento, subsidios que permitirían concluir obras de ensanchamiento de rutas y construcciones de nuevos tramos ferroviarios, así como también para dar inicio a la modernización del equipo e infraestructura ferroviaria en la década de los sesenta, sin embargo esto también marcarían el principio de la crisis de los FNM.

La etapa hacia la crisis en gran parte se desarrolla entre 1980-1990, donde a pesar de contar con infraestructura en buenas condiciones y equipo moderno, la mala imagen del ferrocarril como empresa se mantenía debido a la baja calidad en sus servicios y a la actitud pasiva ante las oportunidades comerciales del momento. Debido a esto, así como a los altos costos fijos del personal, líneas poco productivas, bajas en los volúmenes de carga y de pasajeros, la situación financiera de los FNM se tornaba cada vez más complicada, ante dicho escenario y en un intento de recuperar la actividad del sector, se pone en marcha el *Programa de Cambio Estructural*, un programa apoyado por el gobierno entre 1990 y 1994, el cual tendría como propósito hacer un uso adecuado de los recursos de los FNM para revertir las anteriores tendencias e involucrar al sector privado en actividades operativas del ferrocarril, implementando programas como el *Retiro Voluntario de Personal*,

mismo que lograría reducir de 83 mil a 44 mil el número de trabajadores entre 1991 y 1996, así como también la externalización de talleres al sector privado, contratos para el mantenimiento de vías y la supresión de servicios improductivos, como el de pasajeros, marcando así el rumbo hacia la privatización del sector ferroviario.¹⁹

19 Gorostiza, *Renacimiento de los ferrocarriles*.

De esta manera en 1995 tras modificaciones en la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, donde se permitía la otorgación de concesiones al sector privado para operar y explotar las vías férreas, da comienzo la privatización de los ferrocarriles mexicanos a través del modelo de *Segmentación Regional*, dividiéndose en cinco unidades regionales. Proceso que traería consigo la recuperación del sector ferroviario nacional después de las dificultades atravesadas en las anteriores etapas, comenzando a presenciar incrementos en la competitividad del sector, importantes cambios en la calidad de los servicios y aumentos en la movilidad de carga.²⁰

20 Gorostiza, *Renacimiento de los ferrocarriles*.

Si bien a partir de esta sexta etapa se presentan diversas mejoras funcionales, operativas, de infraestructura y en equipamiento, otros aspectos sobre todo de índole social no parecen ser atendidos y regulados por completo.

Es a partir de 2001 que el tema de la convivencia urbano ferroviaria se pone en perspectiva para la creación del *Programa Convivencia Urbano Ferroviario* de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), mismo que se pone en marcha en 2002 con el objetivo general de mejorar las condiciones de seguridad entre el ferrocarril y la ciudad, priorizando el enfoque de seguridad en los cruces a nivel a través de convenios que involucraban a los 3 niveles de gobierno y a los concesionarios.

Con respecto a lo anterior, el sector ferroviario experimenta diversas etapas de cambio en la atención de este binomio, de manera que en 2008 y con el Programa de Convivencia Urbano Ferroviaria (PCUF) en vigencia, entra en operación el Programa de Seguridad Ferroviaria (PSF), con un objetivo prácticamente idéntico al PCUF, girando en torno a la atención de los cruces a nivel.

En 2013 el PCUF deja de fungir como programa, manteniéndose el discurso de acciones en mejoría de la convivencia urbano ferroviario a través

de la PSF, siendo este último el vínculo de los temas de seguridad del ferrocarril con las zonas urbanas hasta la creación de la ARTF en 2016.

Una vez consolidada la ARTF, se incorpora el FNCF en 2017, estableciendo un nuevo vínculo en los temas de seguridad ferroviaria y convivencia urbano ferroviaria, donde una de sus tareas es la producción de reportes trimestrales de seguridad, reportando en su última publicación del cuarto trimestre de 2018, 253 siniestros, 906 robos y 2,236 eventos de vandalismo.²¹

Es de esta manera que hoy en día la ARTF y el FNCF son la principal referencia de los temas asociados a la convivencia urbano ferroviaria, realizando acciones que si bien fomentan la seguridad vial y la prevención de robos y siniestros ferroviarios, no parecen vincular temas de carácter social entre las zonas urbanas y el ferrocarril, un fenómeno que en el presente involucra aspectos relacionados con la violencia y la generación de condiciones medioambientales desfavorables en los espacios públicos y residenciales de las ciudades mexicanas.

El derecho de vía ferroviario en las zonas urbanas

En esta convivencia, el ferrocarril por su parte, en temas de espacialidades se vincula directamente con las zonas urbanas a través del uso y utilización del suelo, tal como lo menciona Capel al hablar del espacio edificado y el no edificado.²² Siendo las estaciones de ferrocarril ‘espacio edificado’, el derecho de vía ferroviario y la infraestructura del transporte ferroviario, como: vías, cruces a nivel, entre otros ‘espacio no edificado’, los elementos que establecen las relaciones entre el ferrocarril y la ciudad.

En este sentido, el derecho de vía se convierte en el elemento de interés en este trabajo, pues es quien permite al ferrocarril su interacción espacial a través de las zonas urbanas, estableciendo las dimensiones del trazado ferroviario y los límites con la urbe.

De acuerdo con el *Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF)*,²³ el derecho de vía ferroviario es definido en el Artículo 2, párrafo iv, como:

21 Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), *Reporte de Seguridad en el Transporte Ferroviario, Cuarto Trimestre de 2018*, disponible en <https://www.gob.mx/artf/acciones-y-programas/reporte-de-seguridad-en-el-sistema-ferroviario-mexicano-cuarto-trimestre-2018> (fecha de acceso: marzo de 2019).

