

La Prevención a Través del Diseño Urbano y el Delito de Robo de Vehículo en México¹

Víctor H. MADRID FRANCO²

Sumario.- Introducción. 1. La prevención del delito a través del diseño urbano. 1.1. Antecedentes. 1.2. Principios de primera generación. 1.3. Principios de segunda generación. 2. Evidencia sobre los efectos de la prevención del delito a través del diseño urbano en el mundo. 3. La prevención del delito a través del diseño urbano aplicada al delito de robo de vehículo en México. Conclusiones y reflexiones finales. Referencias.

Resumen.- El presente trabajo tiene como objetivo reflexionar sobre las estrategias de prevención del delito de robo de vehículo partiendo de un marco teórico de amplia aceptación en el ámbito de la política criminal en el mundo: la prevención del delito a través de la modificación del diseño urbano. La intención es presentar algunos aspectos en los que los postulados de este marco han sido y pueden ser útiles para la disminución de este delito en nuestro país, pero también discutir algunas particularidades que se presentan en el terreno práctico que obstaculizan la aplicación de estas estrategias para una reducción que se mantenga en el largo plazo. Teniendo en cuenta lo anterior, la reflexión final se centra en la combinación de este marco con otras estrategias de prevención social con

-
- 1 Agradezco el apoyo brindado por la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México para la elaboración de este trabajo, y en particular, al Mtro. Willy Zúñiga Castillo, Fiscal de Investigación Estratégica del Delito de Robo de Vehículos y Transporte.
 - 2 Agente del Ministerio Público adscrito a la Fiscalía de Investigación Estratégica para el Delito de Robo de Vehículos y Transporte de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México.

el fin de combatir un delito que causa un alto perjuicio económico y que hoy es considerado como un delito de alto impacto en México.

Palabras clave: Robo de vehículo, prevención, diseño urbano, delincuencia, México.

Abstract.- The present work aims to reflect on the strategies for preventing the crime of vehicle theft based on a widely accepted theoretical framework in the field of criminal policy in the world: crime prevention through the modification of urban design. The intention is to present some aspects in which the postulates of this framework have been and can be useful for reducing this crime in our country, but also to discuss some particularities that arise in the practical field that hinder the application of these strategies to a reduction that is maintained in the long term. Taking the above into account, the final reflection focuses on combining this framework with other social prevention strategies to combat a crime that causes high economic damage and that today is considered a high-impact crime in Mexico.

Keywords: Vehicle theft, prevention, urban design, crime, Mexico.

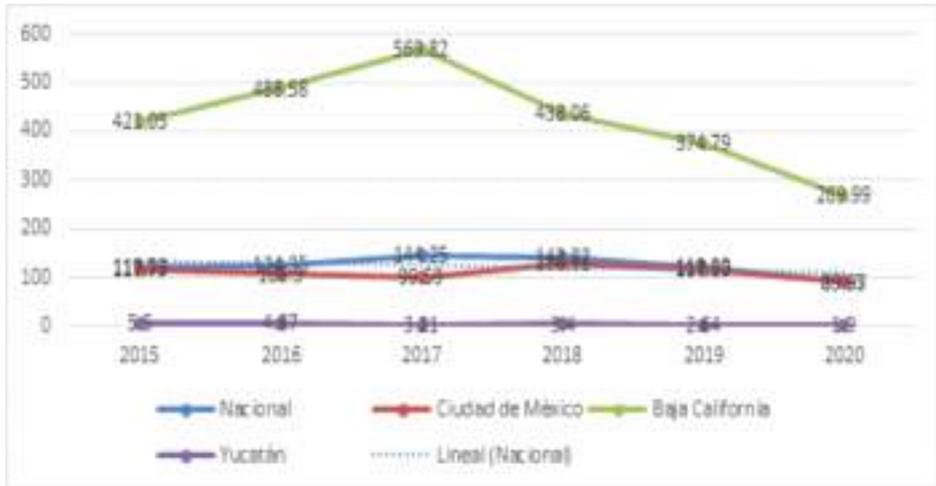
Introducción

El delito de robo de vehículo es uno de los delitos contra el patrimonio con mayor impacto en nuestro país, pero también uno de los que mayores perjuicios económicos genera a la población, ya que debido a la cuantía que implica representa una importante pérdida a su patrimonio que, en la mayoría de ocasiones, es muy difícil de recuperar.

En la figura 1 puede verse la estadística delictiva de este delito (basada en las denuncias) a nivel nacional, así como en tres estados elegidos para fines comparativos por contar con una incidencia media (Ciudad de México), baja (Yucatán) y alta (Baja California), tomando como fuente de información la incidencia delictiva reportada en los medios de difusión del Secretariado Ejecutivo de Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP).

Si bien entre el año 2015 y el año 2020 los datos muestran una tendencia ligeramente a la baja a nivel nacional de este delito, que se confirma también en los tres estados considerados, es muy posible que esta tendencia haya sido aumentada por los cambios ocurridos por motivo de la pandemia del año 2020 y no solo por la disminución del delito en sí misma. No obstante, independientemente de lo anterior, los datos muestran que, a nivel nacional, 130 de cada cien mil personas fueron víctima de este delito entre 2015 y 2019 y que, en un estado de alta incidencia como Baja California, en este mismo periodo, se presentaron 458 robos de vehículo por cada cien mil habitantes, lo que además indica la gran heterogeneidad con la que este delito se produce en todo el país.

Fig. 1 Tasa de delitos por cien mil habitantes (robo de vehículo)



Fuente: Elaboración propia con datos del SESNSP

En el caso de la Ciudad de México, según datos de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJCDMX), en el periodo de enero de 2018 a febrero de 2021 (fecha hasta la que se tienen datos al momento de la realización de este trabajo), este delito representó en promedio el 5.4 por ciento de los delitos totales y el 8.7 por ciento de los delitos contra el patrimonio, lo que confirma el hecho de lo importante que es pensar en estrategias de prevención para un delito que representa un importante problema social y al que se debe prestar particular atención por parte de las autoridades para diseñar adecuadas estrategias de política criminal que potencien su combate.

