



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS**

FACULTAD DE CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**EVALUACION CIUDADANA DE LAS POLÍTICAS DE  
PREVENCIÓN DEL DELITO EN EL TRANSPORTE  
PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA DE  
CUERNAVACA 2020-2021**

**T E S I S**

Que para obtener el Grado de LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN  
PÚBLICA

Presenta

**JOSÉ DAVID MARTÍNEZ MARTÍNEZ**

Director de Tesis

M. EN CS. CINTYA LÓPEZ ANZÚREZ

Revisores:

LIC. ROCIO KARINA GALARZA ESPINA

DRA. ALMA ROSA GARCÍA CERVANTES

MTRA. CRISTINA MARTÍNEZ PÉREZ

MTRA. LETICIA NERIA MONROY

MTRO. ELMER IVAN SÁNCHEZ RABADAN



CUERNAVACA, MORELOS

NOVIEMBRE, 2022

## CONTENIDO

<b>INTRODUCCION</b>	4
<b>ANTECEDENTES</b>	6
<b>JUSTIFICACION</b>	8
<b>OBJETIVOS, PREGUNTAS E HIPOTESIS</b>	11
<b>Objetivo general.</b>	11
<b>Objetivos específicos</b>	11
<b>Preguntas de investigación</b>	11
<b>Hipótesis</b>	12
<b>DISEÑO METODOLOGICO</b>	12
<b>Método estadístico</b>	13
<b>Método documental</b>	14
<b>CAPITULO PRIMERO. MARCO TEORICO DE LAS POLÍTICAS PUBLICAS.</b>	15
<b>1.1. Políticas Públicas</b>	15
<b>1.2. Ciclo de Políticas Públicas</b>	16
<b>1.3. Evaluación de las Políticas Públicas</b>	19
<b>1.3.1. Tipos de Evaluación</b>	20
<b>1.4. Evaluación de la percepción ciudadana</b>	23
<b>CAPITULO SEGUNDO. POLITICAS DE SEGURIDAD PUBLICA Y PREVENCION</b>	28
<b>2.1. La seguridad como fundamento del Estado</b>	28
<b>2.2. La prevención y el papel de la ciudadanía</b>	29
<b>2.3. El Contexto de la inseguridad en el servicio público de la zona metropolitana Cuernavaca</b>	32
2.3.1. Las zonas metropolitanas de Morelos y sus características	32
2.3.2. La movilidad urbana y el transporte público en la ZMC	36
2.3.3. El comportamiento delictivo en la ZMC	38
<b>2.4. Políticas de prevención en la zona metropolitana</b>	42
2.4.1. Política de prevención del estado de Morelos	42
2.4.2. Políticas de prevención municipales	48
<i>Cuernavaca</i>	49
<i>Jiutepec</i>	51

<i>Huitzilac</i>	53
<i>Temixco</i>	55
<i>Tepoztlán</i>	57
<i>Tlaltizapán</i>	59
<i>Xochitepec</i>	61
<i>Reflexiones</i>	63
<b>3.1. Características de la encuesta</b>	65
<b>3.1.1. Tamaño de muestra</b>	65
Criterios de selección de muestreo	67
<b>3.1.3. Aplicación y análisis de la encuesta</b>	67
<b>CONCLUSIONES</b>	80
<b>ANEXOS</b>	87
<b>REFERENCIAS</b>	88

## INTRODUCCION

De acuerdo con el reporte de 2020 del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (en adelante INEGI), la tasa de incidencia delictiva por entidad federativa de ocurrencia por cada cien mil habitantes en Morelos, se ha incrementado en la última década, pasando de 28 mil 491 en 2010 a 40 mil 298 para el 2019; y con ello aumenta la percepción de la inseguridad, particularmente en los espacios públicos, convirtiéndose en una de las quejas y demandas de la ciudadanía para la intervención y actuación de las Autoridades políticas.

Surge de ahí la necesidad de estudios que permitan comprender los problemas sociales para construir soluciones más efectivas. Es esto lo que motiva el presente proyecto de tesis, que tiene el objetivo de explorar la evaluación ciudadana en principal zona metropolitana de Morelos, con respecto a la percepción de la efectividad de las políticas existentes en materia de prevención del delito en el transporte público local, en el periodo comprendido de 2020 a 2021, desde una mirada disciplinar de la Administración pública.

Este documento esta dividido en tres capítulos. El primero es titulado *Políticas públicas*, en el cual se desarrolla la conceptualización de política pública (PP); partiendo desde su gestación en los Estados Unidos tras finalizado el periodo de la segunda guerra mundial hasta los tiempos actuales, con un panorama del concepto más nutrido con los diferentes pensamientos de autores ya dedicados a la materia. Igualmente, en este mismo capítulo se habla de las estructuras y de las etapas de las PP, dando mayor énfasis a la evaluación para entender el contexto de esta investigación.