22 Horacio Capel, *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano* (Barcelona: La estrella polar, 2002).

23 Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, “Ley reglamentaria del servicio ferroviario”, *Diario Oficial de la Federación*, abril de 2018.

[...] la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

24 “Ley reglamentaria del servicio ferroviario”, *Diario Oficial de la Federación*, agosto de 2016.

Por otra parte, las dimensiones y características del derecho de vía se describen en el Artículo 29 párrafo i, del *Reglamento del Servicio Ferroviario*,²⁴ definiendo que mínimamente el derecho de vía deberá tener 30 metros de ancho, 15 metros a cada lado de la vía a partir del centro de esta, donde solamente en casos justificados donde no se ponga en riesgo la operación del ferrocarril y sus servicios, la distancia podrá ser menor a los 15 metros por lado.

Como se puede observar, la definición oficial dada por las autoridades ofrece una descripción de carácter técnico del derecho de vía, más que una definición conceptual. Sin mencionar aspectos sobre la importancia de este o sobre su relación e impacto en el territorio y la sociedad.

Pues es a través del derecho de vía ferroviario y de las particularidades preexistentes de la ciudad que se da pie a problemáticas en la convivencia urbano ferroviaria, mismas que impactan en temas de movilidad, cohesión social, funcionalidad, economía, seguridad, conservación y ecología. Donde el tema de seguridad figura como parte del debate actual atendido por el sector ferroviario dado a las afectaciones y riesgos que se producen en torno a la sociedad como al propio sistema, siendo el incremento y fortalecimiento de la seguridad del transporte ferroviario el principal eje de actuación de la ARTF.

Así mismo, en materia de las zonas urbanas con relación al derecho de vía, los Artículos 31 bis, 60 de la LRSF, hacen referencia al *Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios*, mientras que en el Artículo 60 habla sobre el desalojo de infractores que invadan el derecho de vía, así como la demolición en el caso de obras realizadas dentro de esta área. Siendo un trabajo de los tres niveles de gobierno y de los concesionarios el atender este tipo de problemáticas.

Son estos algunos aspectos técnicos y legales que se pueden encontrar con respecto al derecho de vía ferroviario, donde se relaciona a los concesionarios y autoridades como responsables de atender y minimizar los riesgos de accidentes e inseguridad sobre el derecho de vía en las zonas urbanas, los cuales, de no ser aplicados representan grandes riesgos para el sistema ferroviario y la población.

Ya que, si bien el derecho de vía se genera como una delimitación espacial con la finalidad de brindar un ambiente seguro de operación y de circulación dentro y fuera de las zonas urbanas, este espacio también ha sido un lugar donde se presentan fenómenos de inseguridad y violencia que afectan a las zonas urbanas y al ferrocarril, dificultando la integración entre ambos, aunado a las características y el estado actual de las instalaciones ferroviarias, del derecho de vía y de los cruces a nivel, que complican la interacción segura entre la ciudad y el ferrocarril.

En un escenario dual donde la convivencia urbano ferroviaria además de generar importantes procesos de transformación y configuración en la ciudad, también contiene espacios urbanos que a pesar de su cercanía con la infraestructura no presentan transformaciones espaciales y morfológicas favorables, al contrario, estos espacios parecen permanecer estáticos, sin responder a las dinámicas de la ciudad, viendo comprometidas su seguridad, las condiciones medioambientales, su imagen y la percepción del entorno.

Espacios que por lo general guardan una estrecha relación con el tema de la violencia, siendo escenarios de eventos que van desde actos delictivos y conductas incívicas ejercidas hacia el ferrocarril, como hasta la práctica de hechos delictivos dentro y en las colindancias del derecho de vía, donde las propias formas y características que componen a estos lugares dan pie a la generación de medios facilitadores de ocurrencia al delito, de manera que de acuerdo con Carrión, algunos tipos de violencia como de percepciones de esta, están ligados a lugares particulares, ya sean de origen natural o antrópica dentro de las ciudades,²⁵ tal es el caso del derecho de vía ferroviario y algunas de sus zonas adyacentes.

25 Fernando Carrión y Jorge Núñez, “La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo”, *Eure* 97 (diciembre de 2006): 5-16.

Ante esta problemática socioespacial generada por el ferrocarril en la ciudad, resulta necesario mencionar el papel que tiene el derecho de vía en la convivencia urbano ferroviaria, no solo como productor de una delimitación espacial, sino también como un espacio que es asociado a la inseguridad y a contener tipos particulares de violencia dentro de la ciudad, mismos que comprometen y condicionan la seguridad y la manera en que se viven los espacios que se ubican en los márgenes de este.

Problemáticas que si bien no son expuestas con amplitud en las producciones académicas, son observables a través de las publicaciones emitidas por los medios de comunicación, así como también, mediante los reportes trimestrales de seguridad elaborados por la ARTF, donde en su última publicación del cuarto trimestre de 2018, reportaron, 253 siniestros, 906 robos y 2,236 eventos de vandalismo.²⁶

26 ARTF, Reporte de Seguridad en el Transporte Ferroviario.

Abordaje del derecho de vía ferroviario como espacio asociado al miedo y la violencia

Cifras como la anterior sobre la seguridad en el sector ferroviario, aunadas al estado actual de la infraestructura ferroviaria, así como a los índices de homicidios, feminicidios, violaciones, secuestros y robos en la ciudad ‘por mencionar algunos de los indicadores utilizados por el Sistema Nacional de Seguridad Pública’ y la información difundida por los medios de comunicación que relaciona los indicadores anteriores con el ferrocarril, nos muestra un espacio que se podría interpretar como inseguro dentro de la ciudad.