Por otro lado, en relación con la prevención del delito en general, existe una perspectiva criminológica que en los últimos tiempos ha

cochado un gran vigor en el ámbito académico y político: la prevención del delito a través del diseño urbano (CPTED, por sus siglas en inglés), en la cual se propone que el diseño y la modificación del espacio pueden ser herramientas muy útiles para combatir cierto tipo de delitos y lograr su reducción en el corto plazo, además de tratarse de estrategias relativamente sencillas y rápidas de implementar. Si bien esta aproximación cuenta con sustento científico en muchas partes del mundo en torno a su utilidad, en nuestro país no se ha profundizado lo suficiente sobre la misma y, mucho menos, se ha reflexionado sobre su potencial para reducir delitos concretos, como lo es el robo de vehículo.

Partiendo de la carencia mencionada, en este trabajo se tienen dos objetivos principales. En primer lugar, se busca exponer y dar a conocer los principales postulados de esta perspectiva teórica que no es tan conocida en el ámbito jurídico, contribuyendo así a la promoción de la ciencia interdisciplinar al abordar los problemas sociales; y, en segundo lugar, en este trabajo se reflexiona sobre la aplicabilidad de estas estrategias en materia de prevención específica del delito de robo de vehículos en nuestro país, habida cuenta que, como ya se ha señalado, es un delito que requiere atención prioritaria a nivel nacional. El propósito es dar un marco de referencia apropiado para futuros análisis jurídicos y criminológicos que aborden este delito y puedan proponer estrategias eficaces para su prevención, pero también ayudar a que se tomen mejores decisiones en torno a su combate de manera progresiva.

1. La prevención del delito a través del diseño urbano

Existen un gran número de teorías y perspectivas que proponen de manera directa o indirecta, formas de combatir el delito y la violencia. Algunas proponen cambios en ciertas características de los individuos, mientras que otras se centran en la necesidad de generar modificaciones a las estructuras y dinámicas sociales, bajo el entendido de que son estas estructuras las que promueven la conducta antisocial a nivel individual.

Como ya se señalaba, la mayoría de teorías criminológicas se centran ya sea en los factores individuales (como la edad, el género, el nivel de estudios, las condiciones biológicas y psicológicas, etc.), o bien en los factores estructurales (como la pobreza, la desigualdad, el nivel socioeconómico, las condiciones de las colonias, etc.) para explicar y prevenir el comportamiento criminal. Sin embargo, existen otras teorías que se han centrado no solo en el delincuente y su entorno social, sino que han volteado a ver también el espacio físico en el que se produce el delito.

De todas estas propuestas, existe una que resalta no solo porque es parte de las teorías modernas criminológicas, sino porque sus postulados son sumamente prácticos, por lo que, en muchos lugares en el mundo los que toman decisiones en materia de prevención del delito, los han utilizado como base para proponer modificaciones al diseño urbano y, además, los efectos esperados son a un menor plazo que otras intervenciones que pueden tener efectos de prevención del delito solo en el largo plazo: la prevención del delito a través del diseño urbano o CPTED, la cual se desarrollará con mayor detenimiento en este apartado.

1.1. Antecedentes

La prevención del delito mediante el diseño urbano o CPTED, más que ser una teoría en sí misma, puede considerarse una aproximación criminológica o una serie de pasos que constituyen herramientas útiles para combatir el problema de la inseguridad ciudadana, en la que particularmente se considera que el diseño del ambiente, y más específicamente, el diseño de las ciudades, puede ayudar a disuadir el comportamiento criminal. De hecho, para algunos, esta perspectiva es considerada una metodología de aplicación³. Por ello, este enfoque puede considerarse como parte de las teorías criminológicas ambientales en las que el enfoque principal de actuación para entender el delito es el espacio y, especialmente, el espacio público y urbano.

Un aspecto que vale la pena resaltar de esta perspectiva es que, si bien hoy se considera parte de las teorías criminológicas modernas, en realidad, los antecedentes más importantes de este enfoque provienen de la arquitectura y el urbanismo. En concreto, Newman en 1973⁴, es uno de los primeros teóricos en proponer que, cuando existen zonas de espacio público que son poco utilizadas o mantenidas se dificulta que exista una sensación de comunidad entre los habitantes y una percepción de espacio que pueda ser defendido de manera efectiva por la comunidad. De ahí que sea tan importante el trabajar en un espacio público que pueda ser

3 Rau, Macarena y Castillo, Paulina. Prevención de la violencia y el delito mediante el diseño ambiental en Latinoamérica y El Caribe: estrategias urbanas de cohesión social e integración ciudadana. Revista INVI, 23(64), 169-189, (2008).

4 Newman, Oscar. Defensible Space. Nueva York, McMillan, (1973).

reclamado y utilizado por los ciudadanos para fines lícitos, como la convivencia social.

Por otro lado, esta serie de pasos y herramientas también se encuentran enraizados de manera sólida en dos teorías criminológicas muy relevantes y ampliamente reconocidas en el ámbito académico: la teoría de las ventanas rotas y la teoría de la desorganización social.

En la primera de ellas, la teoría de las ventanas rotas atribuida a Wilson y Kelling en 1982⁵, se defiende la idea de que el deterioro del espacio físico refleja una falta de control social en un entorno determinado, lo cual puede favorecer los comportamientos criminales no solo porque los delincuentes pueden sentir que en ese espacio puede haber mayores oportunidades para cometer un delito, a la vez que pocas consecuencias de su conducta; sino también porque la comunidad que percibe que en un espacio existe poco control suele abandonar ese territorio, disminuyendo la posibilidad de que existan vigilantes naturales del espacio y de lo que ocurre en él, lo cual, como se verá más adelante es uno de los principios fundamentales del diseño urbano para la prevención del delito.