En una inseguridad alimentada por procesos de violencia subjetiva y objetiva, donde la subjetiva se refiere a las percepciones, mientras que la objetiva se traduce en hechos.²⁷ Si bien ambas se distribuyen de manera dispersa por toda la ciudad, también los son sus repercusiones en el territorio. Donde las percepciones de inseguridad hacen que se realicen acciones que terminan modificando la estructura urbana, en la búsqueda de seguridad y debido al miedo. Algo que también trata Heinz Bude al hablar de la sociedad del miedo y como este sentimiento se encuentra inmerso

27 Carrión, “Violencia urbana: un asunto de ciudad”.

en todos, siendo capaz de regir nuestras conductas y transformar nuestro espacio, entendiendo que la fenomenología del miedo nos muestra el tipo de sociedad en la que vivimos.²⁸

Sin embargo, es necesario profundizar en las particularidades del derecho de vía ferroviario para lograr comprender la situación de este. En este caso, el papel de los medios de comunicación forma parte esencial para el conocimiento de las relaciones de inseguridad, miedo y violencia que se perciben del espacio, esto debido al carácter descriptivo de sus notas donde se dan a conocer hechos que no son abordados por otros agentes, así como también a su cobertura y alcance de difusión el cual además de informar es capaz de generar efectos positivos y negativos de percepciones sobre el lugar, relaciones que de conocerse pueden favorecer la atención de las problemáticas particulares del lugar.

Para el abordaje del tema sobre el espacio urbano como elemento para el entendimiento del miedo al delito como una vía al conocimiento de las problemáticas socioespaciales que acontecen en una espacialidad particular, hacemos un acercamiento teórico hacia la violencia y el miedo en las zonas urbanas a través de las aproximaciones teóricas descritas por Bannister y Fyfe, como las tres direcciones generales en las que se han enfocado los estudios sobre el entendimiento del miedo al delito en las ciudades. Estas teorías no mantienen una jerarquía entre ellas, sin embargo, debido a la amplitud de las variables que puede contener cada caso, las teorías podrían complementarse y articularse entre sí para la comprensión del fenómeno, según se requiera.

Estas aproximaciones teóricas son descritas por Bannister y Fyfe en tres enfoques para la explicación del miedo a la violencia en la ciudad, el primero se plantea como producto de la victimización, donde la relación entre victimización y el miedo se da a través de los diferentes tipos de los riesgos criminales de la ciudad. El segundo se manifiesta sobre una ruptura en el control social o bien ante comunidades débilmente organizadas, donde los individuos se sienten incapaces de poder hacer frente a las posibilidades de ser víctimas de un crimen, así mismo se asocia directamente con las

28 Heinz Bude, *La sociedad del miedo* (Barcelona: Herder, 2007).

condiciones de la vida urbana. Por último, en el tercer enfoque la manera de entender el miedo al crimen no recae en las experiencias directas del crimen, o en el control de las situaciones de miedo ante estos sucesos, sino en la manera en que los habitantes de la ciudad interpretan y experimentan el espacio urbano.²⁹

29 Bannister y Fyfe, "Introduction: Fear and the City".

Para finalidades de este trabajo, nos basamos en el tercer enfoque, donde el miedo está incrustado en las características físicas y sociales del lugar, y en la familiaridad de este lugar con el individuo, donde en la posibilidad de no tener conocimientos del lugar, el entorno de este le otorga elementos visuales al individuo para sentirse seguro o vulnerable ante la no posible intervención de otras personas, siendo el miedo aliado de las formas urbanas y de la manera en que los espacios urbanos son utilizados.³⁰

30 Bannister y Fyfe, "Introduction: Fear and the City".

De acuerdo con lo anterior, se aborda al derecho de vía como el elemento de la infraestructura ferroviaria en las zonas urbanas que se muestra inseguro para los habitantes y el sistema ferroviario, lugar que a través de su estado y características físicas es capaz de generar miedo a la violencia, percepciones negativas, así como accidentes, conductas incívicas y hechos delictivos. Estas características que rodean a una zona urbana en cuestiones de miedo, violencia e inseguridad, suelen terminar en la etiquetación de estas, donde a través de un proceso de sensaciones, percepciones y representaciones sociales, el lugar y sus habitantes son estigmatizados, y afectados dentro de la sociedad. En este sentido, el papel de los medios de comunicación, así como la misma difusión de información por parte de las autoridades y la sociedad, juega un papel fundamental en la construcción de los estigmas, esto es descrito por Foust como la socialización de las experiencias delictivas.

Autoridades y medios de comunicación en la construcción y comprensión del derecho de vía como espacio estigmatizado

Como se mencionó anteriormente, es importante observar como el derecho de vía, un lugar destinado para la circulación y operación segura del ferrocarril, hoy en día se ha transformado también en un lugar donde se presentan,

con alta intensidad, hechos relacionados con la violencia, mismos que crean sensaciones y percepciones en la sociedad sobre la seguridad de este lugar y de las zonas urbanas que la rodean.

En un contexto nacional se muestran las cifras publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) donde a través de la *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana*, del último trimestre de 2018,³¹ la percepción de inseguridad manifestada por la población en el país alcanzó el 73.7 %, a la vez que un 53.6 % de los habitantes fue testigo de incivildades alrededor de su vivienda, como robos y asaltos, vandalismo, consumo de alcohol, venta y consumo de drogas, entre otras. Siendo en parte estos indicadores un reflejo de las percepciones que forman parte de la construcción de estos espacios estigmatizados.

Los hechos referentes a la inseguridad vinculadas al sector ferroviario son registrados y difundidos en gran medida por los medios de comunicación y por la ARTF, esta última a través de reportes trimestrales de seguridad en el Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) desde inicios de 2017 hasta la actualidad, sin embargo, es importante mencionar que desde años anteriores a la creación de la ARTF, acciones en pro de la seguridad del ferrocarril en entornos urbanos ya eran realizadas por la SCT a través de los programas: PCUF de 2002 al 2013 y del PSF de 2008 al 2018, dentro de estos programas las actividades principales a realizar fueron la creación de pasos a desnivel y libramientos con la finalidad de reducir el número de accidentes y mejorar la velocidad de circulación del tren, así mismo se implementó la dotación de señalamiento y equipamiento de los cruces a nivel, campañas de prevención de accidentes y en algunos casos el confinamiento del derecho de vía mediante la construcción muros al margen de las colindancias.

La ARTF hace de conocimiento público los siguientes datos con relación a la seguridad del ferrocarril,³² separándola en dos grupos, robo y vandalismo, dentro de la categoría de seguridad pública, y siniestros en la categoría seguridad operativa. En las categorías de seguridad pública y seguridad operativa, la ARTF registró en 2018 un total de 14,788, contra 14,114 eventos en 2017.

31 Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Encuesta nacional de seguridad pública urbana 2018* (Ciudad de México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2018).

32 Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), *Anuario estadístico ferroviario 2018* (Ciudad de México: Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2018).

En cuanto a la categoría de seguridad pública, los robos al tren y a las vías también se ven principalmente relacionadas con las zonas urbanas debido al robo de la carga y mercancías que transporta el tren. En 2018 el sector ferroviario presentó un total de 2,753 robos y 8,824 hechos vandálicos, mientras que las vías férreas se vieron afectadas por 1,194 robos y 837 vandalismos.

En la categoría de seguridad operativa, los siniestros de mayor ocurrencia durante el 2017 y 2018 fueron: el arrollamiento de vehículos, el descarrilamiento del tren y personas arrolladas, de los cuales en 2018 se registraron, 400 vehículos arrollados, 429 descarrilamientos y 82 personas arrolladas. Es importante mencionar que estos tipos de eventos están directamente relacionados con la pérdida de vidas humanas, los cuales en 2017 y 2018, cobraron la vida de 99 y 93 personas respectivamente.

Así mismo, otros tipos de siniestros que se relacionan con la pérdida de vidas, son los choques, objetos sobre la vía, accidentes del personal ferroviario y el hallazgo de cadáveres sobre vía/derecho de vía, donde este último en 2017 registró un total de 5 decesos.

Al igual que los eventos de seguridad pública, los siniestros de seguridad operativa también guardan una estrecha relación con las zonas urbanas, ya que en estos eventos se ven involucrados, peatones, automóviles, cruces a nivel e incluso zonas habitacionales, siendo estos el tipo de eventos que más compromete y pone en riesgo la vida de las personas en las zonas urbanas.

Medios de comunicación, realidad complementaria

En esta comprensión del derecho de vía como una espacialidad que se integra con el medio urbano, y donde el miedo está incrustado en las características físicas y sociales que integran y rodean el lugar, se vuelve necesaria la mención del papel de los medios de comunicación como uno de los principales agentes sociales catalizadores del miedo, otorgadores de significados a los lugares, y constructores del proceso de estigmatización espacial por la inseguridad.

De acuerdo con Foust, la socialización de las experiencias delictivas a través de los medios de comunicación y del intercambio cotidiano, que se

puede manifestar a través de las redes sociales, amplifica esta percepción del miedo, donde también interviene los niveles socioeconómicos, los grados de fragmentación socioespacial que están presentes en la mayoría de las ciudades de nuestro país.³³

Este ambiente de miedo en la ciudad es retroalimentado y amplificado por la socialización de las experiencias delictivas, en nuestro caso, las zonas estigmatizadas, esto por parte de los medios de comunicación y una importante parte de la sociedad. Donde un efecto de doble impacto puede presentarse, ya que, si bien en un inicio puede servir para alertar y responder hacia las problemáticas y amenazas expuestas, con el tiempo podría generar un anclaje del fenómeno no solo ante las percepciones de los habitantes, sino también por parte de los actores.

Este impacto negativo, se ve reforzado a partir de la difusión de información e imágenes en el intercambio cotidiano, donde la circulación de información de hechos delictivos es transmitida casi de manera recreativa y con la mínima intención de informar, abonando a la construcción y permanencia de la estigmatización espacial.

Si bien la estigmatización espacial es descrita como un aspecto negativo del cual los espacios son dotados según las prácticas sociales que ahí se desarrollan, así como a las condiciones y particularidades de los elementos que las conforman, es importante mencionar el doble propósito de este concepto.

En esta línea, nos apoyamos en la interpretación realizada por Pyszczeck,³⁴ ante la afirmación hecha por Reguillo al mencionar que la dotación de las percepciones de inseguridad de un territorio representa una victoria,³⁵ donde se posiciona a la estigmatización espacial de la inseguridad como una acción necesaria en cuanto a la comprensión del lugar, ya que el conocer la ubicación, sus límites y los fenómenos que crean miedo en un lugar, puede contribuir a la generación de atenciones y toma de decisiones por parte de los agentes responsables y reguladores de estos espacios para la normalización de las relaciones cotidianas de estos lugares y su integración con el entorno urbano, posibilitando la erradicación de los fenómenos genera-

33 Foust, "Miedo, ira y esperanza en México".

34 Pyszczeck, "Los espacios subjetivos del miedo...".

35 Rossana Reguillo, "Sociedad, inseguridad miedos, una trilogía para pensar la ciudad contemporánea", *Alteridades* 18 (2008): 63-74.

dores de problemas sociales, que en el caso del derecho de vía, afecta tanto a los habitantes de las zonas adyacentes como al sistema ferroviario.