Por su parte, en la teoría de la desorganización social de Shaw y McKay en 1972⁶, se propone que, entre otros factores como la movilidad, la pobreza y la heterogeneidad de la población, el deterioro urbano puede afectar el control social informal generado por la propia comunidad, es

5 Wilson, James Q. y Kelling, George. "The police and neighborhood safety: Broken windows", *The Atlantic Monthly*, 127, 29-38, (1982).

6 Shaw, Clifford y Mckay, Henry. *Juvenile Delinquency and Urban Areas*. Chicago, University of Chicago Press. (1972).

decir, el propio control que ejercen sus miembros sobre la conducta antisocial; pero también, este deterioro o abandono del espacio, puede afectar el control social formal de la delincuencia, es decir, la labor que realizan las instituciones de seguridad diseñadas específicamente para ello.

De acuerdo con algunos autores los principios CPTED o de diseño urbano para la prevención del delito pueden clasificarse en dos generaciones que tienen que ver también con su aparición cronológica.^{7 8}

1.2. Principios de primera generación

En esta primera etapa se proponen seis estrategias principales: el fortalecimiento del territorio, mejorar la vigilancia natural, mejorar la imagen y dar mantenimiento, controlar los accesos, apoyar las actividades legítimas y empoderar a las víctimas potenciales del delito. Estos principios se describen de manera sintética a continuación.

a) Fortalecer el territorio

Puede decirse que es el principal objetivo de esta serie de pasos y que, en cierta forma, engloba a todos los demás. Lo que se busca sobre todo es promover el aumento de la presencia de personas que harán un uso legítimo del espacio público. Con ello, se espera que se disminuirá la

7 Cozens, Paul y Love, Terence. A review and current status of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), 1-20. (2015).

8 Grijalva, Áurea y Millán, Andrés. Mejora del espacio público y reducción del miedo al delito desde una perspectiva de género. El caso de la «Colmena Miramar» en Zapopan, Jalisco. *Boletín Criminológico*, artículo 7/2020, 195. (2020).

tendencia de usuarios ajenos a la comunidad para intentar utilizarlo con fines delictivos. Dentro de esta estrategia suelen considerarse aquellas prácticas que dan la sensación de que el espacio es propiedad de alguien (aunque se trate de un área pública) especialmente porque alguien lo cuida y, en consecuencia, lo defiende. Esto se puede lograr, por ejemplo, a través de la colocación de rejas, vallas, empedrados, etc.

En teoría se considera que este tipo de aspectos fortalece la ocupación legítima de los usuarios al sentirse más seguros, e incluso la sensación de que ese espacio es propio y que debe ser defendido (como se sostenía por Newman) al tiempo que se disminuye la percepción de que es una buena oportunidad para la realización de actividades delictivas para aquellos que no son usuarios legítimos, y que, de cometer algún delito, será más fácil que su comportamiento tenga consecuencias como la detención, pues las personas que lo ocupan estarán más dispuestas a actuar para defenderlo.

- Mejorar la vigilancia natural:

Una de las estrategias más recurrentes al prevenir el delito es aumentar la vigilancia. Se considera que la presencia de vigilantes en un entorno, ya sea por parte de instituciones formales o de la propia comunidad, puede inhibir el comportamiento criminal. En este sentido, la propuesta es maximizar la visibilidad en la medida de lo posible y, por lo tanto, las capacidades de los vigilantes que se encuentran en el espacio específicamente para ello, o que están con otros fines, pero que con su sola presencia pueden volverse vigilantes naturales.

La intención con este paso es hacer sentir al potencial delincuyente que la probabilidad de ser detenido y castigado es alta, logrando así disuadirlo de cometer el delito en ese territorio. Por ello, el espacio puede ser diseñado no solo para promover la visibilidad real, pero también para generar la percepción, incluso en apariencia, de que los sujetos pueden ser observados desde distintos lados, pues como bien se sabe, nuestra conducta cuando somos observados tiende a modificarse hacia las normas sociales. Pero, además, el objetivo no es solo afectar al delincuyente potencial en sus decisiones, sino también la ocupación del espacio por los usuarios legítimos, quienes al tener mayor sensación de visibilidad pueden percibir que tienen más control sobre lo que ocurre en el lugar y ello puede fomentar su utilización.

Normalmente, se habla de vigilancia de tipo natural porque algunas estrategias pueden favorecerla, sin que se tenga que recurrir a herramientas más sofisticadas. Así, la vigilancia puede promoverse a través del diseño de la calle, la eliminación de obstáculos a la visibilidad (como muros, bardas, etc.), la iluminación nocturna, la ubicación de entradas a edificios, la colocación de ventanas y balcones hacia la calle, etc. Pero también puede hacerse uso de tecnologías como las cámaras de vigilancia y los circuitos cerrados; sin embargo, esto ha sido criticado por algunos autores por generar una hipervigilancia de las personas y afectar su intimidad, así como por constituir posiblemente una violación a los derechos fundamentales de los ciudadanos.

- Mejorar la imagen y dar mantenimiento:

Partiendo de lo mencionado con anterioridad sobre la teoría de las ventanas rotas de Wilson y Kelling⁹, el abandono de los espacios puede tener consecuencias sociales negativas importantes y difíciles de combatir, entre otras, el aumento del comportamiento criminal. En esencia, independientemente de los individuos y las estructuras, un espacio abandonado, por sí mismo, atrae criminales potenciales y aleja a usuarios legítimos.

Por ello, es importante cuidar de los espacios y dar señales de que los mismos serán defendidos, en caso de que alguien quiera utilizarlos de manera ilícita o dañarlos. Un espacio abandonado puede percibirse como un espacio sin dueño en el que no le importa a nadie lo que ocurra allí. En cambio, un espacio ocupado, no solo se cuida y mantiene por sus habitantes, sino que envía la señal a los extraños de que en ese territorio no se tolera el desorden.

Además de mejorar la imagen para evitar lo anterior, un aspecto de lo más importante en este paso es dar mantenimiento adecuado y constante a los espacios, por ejemplo, a través de que la iluminación se encuentre funcionando, el buen estado de la pintura, las banquetas, mantener el pasto podado, remover basura, etc. y en general todo tipo de reparaciones.