En cuanto a la información relacionada con la inseguridad del ferrocarril proporcionada por los medios de comunicación, en este caso de prensa escrita, estas van desde las inconformidades de los habitantes y del sector ferroviario, accidentes en cruces a nivel, descarrilamientos, robos, casos de lesiones humanas, hallazgos de personas sin vida, prácticas incívicas, entre otras. Las cuales, si bien aborda temas similares a la ARTF, algunos otros no lo son, así como tampoco lo son las maneras en que la información es publicada.

Esto sin duda impacta en la manera en cómo las personas perciben el miedo en la ciudad, ya que la manera en que se da la socialización de las experiencias delictivas puede influir en los niveles de preocupación por la seguridad, trayendo consigo repercusiones en como las personas viven su espacio, hasta la manera en cómo gastan su ingresos buscando altos niveles de seguridad,³⁶ en muchas ocasiones de manera innecesaria. En este tema también juega un papel importante la estigmatización espacial, pues esta puede llegar a incrustar la percepción de entorno inseguro en las personas a pesar de que la realidad haya experimentado cambios favorables con el paso del tiempo, causando inconsistencias en los niveles de seguridad objetiva y subjetiva.

Lo anterior, se relaciona con el papel de los medios de comunicación,³⁷ ya que las notas con frecuencia se muestran acompañadas de imágenes altamente descriptivas, las cuales rayan en la crudeza, sobre todo cuando el tema involucra lesiones físicas o asesinatos, lo cual sin duda generaría una reacción social hacia la inseguridad social muy distinto a la que se percibiría con las gráficas y cifras estadísticas mostradas por la ARTF.

Para mostrar los datos encontrados en la prensa escrita, debido a su gran extensión, nos reservaremos a mencionar una nota de los temas de robos, vandalismo, y de siniestros relacionados con decesos similares a los atendidos por la ARTF, así como también, de algunos otros que no figuran dentro de las estadísticas publicadas por las autoridades, al menos no de manera clara.

36 María A. Otamendi, "Seguridad objetiva y subjetiva en América Latina: aclarando la paradoja", *Rev. Bras. Estud. Secur. Pública* (2008).

37 Otamendi, "Seguridad objetiva y subjetiva...".

Sobre el arrollamiento de autos las notas publicadas son numerosas y de gran descripción gráfica, en este caso se muestra una nota publicada el 9 de febrero de 2019 por *La voz de Coahuila*, en donde se describe el arrollamiento de un vehículo en la zona urbana del municipio de Castaños, Coahuila, en la nota se muestra la fotografía del automóvil dañado, así como la de la conductora herida, acompañada de la frase se debate ante la vida y la muerte a pie de foto.³⁸

En el caso de atropellos de personas estos accidentes son mostrados aun con más crudeza gráfica y descriptiva, para este caso mostramos la nota publicada por *Milenio*, el 23 de febrero de 2019, donde describen el arrollamiento de una hombre que perdió la vida en la zona urbana de Tampico,³⁹ Tamaulipas, apreciándose en la imagen la cercanía del derecho de vía con viviendas y vialidades.

Por último, en el tema de los siniestros relacionados con decesos, se muestra la publicación realizada por *T21mx*, sobre el descarrilamiento del tren en Ecatepec, Estado de México, en 2018, donde se ven involucradas las empresas Kansas City Southern de México (KCSM) y Ferrocarril y Terminal del Valle de México (Ferrovalle), en un descarrilamiento que terminó con la vida de 5 personas que habitaban a menos de 7 metros de las vías férreas, donde las imágenes muestran los daños materiales hacia las viviendas y el aspecto en deterioro del derecho de vía.⁴⁰

Esta última característica además de ser asociada directamente con el miedo y la violencia en las espacialidades, donde los lugares viejos pueden ser asociados con la violencia y el miedo, aunque no existiese un historial de acciones violentas.⁴¹ El espacio en deterioro es explicado por Sozzo citado por Carrión & Núñez,⁴² cómo una característica capaz de generar desapego por parte de la comunidad propiciando la generación de delitos cada vez más graves, así como un mayor sentido de inseguridad, lo cual se ve reflejado en los derechos de vía urbanos del país.

En el tema de robo y vandalismo, las notas muestran, al igual que la ARTF, el hecho delictivo especificando el tipo de mercancía involucrada, sin embargo, por este medio es posible observar los escenarios donde se llevan

38 Brenda Reboloso, “Se la lleva el tren”, *Periódico La Voz de Coahuila*, 9 de febrero de 2019, disponible en <http://periodicolavoz.com.mx/se-la-lleva-el-tren/> (fecha de acceso: febrero de 2019).

39 Noel Vergara, “Tren mata a hombre en Tampico”, *Milenio*, 23 de febrero de 2019, disponible en <https://www.milenio.com/policia/hombre-muere-atropellado-por-tren-en-tampico> (fecha de acceso: febrero de 2019).

40 Irais García Morales, “Invasión del derecho de vía genera riesgo constante; Ecatepec ejemplo de ello”, *Revista T21mx*, 19 de enero de 2018, disponible en <http://t21.com.mx/ferroviario/2018/01/19/invasion-derecho-via-genera-riesgo-constante-ecatepec-ejemplo-ello> (fecha de acceso: febrero de 2019).

41 Lindón, “Violencia/miedo, espacialidades y ciudad”.

42 Carrión y Núñez, “La inseguridad en la ciudad...”.

a cabo estas prácticas, identificando características del entorno que se relacionan con el miedo, la violencia y la estigmatización espacial.

Tal es el caso de la publicación difundida por *Periódico Correo*, donde muestran la preocupación e inconformidad de los habitantes ante el confinamiento del derecho de vía, el cual amurallaron con muros de 2.5 metros de alto, en una extensión de 20 kilómetros, esto como medida adoptada por la empresa Ferromex ante los robos suscitados en la zona urbana de Irapuato, Guanajuato.⁴³

En cuanto a los eventos no publicados por las autoridades del sector ferroviario, se encuentran los múltiples casos de ejecuciones, feminicidios, violencia contra migrantes, supuestos suicidios, hallazgos de personas sin vida sobre el derecho de vía, conductas incívicas, entre otros. Como parte de la muestra de información se presenta la nota publicada por *Voz Pópuli* en 2019, donde se describe la ejecución de tres personas dentro del derecho de vía en la colonia San Miguel Xico en valle de Chalco, Estado de México, este suceso en particular es mostrado con imágenes perturbadores de los hechos, donde se muestra como el derecho de vía además de presentar medios facilitadores de ocurrencia al delito se encuentra adyacente a una zona habitacional colindando con los muros perimetrales de las viviendas.⁴⁴

Por último, como resultado de un trabajo de investigación, siendo uno de los pocos en abordar el tema de la convivencia urbano ferroviaria, se muestra una de las problemáticas presentes en esta relación, Alfonso Tello, Lidia Rangel Blanco y Luis A. Mendoza Rivas nos muestran un caso en particular de México donde el ferrocarril circula a escasos metros de una zona habitacional, afectando como barrera física, que complica la movilidad de los residentes y que pone en riesgo la vida de los mismos, y como parte de un riesgo constante debido a su circulación y transporte de químicos de alta toxicidad a poca distancia de las viviendas y otras edificaciones con respecto al derecho de vía.⁴⁵

De igual manera, otros casos son expuestos por los medios de comunicación, donde se muestran delitos como: agresiones sexuales, aseguramiento de droga en el tren, supuestos rituales de hechicería, tira de basura, maltrato animal, molestias por efecto del ruido y vibraciones transmitidas por el tren

43 Periódico Correo, “Temen quedar encerrados por el muro de Ferromex”, *Periódico Correo*, disponible en <https://periodicocorreo.com.mx/temen-quedar-encerrados-por-el-muro-de-ferromex/> (fecha de acceso: febrero de 2019).

44 Redacción, “Eran supuestos narcomenudistas las personas ejecutadas en Valle de Chalco”, *Voz Pópuli*, 5 de abril de 2019, disponible en <https://vozpopulimx.wordpress.com/2019/04/06/eran-narcomenudistas-las-personas-ejecutadas-en-valle-de-chalco/> (fecha de acceso: abril de 2019).

45 Tello, Rangel y Mendoza, “Zona conurbada de Tampico...”, 99-115.

hacia las viviendas, entre otros fenómenos, los cuales al igual que los anteriores hechos descritos abonan al proceso de estigmatización espacial sobre el derecho de vía y sus zonas adyacentes.

Así mismo, dentro de la información difundida por los medios de comunicación también son expuestas intervenciones pacíficas de habitantes ante acciones de las autoridades y concesionarios, preocupaciones del sector ferroviario en cuanto al tema de seguridad e invasión del derecho de vía y difusión de las campañas contra la prevención de accidentes en zonas urbanas.

El derecho de vía ferroviario, un lugar hacia la estigmatización espacial dentro de las zonas urbanas

En el abordaje de las espacialidades urbanas, el lugar forma parte clave para el entendimiento del tema, pues si bien hacemos uso de la palabra espacio, esta adquiere su significado de los lugares y no del espacio como tal, según Rivas.⁴⁶ Siendo el lugar aquel que se relaciona con los procesos fenomenológicos de las experiencias y percepciones del entorno a través del cuerpo humano.⁴⁷ Siendo necesario el abordaje de este para analizar la particularidad espacial que aquí se atiende, pues de acuerdo con Lindón y Hiernaux, el lugar es la forma clave para entender el espacio a partir de las experiencias individuales, contemplando todo el sentido que la experiencia representa.⁴⁸

En este sentido, el miedo en las espacialidades urbanas es abordado por Lindón,⁴⁹ donde a través de autores como Duclos, Bachelard, Nora, Relph y Durland establece relaciones entre el miedo y los lugares de la ciudad, donde las cargas experienciales y las particularidades físicas del lugar componen dichas relaciones.

Algunos espacios como los lugares cerrados, incluyendo el propio hogar, se asocian al miedo y la violencia a través del aislamiento individual que pueden crear las barreras materiales, la reducción del espacio y la poca o nula visibilidad, donde la probabilidad de huir es menor en un escenario de peligro. Otros son los espacios abiertos y extensos que también son asociados a estos fenómenos, donde la apertura del espacio se percibe por el

- 46 Juan Luis de las Rivas, *El espacio como lugar, sobre la naturaleza de la forma urbana* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1992).
- 47 Josep M. Montaner, *La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX* (Barcelona: Editorial Gustavo Gil, 1997).
- 48 Alicia Lindón, Daniel Hiernaux y Miguel A. Aguilar, *Lugares e imaginarios en la metrópolis. De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción* (Ciudad de México: Anthropos, 2006).
- 49 Lindón, "Violencia/miedo, espacialidades y ciudad".

sujeto, que se consideran a sí mismos como vulnerable, como un escenario de mayor posibilidad para que el agresor pueda huir.

De igual manera lo son aquellos lugares que contienen un antecedente de hechos delictivos ocurridos, los espacios represivos, los espacios carentes de historia, los espacios viejos, aquellos que vinculan a la gente que habita y que visita el lugar, así como a través de las formas y objetos materiales que componen el lugar, donde los elementos naturales como el lodo, los bosques también participan en esta percepción del miedo.