- Controlar los accesos:

Los medios de acceso a un determinado territorio o espacio se relacionan con las posibilidades de escape para aquellos que realizan una

9 Wilson, James Q. y Kelling, George, op. cit.

conducta criminal. Por ello, esta estrategia va dirigida a aumentar la percepción de que el riesgo de cometer un delito en ese espacio es alto porque el acceso y la salida no son sencillos, contribuyendo así a inhibir el comportamiento criminal. Este paso puede lograrse, al igual que ocurría con la vigilancia natural, a través de medios naturales, mecánicos o tecnológicos.

- Apoyar las actividades legítimas:

Además de dar mantenimiento a los espacios, es importante promover actividades legítimas en ellos, es decir, que se utilicen para aquello que fueron diseñados y que sean ocupados por las personas para quienes fueron concebidos. Por ello, se sugiere que se analice el uso de suelo no solo del espacio en cuestión, sino también de los lugares y territorios aledaños para generar una compatibilidad con ellos y así minimizar conflictos, pero también para promover el uso del espacio por niños y mujeres, quienes son los principales usuarios del espacio público.

De hecho, con el enfoque CPTED lo que se propone es que se integren actividades seguras o legítimas en espacios inseguros y actividades riesgosas en espacios seguros¹⁰.

- Empoderar a las víctimas:

Además de fortalecer el espacio, en los criterios CPTED de primera generación se habla de dar herramientas a la víctima para evitar el

10 Mair, Julie y Mair, Michael. Violence Prevention and Control Through Environmental Modifications. Annual Review of Public Health, 24(2009), 209-225. (2003).

delito, pero, sobre todo, trabajar con la población para que sepan cómo actuar e intervenir ante una amenaza de delito o, incluso, una vez que la victimización ya se ha generado.

1.3. Principios CPTED de segunda generación

Si bien los principios de primera generación se centraron en los aspectos arquitectónicos y urbanísticos, a la postre, comenzó la preocupación tanto de académicos como de diseñadores del espacio y de política pública, de complementar estos principios con otros que abordaran la importancia de generar y promover la cohesión social y la sensación de pertenencia en los habitantes de un espacio, como una estrategia eficaz y necesaria para prevenir el delito de una manera integral.

Así, con la segunda generación, se agregan otros cinco pasos: cohesión social, conexión comunitaria, cultura comunitaria, capacidad de establecer límites e inclusión y participación comunitaria, los cuales también se explican de manera breve a continuación.

- Cohesión social:

Así como en la primera generación la idea clave es el fortalecimiento del territorio, en la segunda generación el objetivo principal es promover la cohesión entre los habitantes de una comunidad. Este estado o principio tiene que ver con la existencia de un ambiente de respeto entre las personas y grupos que conforman una comunidad, a través de la apreciación de las diferencias, pero también generando una

perspectiva común que permita solucionar problemas, en otras palabras, promoviendo la unión para lograr la eficacia colectiva y la identidad social.

- **Conexión comunitaria:**

La conexión de la comunidad se relaciona con la existencia de asociaciones vecinales o representantes sociales que favorezcan la acción social de los miembros de la comunidad. De hecho, las acciones colectivas pueden ser muy útiles en la protección de la persona y de las colonias para inhibir el comportamiento criminal, pues facilitan y procuran el ejercicio efectivo de los derechos de las personas y el acercamiento de la comunidad con las instituciones.

- **Cultura comunitaria:**

Las actividades comunitarias como los festivales, eventos, programas deportivos, etc., son una muestra de que existe cohesión social y convivencia adecuada entre las personas, lo cual cuando se conjuga con los principios de primera generación manda señales de que hay más vigilantes en un territorio y, por lo tanto, que las consecuencias de cometer una conducta delictiva pueden ser mayores, puesto que el riesgo aumenta al existir personas dispuestas a defender el espacio.

- **Capacidad de establecer límites:**

La comunidad y sus miembros deben ser capaces de establecer los límites que sean necesarios para ejercer control de lo que ocurre en un

espacio determinado. Por ello, tal y como se proponía con el último punto de los principios de primera generación, es sumamente importante que todos los miembros de la comunidad sepan cómo actuar ante una posible amenaza o una vez que ya se ha realizado un delito; pero, sobre todo, que existan mecanismos eficaces a los que puedan acceder para controlar los problemas que se suscitan.

- Inclusión y participación comunitaria:

Un principio innegable en toda intervención pública en la actualidad es que la toma de decisiones debe hacerse incorporando la voz de la población. Esto no solo permitirá diseñar programas y políticas más eficaces y mejor dirigidos, sino también que los mismos tengan una mejor acogida por parte de sus destinatarios.

La idea, especialmente en las ciudades, es que el habitante se considera un actor clave en la toma de decisiones que le afectan, y que participa en el proceso de coproducción de la construcción de ciudad y de ciudadanía¹¹.

Además de lo anterior, el participar genera algo que puede ser fundamental en la prevención del delito y en la ocupación legítima de los espacios, una sensación en las personas de que tienen la capacidad de modificar su entorno e influir en lo que ocurre. Por ello, es fundamental que todos los sectores sociales, incluyendo las minorías y los más desfavorecidos, sean escuchados y tengan voz y voto en la toma de decisiones, especialmente cuando estas les generan una afectación de tipo

11 Rau, Macarena y Castillo, Paulina, op. cit.

directa.

2. Evidencia sobre los efectos de la prevención del delito a través del diseño urbano en el mundo

El diseño urbano puede afectar la decisión de un sujeto de cometer un delito o no hacerlo¹². Esta afirmación se sostiene en algunos supuestos. En primer lugar, se parte de la idea de que el sujeto que va a delinquir ya se encuentra motivado para hacerlo y que se puede influir en su decisión última de cometer o no el delito; pero, en segundo lugar, también se asume que el delincuente, al igual que ocurre con cualquier persona, toma sus decisiones de manera racional, al menos en parte¹³. Esta toma de decisiones no solo se realiza en el sentido de la elección de cometer o no el delito, sino también en la elección de la víctima, los medios que se utilizarán y el lugar donde se cometerá.

Sin embargo, esa racionalidad se puede ver afectada por diversas razones, entre otras, porque muchos individuos al cometer los ilícitos, se encuentran bajo influencia de drogas o alcohol, lo cual puede mermar su capacidad para la toma de decisiones racional o hacerlos ignorar algunos elementos de trascendencia¹⁴. Incluso, algunos autores han encontrado que los sujetos que se encuentran bajo influencia de alcohol o drogas tienen una menor aversión al riesgo al tomar sus decisiones¹⁵. Esto y otros factores adicionales hacen que la prevención del delito a través del diseño urbano

12 Quinn, Anthony y Grove, Louise. The whole window just shatters into a million pieces and it doesn't make any sound: An examination of 'affordance' and situational cues for theft from a motor vehicle. *Security Journal*, 31, 841-858. (2018).

13 Cornish, Derek y Clarke, Ronald (eds.). *The Reasoning Criminal. Rational Choice Perspectives on Offending*. Springer, Berlin. (1986).

pueda considerarse eficaz, pero su implementación aislada sin tomar en cuenta otros factores puede ser sumamente limitada, especialmente para ciertos delitos.

En general, existe bastante evidencia de los efectos de CPTED en la reducción del delito y específicamente sobre sus efectos en los delitos patrimoniales¹⁶, pero hay pocos trabajos que se hayan centrado específicamente en sus efectos en el robo de vehículo y en determinar cuál de los principios puede ser el más eficaz al momento de la prevención. Aunado a lo anterior, existe evidencia de que los espacios diseñados con la metodología CPTED pueden aumentar la cohesión social¹⁷ y la identidad social¹⁸ (en línea con los principios de segunda generación), lo cual hace esperable que en el largo plazo pueda producirse también una reducción del delito.

En América Latina se han aplicado estrategias CPTED dentro de estrategias de fortalecimiento del territorio y disminución de la violencia en países como Argentina, Chile, Brasil, Ecuador, Colombia¹⁹ y México²⁰, en donde existe evidencia de su efectividad desde muy diversas ópticas. Sin embargo, la evidencia sobre los efectos de la metodología de prevención con diseño urbano en este delito en particular es limitada,

14 Armitage, Rachel. Burglars' take on crime prevention through environmental design (CPTED): Reconsidering the relevance from an offender perspective. *Security Journal*, 31, 285–304. (2018).

15 Quinn, Anthony. Vehicle Crime, CPTED, and Offending under the Influence: A Qualitative Investigation of Offender Perceptions. *Social Sciences*, 8, 88. (2019).

16 Casteel, Carri y Peek-Asa, Corinne. Effectiveness of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) in Reducing Robberies. *American Journal of Preventive Medicine*, 18(4S), 99-115.

17 Abdullah, Aldrin y Marzbali, Massoomeh. Predicting the influence of CPTED on perceived neighbourhood cohesion: Considering differences across age. *Journal of Environmental Psychology*, 36, 54-64. (2013).

18 Grijalva, Áurea y Millán, Andrés, op. cit.

19 Rau, Macarena y Castillo, Paulina, op. cit.

aunque se sabe que la decisión de los delincuentes puede ser afectada por la vigilancia o por la iluminación que existe en un espacio²¹.

En el caso particular del robo de vehículo, los trabajos previos, mayormente desarrollados en otros países, muestran que además de ser uno de los delitos más denunciados y con menor cifra negra, el mismo se suele concentrar en tiempo y espacio, lo que hace posible la elaboración de un perfil o patrón de aparición que puede ser muy útil de cara a la prevención²². En concreto, algunos han encontrado que este delito suele concentrarse en lugares con poca vigilancia y en las que no hay medidas de seguridad²³; asimismo, en algunos trabajos se ha visto que este delito suele concentrarse en lugares específicos como en estacionamientos, especialmente aquellos que se encuentran cerca de centros comerciales²⁴, lo que da pie a las estrategias CPTED.

Además de lo anterior, el delito de robo de vehículo se ha relacionado también con algunas características particulares, tanto sociales como individuales, como el desempleo y la presión del círculo social²⁵, y el pertenecer a una banda criminal²⁶, aspectos que al igual que estar bajo la influencia de drogas alcohol, se encuentran más allá de la racionalidad y de la modificación del espacio.

-
- En México existen dos estudios que vale la pena resaltar y que se
- 20 Grijalva, Aurea y Millán, Andrés, *op. cit.*
- 21 Painter, Kate y Farrington, David. The financial benefits of improved street lighting, based on crime reduction. *Lighting Research and Technology*, 33, 3-12. (2001).
- 22 Johnson, Shane; Summers, Lucia y Pease, Ken. *Vehicle Crime: Communicating Spatial and Temporal Patterns*. London: UCL Jill Dando Institute of Crime Science. (2006).
- 23 Farrell, Graham; Phillips, Coretta y Pease, Ken. Like Taking Candy, why does Repeat Victimization occur? *British Journal of Criminology*, 35, 384-99. (1995).
- 24 Levy, Marissa. Motor Vehicle Theft. En Bruinsma, G. y Weisburd, D. (Ed.): *Encyclopedia of*

encuentran muy en consonancia con los trabajos antes mencionados. En primer lugar, está el trabajo de Vilalta²⁷ realizado en 2011, quien encontró que el robo de vehículo en esta ciudad tiende a concentrarse espacial y temporalmente, lo que puede hacer este delito predecible y por lo tanto combatible, y por ende, el conocer estos patrones puede ser útil para la estrategia policial. Este resultado es confirmado por el segundo trabajo realizado por Sánchez y Fuentes²⁸ en 2016, quienes encuentran una concentración de este delito en particular en las delegaciones Benito Juárez, Coyoacán y Cuauhtémoc, pero además encuentran una relación con variables como el uso de suelo no residencial, la densidad de población, los hogares con jefatura femenina y la concentración de población joven.