En este temor al delito en la ciudad, la seguridad ciudadana es presentada en dos facetas de acuerdo con Segura tomado por Pyszczek, siendo la ocurrencia efectiva de hechos delictivos, y el miedo a ser víctima de estos.⁵⁰ Donde en un inicio la ocurrencia de los hechos delictivos, son los generadores de las sensaciones del miedo a ser víctima, manteniéndose después en constante retroalimentación, en un proceso de generación del miedo, donde los miedos son experimentados individualmente, contruidos social y culturalmente compartidos.

Estas sensaciones después de ser analizadas y comparadas por el individuo pasarán a transformarse en percepciones, mismas que servirán de guía para la manera de actuar y vivir el espacio, a nivel individual o colectivo. Percepciones que, al ser generalizadas y asociadas a las características y atributos espaciales, con el tiempo comienzan a ser socialmente aceptadas, convirtiéndose en representaciones sociales, mismas que con el paso del tiempo y su incrustación en el espacio generan una etiqueta que es reconocida entre la sociedad, hacia el lugar, pero también hacia las personas que ahí habitan, creando así un espacio estigmatizado.⁵¹

Estos espacios estigmatizados, en cuanto a temas de inseguridad, se ven rodeados de múltiples características físicas propias de los lugares, como de tipos de eventos delictivos y agentes que influyen en esta construcción conceptual del espacio. Siendo estas características importantes para el conocimiento de espacios estigmatizados en las zonas urbanas. De esta manera el tema del miedo y violencia en la ciudad se muestra como un proceso que se construye conforme al paso del tiempo.

50 Pyszczek, “Los espacios subjetivos del miedo...”.

51 Pyszczek, “Los espacios subjetivos del miedo...”.

En estas asociaciones del miedo en los espacios urbanos, el papel de los medios facilitadores de ocurrencia al delito, como lo son las formas o diseños urbanos, los niveles socioeconómicos, el estado y características de las infraestructuras, la antípoda y la luminosidad,⁵² forman parte del proceso hacia la estigmatización espacial. Mismos que se ven reforzados al incorporar la participación de los medios de comunicación como actor fundamental en la construcción del significado de los espacios.

52 Pyszczek, “Los espacios subjetivos del miedo...”.

Tal es el caso del derecho de vía ferroviario, el cual se ve rodeado de diversas características físicas y conductas sociales que lo hacen ser percibido como una espacialidad de la violencia urbana, así como un entorno estigmatizado. Particularidades que se pudieron observar en las diferentes notas periodísticas consultadas y citadas, muestran un escenario en deterioro, de aspecto viejo y abandonado, donde la antípoda y la falta de iluminación son características indisolubles del derecho de vía, características que aunadas a la amplitud del lugar y en ocasiones a su aislamiento debido a la colindancia con muros perimetrales de viviendas, solo refuerzan el sentimiento de miedo e incertidumbre hacia estos espacios.

Así mismo, el tipo de prácticas sociales observadas en este espacio no hacen más que aportar a la etiquetación del derecho de vía como un lugar estigmatizado, pues no son casos aislados, ya que se presentan con cierta regularidad al grado que su presencia es normalizada por los diarios periodísticos, y me atrevería a decir que también en un alto porcentaje de la población.

De manera que el derecho de vía ferroviario está dotado de una memoria de acciones concretas violentas, así como de conductas incívicas, tales como: asesinatos, feminicidios, suicidios, abandono de cuerpos sin vida, riñas, asaltos, agresiones sexuales, maltrato animal, consumo de drogas, tira de basura y desechos, entre otras.

Donde sin duda el delito imperante son los asesinatos, un elemento distintivo en la violencia de las ciudades mexicanas, pareciendo que el derecho de vía es un lugar idóneo para la realización de estos actos y resultar impune, pues estos delitos son cometidos con alto grado de violencia, demostrando que el lugar los provee de cierta invisibilidad que les permite actuar sin preocuparse por ser descubiertos.

Así pues estas acciones, conjugadas con las particularidades físicas del entorno muestran al derecho de vía como un lugar inseguro y violento, y a su vez estigmatizado.

Estas formas de representación en los espacios estigmatizados pueden generar en la sociedad ciertas fobias como la topofobia y la agorafobia, manifestando así el rechazo y desagrado por el lugar, así como la imposibilidad de permanecer en ellos y la necesidad de evitarlos, lo cual tiene como consecuencia afectaciones en el desarrollo de la vida cotidiana, un fenómeno atribuible a los espacios integrados por el derecho de vía ferroviario y sus espacios urbanos colindantes.

Conclusiones

La infraestructura del transporte en las ciudades es un tema que con frecuencia ha sido abordado y vinculado con los procesos evolutivos de las urbes, incluyendo procesos económicos y de cambios en la morfología urbana, así mismo, en la ingeniería civil con frecuencia las obras son consideradas como elementos detonadores del progreso y del desarrollo económico y urbanístico. Sin embargo, es importante evaluar las repercusiones sociales que puede llegar a provocar el emplazamiento de una infraestructura, como la ferroviaria.

Si bien, en este artículo no se exponen con alto grado de detalle la totalidad de referencias de los escenarios y eventos que suceden en el derecho de vía, consideramos que se logra una importante aproximación al abordaje de las problemáticas que se presentan en las ciudades mexicanas con respecto al derecho de vía ferroviario en temas de inseguridad y violencia, un lugar que, como se pudo observar, funge y es percibido como contenedor y/o expresión de diversos tipos de violencia urbana y actividades incívicas.

Por lo tanto, si bien el derecho de vía ferroviario tiene un papel técnico determinado dentro de las zonas urbanas, así como en el imaginario social de la población, sus particularidades físicas y sociales lo muestran como una espacialidad urbana cargada de una importante memoria violenta, donde el

proceso de estigmatización espacial es cada vez más propenso y palpable, pues estos lugares con regularidad son asociados con temas de inseguridad y violencia, al igual que los habitantes que residen al margen de estas.