Cabe mencionar que si bien existe evidencia que sustenta los efectos de este tipo de estrategias para la reducción del delito, también existen autores que no están de acuerdo con sus efectos y que dudan de sus beneficios. En general, las críticas vienen especialmente cuando las intervenciones se hacen de manera aislada y no en combinación con otras estrategias de prevención del delito y en otras escalas de actuación; también se dice que al centrarse en el espacio, no se eliminan las causas del delito y que, por lo tanto suele ocurrir lo que se denomina el

Criminology and Criminal Justice. New York, Springer. (2014).

- 25 Light, Roy; Nee, Claire y Ingham, Helen. Car Theft: The Offender's Perspective. Londres, Home Office.
- 26 Brown, Rick. Vehicle crime prevention and the co-evolutionary arms race: Recent offender countermeasures using immobilizer bypass technology. Security Journal, 30, 60-73. (2016).
- 27 Vilalta, Carlos. El robo de vehículos en la ciudad de México. Patrones espaciales y series de tiempo. Gestión y Política Pública, XX, 1, 97-139. (2011).
- 28 Sánchez, Omar y Fuentes, César. El robo de vehículos y su relación espacial con el contexto sociodemográfico en tres delegaciones centrales de la Ciudad de México (2010). Investigaciones Geográficas, 89, 107-120. (2016).
- 29 Rau, Macarena y Castillo, Paulina, op. cit

desplazamiento de la criminalidad o el efecto cucaracha, es decir, la disminución del delito en una zona en particular, pero su traslado y aumento en las zonas aledañas²⁹ ³⁰.

3. La prevención del delito a través del diseño urbano aplicada al delito de robo de vehículo en México

Como ya se ha señalado el objetivo central del presente artículo, además de exponer los principios fundamentales de estrategias de prevención del delito a través del diseño urbano, es reflexionar sobre su aplicación en el combate al delito de robo de vehículo en nuestro país en la actualidad. En consecuencia, a continuación, se realizan una serie de reflexiones en torno a los principios anteriormente expuestos.

En primer lugar, hay que hacer referencia a dos cuestiones fundamentales que caracterizan a este delito en nuestro país: el delito de robo de vehículo es un producto del trabajo de redes criminales y el delito de robo de vehículo suele ir asociado a la existencia de otros delitos.

En relación con las redes criminales, hay que recordar que el destino principal de los vehículos que son robados es: 1) comercializarlo completo una vez remarcado en sus números de identificación, 2) desmantelarlo para venderlo por partes y 3) utilizarlo para cometer otro delito. Teniendo en cuenta este último aspecto y los requisitos de las aseguradoras, la población suele denunciar este delito casi siempre que

30 Mair, Julie y Mair, Michael, op, cit.

31 Cortez, Willy y Grijalva, Áurea (2021). Pobreza, desigualdad y tamaño de municipio como factores

ocurre, por lo que es uno de los delitos considerados con menor cifra negra.

Ahora bien, pensando en los dos primeros destinos de los vehículos robados, esto es posible gracias principalmente a la existencia de redes criminales o grupos organizados que tienen la infraestructura necesaria y especializada para cometer este tipo de delitos, y, sobre todo, para extraer provecho de ese ilícito. Ello implica que, si bien la decisión de robar un vehículo puede ser en última instancia del individuo que lo comete, existe todo un aparato detrás de este que vive de este delito y que lo promueve y mantiene.

En relación con el vínculo de este delito con otros ilícitos, precisamente por todo el entramado que hay detrás, el delito de robo de vehículo y su comercialización es exitoso gracias a la ocurrencia de otros más, siendo los principales: encubrimiento por receptación, falsificación de documentos, contrabando equiparado, corrupción, delincuencia organizada, uso indebido de documentos, etc. Pero incluso, en el caso del último destino de un vehículo robado que se mencionaba con anterioridad, el robo de vehículo puede ser solo un instrumento para cometer otro ilícito como robo, secuestro, etc. Por lo anterior, al intentar generar estrategias de prevención de este delito, no puede pensarse de manera aislada, sino que las estrategias deben dirigirse a combatir todos estos delitos asociados a él.

Una vez establecido lo anterior y volviendo a los principios CPTED, es cierto que las estrategias de primera generación pueden contribuir a la disuasión de la conducta criminal a nivel individual. De hecho, algunas estrategias que ya han sido implementadas en nuestro país,

se encuentran en gran consonancia con esta perspectiva.

En concreto, el fortalecimiento del territorio, la vigilancia natural, la mejora de imagen y mantenimiento y el control de los espacios pueden resultar especialmente útiles para la disuasión de la conducta individual. En nuestro país, la implementación del C5 en gran parte de las ciudades ha permitido fortalecer el territorio, mejorar la vigilancia y actuar una vez que se ha cometido el delito. Además, existen arcos de detección que también han sido útiles para detectar vehículos que ya han sido robados. Sin embargo, ambas estrategias han contado con importantes limitaciones.

En relación con el C5, por un lado, las cámaras no siempre funcionan adecuadamente, y por el otro, es importante que su instalación sea actualizada constantemente debido precisamente al efecto de desplazamiento del delito, así su instalación y seguimiento debe obedecer a un análisis continuo de identificación de zonas de concentración del delito. Por lo que hace a los arcos de detección, únicamente son efectivos para detectar las placas de un vehículo robado, pero como ya se decía, al ser común la falsificación de placas para que estos vehículos circulen, su actuación es limitada. Además, este tipo de intervenciones no se han generalizado a todo el territorio nacional.

Otros aspectos como la eficacia de la vigilancia, también dependen de una estrategia adecuada de identificación de los puntos calientes del delito, ya que ello se relaciona con el uso efectivo de las fuerzas policiales y de los recursos que tiene el Estado para proporcionar seguridad. Por otro lado, la existencia de vigilantes privados como los que proporcionan los

servicios de valet parking, no necesariamente ha sido una estrategia de reducción del delito. De hecho, la seguridad privada y su efectividad es una cuestión que aún se debate en la actualidad en el mundo.

Sin embargo, la efectividad de este tipo de medidas será limitada, pues se dirigen a modificar la voluntad o decisión a nivel individual, pero no generarán una afectación a la estructura que sostiene el delito, ya sea porque puede reemplazarse fácilmente al sujeto activo que materializa la conducta o incluso, porque puede elegirse otro territorio con relativa facilidad, provocándose lo que algunos han denominado el efecto cucaracha, es decir, que con algunas intervenciones en un espacio determinado, el delito disminuye en apariencia, pero la realidad es que no se ha inhibido porque solo disminuye en ese territorio en concreto, pero aumenta en el entorno cercano. Este aspecto, como se mencionaba en el apartado anterior, es una de las mayores críticas a la prevención del delito a través del diseño urbano.

No obstante, de las estrategias de primera generación, quizás lo más importante para una prevención a largo plazo en el caso específico del delito de robo de vehículo pueda ser el apoyo a actividades legítimas y el empoderar a las víctimas del delito.

En este sentido, el proporcionar información a las víctimas potenciales y a la población en general sobre las estrategias de revisar un vehículo antes de comprarlo, especialmente cuando se trata de un auto usado, puede resultar fundamental. Además de lo anterior, podría establecerse como obligatorio, o al menos informar a la población, de las ventajas de usar mecanismos como los corta corrientes o inmovilizadores

esta perspectiva es complicado pues existe una gran desconexión en nuestro país entre las instituciones y los ciudadanos.

En concreto y relacionado con los principios de segunda generación, es importante informar a la población, por ejemplo, de la trascendencia de comprar un vehículo sin verificar. Es decir, promover una cultura de legalidad en torno a la tenencia vehicular. Teniendo en cuenta que en nuestro país los niveles de desconfianza hacia las instituciones es alta, el mensaje puede centrarse en las posibles consecuencias de la pérdida del patrimonio si ese vehículo presenta problemas o irregularidades, o, incluso, difundir lo importante que es verificar los números de identificación de vehículo y que los mismos obedecen a criterios oficiales bien establecidos, como los previstos en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 conforme a la cual la identificación del vehículo debe cumplir estándares concretos. También es importante informar a la población de que al comprar piezas en lugares de dudosa procedencia se participa en cierta forma en el mantenimiento de redes que controlan el robo de vehículo, esta información a la población puede ir acompañada de estímulos fiscales tanto para compradores como para las agencias que vendan autopartes originales.

La organización vecinal, el establecimiento de representantes legítimos, el trabajo de organizaciones y la cooperación de la ciudadanía con la policía, son fundamentales para poder prevenir este delito. De hecho, a veces estos principios de segunda generación pueden ser el antecedente para que funcionen los de primera generación, ya que en algunas colonias o fraccionamientos que los vecinos se organizan son más

electrónicos en sus vehículos o los rastreadores satelitales; o incluso, establecer ya sea como obligación o como parte de los incentivos fiscales el que las agencias automotrices incluyan este tipo de implementos en los vehículos que venden.

Para empoderar a las víctimas potenciales también se necesita dar información cierta y oportuna de dónde y cuándo ocurre el delito. Por ejemplo, si este delito ocurre con mayor frecuencia en estacionamientos, como se decía con anterioridad, o indicar las zonas donde deben tener especial cuidado y donde se encuentran más en riesgo, así como las estrategias que a título individual pueden implementar para reducir ese riesgo.

Otro programa que vale la pena resaltar relacionado con el empoderamiento de las víctimas potenciales son los módulos de compra segura establecidos en la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, en los que se facilita que una persona acuda antes de adquirir un vehículo para verificar que el mismo se encuentra identificado adecuadamente y que no tiene procedencia ilícita. Este tipo de estrategias es sumamente útil para la prevención de delitos asociados con el robo de vehículo, pero sus efectos siguen siendo limitados por la falta de información y porque solo se han instalado en la Ciudad de México. Por ello, es necesario extender este tipo de estrategias a todo el país.

Por otro lado, los aspectos más olvidados de prevención desde esta perspectiva son los de segunda generación que tienen que ver más con cohesión, conexión, cultura e inclusión de los ciudadanos. Actuar desde

efectivos para establecer circuitos cerrados, pero también para demandar sus derechos ante las autoridades. Pero además de ello, es necesario mejorar la relación entre instituciones y ciudadanos facilitando el acceso a la justicia y el atendiendo de manera pronta y adecuada las demandas ciudadanas.

4. Conclusiones y reflexiones finales

La prevención del delito de robo de vehículo a través de la modificación del diseño urbano puede resultar muy eficaz para contener este delito; sin embargo, de acuerdo a lo esgrimido en este trabajo, su actuación puede ser limitada si se implementa de manera aislada. Por un lado, porque el delito es sostenido por redes criminales y estas estrategias son dirigidas a individuos, y por otro, porque hay una gran conexión de este ilícito con otros delitos.

Por ello, a la par del espacio deben atenderse aspectos individuales y estructurales como el desempleo, e incluso, la pobreza y la desigualdad que suelen relacionarse medularmente con los delitos de tipo patrimonial³¹, ya que de lo contrario es muy probable que en lugar de reducción real de un delito lo que se observe es un desplazamiento del mismo, tal y como han criticado ya algunos autores detractores de esta perspectiva. Aunado a lo anterior, hay que recordar que, la prevención del diseño urbano va muy encaminada a afectar la toma de decisiones de los individuos, pero esta puede verse alterada, entre otras cosas, por estar bajo el consumo de sustancia psicotrópicas. De ahí la necesidad de estrategias integrales que aborden las causas individuales, estructurales y del espacio público.

Además, teniendo en cuenta lo anterior, es necesario entender que detrás del delito de robo vehículo hay una delincuencia organizada y una red de delitos, sostenida por problemas estructurales que van más allá del espacio público. Así, además de este tipo de estrategias, la estrategia policial, la cooperación a nivel nacional de policías y fiscalías y hasta la cooperación internacional pueden ser cruciales para su combate.