Así mismo, el derecho de vía es mostrado como un escenario idóneo para los criminales, pues son excesivos los casos de violencia y asesinatos que se llevan a cabo en estas espacialidades.

En el abordaje del estudio del derecho de vía ferroviario dentro de las zonas urbanas mexicanas, es importante resaltar el papel de la información compartida por las autoridades en materia de la convivencia urbano ferroviaria, así mismo, es de resaltar la aportación complementaria de los medios de comunicación para la visualización y entendimiento de lo que ocurre en materia de seguridad y violencia en las vías férreas, pues es posible observar en las imágenes y diálogos de las notas periodísticas consultadas y referenciadas, la presencia de diferentes elementos que concuerdan con las características físicas que se asocian con el miedo al delito y la estigmatización espacial, así como también, de los medios facilitadores de ocurrencia al delito, un tema importante y poco abordado por la literatura.

En ese sentido, se presenta una dualidad en la información compartida por ambos agentes, pues esta puede tener un doble efecto en la sociedad y en el espacio, siendo un canal para exponer los temas y problemáticas que rodean tanto al sector ferroviario como a las zonas urbanas, y también alimentando la construcción de las percepciones de inseguridad y la relación del miedo en la ciudad.

Dentro de las acciones realizadas por el sector ferroviario desde inicios de 2002 con respecto a la convivencia urbano ferroviaria se destaca la gran importancia hacia la protección de la operatividad y seguridad del transporte ferroviario a través de la construcción de pasos a desnivel y libramientos ferroviarios, donde si bien el discurso que acompaña a estas obras es encabezado por la mejora de la seguridad de la población, estas obras giran también en torno a la importancia de incrementar las velocidades de circulación del tren y minimizar las demoras de este al cruzar por zonas urbanas, siendo un efecto indirecto la contribución a la seguridad de las zonas urbanas.

Tal es el caso de los derechos de vía que se encuentran confinados, los cuales integran un escenario pertinente para prácticamente cualquier acto delictivo, estos espacios combinan características de los lugares asociados al miedo como los espacios: cerrados, abiertos, viejos, dominados por elementos naturales y antrópicos, cargados de historia y de espacios represivos. A pesar de esto, dichos escenarios son vistos por las autoridades y concesionarios como obras de protección para las zonas urbanas y el ferrocarril, la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF) destaca la importancia de la obra en proceso del Confinamiento del corredor Orizaba-Río Blanco-Cd. Mendoza con relación a la seguridad y la convivencia urbana,⁵³ de la misma manera se muestra en el *Informe sobre acciones relevantes de la SCT, enero 2013-diciembre 2015*, donde menciona que el confinamiento del derecho de vía del tren Irapuato-León, mejora los niveles de seguridad, la convivencia urbano-ferrocarril, la movilidad vehicular y peatonal, y la imagen de la ciudad.⁵⁴ Mientras que por otra parte, la prensa muestra al confinamiento de la vía como una medida drástica que aprisiona a los habitantes,⁵⁵ medidas que al querer generar un ambiente de mayor seguridad, ha generado preocupación y descontento sobre los pobladores de las zonas habitacionales adyacentes del derecho de vía, además de mostrarse como un elemento contrario a la convivencia urbano ferroviaria, ya que afecta la vida cotidiana de las personas que viven estos espacios. De manera que como menciona López, el ferrocarril incide negativamente en la funcionalidad y calidad de vida de amplias y extensas áreas urbanas.⁵⁶

Por otra parte los procesos de estigmatización espacial se muestran como una posible herramienta para la identificación y análisis de las problemáticas que rodean una espacialidad particular, un proceso que es importante mencionar en el caso del derecho de vía ferroviario mantiene una interrelación entre la violencia e inseguridad urbana y las zonas urbanas que la rodean, y no solo por la propia infraestructura férrea. Siendo así conveniente el proceso de reconstrucción de los estigmas espaciales con la finalidad de mejorar la integración de estos espacios que se muestran excluidos e indiferentes ante la sociedad.

- 53 Gorostiza, *Renacimiento de los ferrocarriles*.
- 54 Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “Informe sobre acciones relevantes de la SCT, enero 2013-diciembre 2015”, Gob.mx, disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/58090/Informe_Sobre_Acciones_Relevantes_de_la_SCT.pdf (fecha de acceso: febrero de 2019).
- 55 Rodrigo Barranco Déctor, “Muros, la drástica medida para frenar los robos a trenes en Veracruz”, *La silla rota*, 27 de mayo de 2018, disponible en <https://lasillarota.com/muros-respuesta-robo-trenes-veracruz/224827> (fecha de acceso: febrero de 2019).
- 56 Enrique López Lara, “Información del PH. Urbanismo y ferrocarril”, *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* 55 (2005): 49-56.

Las percepciones y realidades de inseguridad que manifiesta el derecho de vía, podrían terminar en un considerable desapego y evasión del lugar, pudiendo ser catalogado como un lugar de nadie en la urbe, donde el que no está familiarizado con ese lugar, sea más probable que termine rechazándolo.

Lo cual impactaría en las condiciones y en la manera en que las personas habitan los lugares cercanos al ferrocarril, por lo que resulta importante preguntarse ¿cómo es vivir cerca del derecho de vía y como este impacta en el entorno y en la cotidianidad de estas personas?, y no solo en el ferrocarril. Siendo un tema importante el vivir cerca o alejado del derecho de vía, ya que las percepciones del lugar, así como los efectos del ferrocarril serán manifestados de maneras distintas en la sociedad, puesto que, como la violencia, no es un fenómeno que se distribuye de manera homogénea en la ciudad, siendo así un factor importante la proximidad con la que se habita con respecto al derecho de vía ferroviario.