Otro aspecto que debe tenerse en cuenta en el combate a este delito es la gran diversidad que existe en torno a él. Como se mencionaba en la introducción, el comportamiento de este delito es muy diverso en función del Estado del que se trate, e incluso, del municipio o colonia del que se trate, ya que tiende a concentrarse en tiempo y espacio. Además, existe una diversidad muy importante en cuanto a las características y causas del delito en función del tipo de vehículo que se trate: gama baja, gama media o gama alta. Por ello, las estrategias y programas deben atender esta diversidad y entender el espacio concreto en el que se pretende prevenir. Al respecto, como ya ha establecido en su trabajo Vilalta³² y otros autores, es importante conocer los patrones y perfiles de este delito para poder combatirlo eficazmente.

Finalmente, pero quizás lo más importante y en lo que se debería trabajar de manera prioritaria para prevenir este delito en nuestro país, y que se relaciona con las estrategias de primera y segunda generación de CPTED, es promover una cultura de prevención del delito en las

explicativos del robo en México. *Gestión y Política Pública*, 30(1), 127-161.

32 Vilalta, Carlos, op. cit. 2

comunidades, con el fin de empoderar a las víctimas potenciales. En este sentido, como ya se ha dicho, lo más relevante es proporcionar información veraz y oportuna para conocer las zonas de riesgo y las estrategias de evitación de ese riesgo, pero también dar mayor alcance a las herramientas que ya se encuentran instaladas como los módulos de compra segura de vehículo, así como el conocimiento de la importancia de los números de identificación vehicular.

Todo esto requiere en definitiva asentarse en una cultura de legalidad en la que exista una mejora del vínculo entre ciudadanos e instituciones, con el fin de promover la denuncia ciudadana, la cooperación con la policía, el que las personas acudan a las instituciones para contar con mayor certeza jurídica, ya que es justamente con ello como cualquier estrategia de prevención funcionará mejor.

5. Referencias

Abdullah, Aldrin y Marzbali, Massoomeh. Predicting the influence of CPTED on perceived neighbourhood cohesion: Considering differences across age. *Journal of Environmental Psychology*, 36, 54-64. (2013). Doi: 10.1016/j.jenvp.2013.06.005

Armitage, Rachel. Burglars' take on crime prevention through environmental design (CPTED): Reconsidering the relevance from an offender perspective. *Security Journal*, 31, 285–304. (2018).

Brown, Rick. Vehicle crime prevention and the co-evolutionary arms race:

Recent offender countermoves using immobilizer bypass technology. *Security Journal*, 30, 60-73. (2016).

Casteel, Carri y Peek-Asa, Corinne. Effectiveness of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) in Reducing Robberies. *American Journal of Preventive Medicine*, 18(4S), 99-115.

Cornish, Derek y Clarke, Ronald (eds.). *The Reasoning Criminal. Rational Choice Perspectives on Offending*. Springer, Berlin. (1986).

Cortez, Willy y Grijalva, Áurea. Pobreza, desigualdad y tamaño de municipio como factores explicativos del robo en México. *Gestión y Política Pública*, 30(1), 127-161. (2021)

Cozens, Paul y Love, Terence. A review and current status of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), 1-20. (2015).

Farrell, Graham; Phillips, Coretta y Pease, Ken. Like Taking Candy, why does Repeat Victimization occur? *British Journal of Criminology*, 35, 384–99. (1995).

Grijalva, Áurea y Millán, Andrés. Mejora del espacio público y reducción del miedo al delito desde una perspectiva de género. El caso de la «Colmena Miramar» en Zapopan, Jalisco. *Boletín Criminológico*, artículo 7/2020, 195. (2020).

Johnson, Shane; Summers, Lucia y Pease, Ken. *Vehicle Crime:*

Communicating Spatial and Temporal Patterns. London: UCL Jill Dando Institute of Crime Science. (2006).

Levy, Marissa. Motor Vehicle Theft. En Bruinsma, G. y Weisburd, D. (Ed.): Encyclopedia of Criminology and Criminal Justice. New York, Springer. (2014).

Light, Roy; Nee, Claire y Ingham, Helen. Car Theft: The Offender's Perspective. Londres, Home Office.

Mair, Julie y Mair, Michael. Violence Prevention and Control Through Environmental Modifications. Annual Review of Public Health, 24(209), 209-225. (2003). doi: 10.1146/annurev.publhealth.24.100901.140826

Newman, Oscar. Defensible Space. Nueva York, McMillan. (1973).

Painter, Kate y Farrington, David. The financial benefits of improved street lighting, based on crime reduction. Lighting Research and Technology, 33, 3-12. (2001).

Quinn, Anthony. Vehicle Crime, CPTED, and Offending under the Influence: A Qualitative Investigation of Offender Perceptions. Social Sciences, 8, 88. (2019). doi:10.3390/socsci8030088

Quinn, Anthony y Grove, Louise. The whole window just shatters into a million pieces and it doesn't make any sound: An examination of 'affordance' and situational cues for theft from a motor vehicle.

Security Journal, 31, 841-858. (2018).

Rau, Macarena y Castillo, Paulina. Prevención de la violencia y el delito mediante el diseño ambiental en Latinoamérica y El Caribe: estrategias urbanas de cohesión social e integración ciudadana. Revista INVI, 23(64), 169-189. (2008).

Sánchez, Omar y Fuentes, César. El robo de vehículos y su relación espacial con el contexto sociodemográfico en tres delegaciones centrales de la Ciudad de México (2010). Investigaciones Geográficas, 89, 107-120. (2016).

Shaw, Clifford y Mckay, Henry. Juvenile Delinquency and Urban Areas. Chicago, University of Chicago Press. (1972).

Vilalta, Carlos. El robo de vehículos en la ciudad de México. Patrones espaciales y series de tiempo. Gestión y Política Pública, XX, 1, 97-139. (2011).

Wilson, James Q. y Kelling, George. The police and neighborhood safety: Broken windows”, The Atlantic Monthly, 127, 29-38. (1982).