En el segundo capítulo, llamado *Seguridad pública y prevención*, se aborda la importancia que tiene la seguridad pública en el mantenimiento del orden y estabilidad de las instituciones del Estado y la Sociedad; a falta de ésta, se deteriora el núcleo social y político. Por ello la prevención es una pieza importante para combatir la inseguridad mediante la creación de políticas públicas en esta materia. También en este mismo apartado se analiza el contexto de la inseguridad de la zona metropolitana

de Cuernavaca y se da un recuento de las medidas tomadas en esta área para combatir el delito.

Mientras que el último capítulo denominado la *Evaluación ciudadana a las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca* representa los resultados de la encuesta realizada para la presente investigación, donde se darán a conocer los resultados de la medición de percepciones y opiniones que tienen los ciudadanos sobre la seguridad en el transporte público, que permitirán explorar la evaluación ciudadana con respecto al problema de inseguridad que se viven en espacios públicos. Se concluirá con una breve propuesta que haga posible el mejoramiento de las políticas de prevención para una mayor incidencia en el sentir ciudadano.

## ANTECEDENTES

La organización política- administrativa del país se ha dispuesto en un orden federalista, siendo el municipio la célula básica de este ordenamiento. Sin embargo, para el análisis y estudio de fenómenos sociales y así también la toma de decisiones públicas, se han dispuesto de otras unidades que permiten su mejor observancia, seguimiento y atención.

En términos de desarrollo urbano y económico, se disponen de las llamadas *zonas metropolitanas*, que se entienden como el conjunto de municipios que con base al número de habitantes y su estatus urbano permite analizar el comportamiento y comparación entre regiones. Tanto el Consejo Nacional de Población (en adelante CONAPO) como la Secretaría de Desarrollo Sustentable Morelos, las define de la siguiente manera:

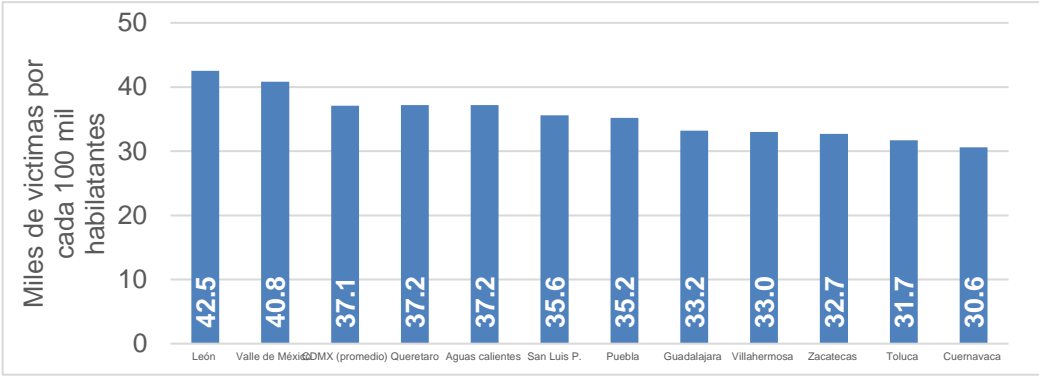
Se le llama Zona Metropolitana al conjunto de dos o más municipios o demarcaciones territoriales en los que se localiza una ciudad de 100 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio o demarcación que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica (Grupo Interinstitucional, 2015:35).

Reconociendo que en el territorio de Morelos existen dos zonas metropolitanas de gran relevancia: la Zona Metropolitana Cuernavaca y Zona metropolitana Cuautla. Ambas de importancia económica, política y social para la entidad. Sin embargo, a últimas décadas, un problema de gran impacto social que afecta a Morelos en lo general, y a estas zonas en lo particular, es el relacionado con la inseguridad y violencia social, puesto que el comportamiento delictivo ha venido incrementándose en cantidad y en efectos negativos contra la sociedad. Especial interés resulta la zona metropolitana de Cuernavaca, que al ser la región que comprende la capital y el

principal corredor económico de la entidad, la estadística delictiva refiere un comportamiento criminal en ascenso.

Los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (en adelante ENVIPE, 2020), presentada anualmente por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), permite dimensionar la magnitud de los delitos en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, ya que ocupa el doceavo lugar a nivel nacional en la tasa de prevalencia delictiva por ciudad o área metropolitana, con un promedio de 30 mil 600 de víctimas por cada 100 mil habitantes (Ver Gráfico 1), debajo de zonas como de Toluca, Zacatecas, Villahermosa, Guadalajara y Puebla.

Gráfico 1. Ciudades o Áreas metropolitanas con mayor índice de prevalencia delictiva.



Fuente: Elaboración propia con datos de ENVIPE

Lo anterior se traduce en que la zona metropolitana de mayor importancia política, social y económica como lo es Cuernavaca y municipios conurbados, se ha convertido en un espacio donde la criminalidad se visibiliza en diversos espacios y cuyos efectos tienen un significativo impacto social; donde también las opiniones, percepciones y sentimientos de la población en sus lazos comunitarios y sociales se han visto modificados por estas prácticas delictivas, que inhiben la participación e involucramiento ciudadano por el temor de ser víctimas de los actos y represalias del crimen. Con ello, poniendo en riesgo la gobernabilidad y estabilidad del sistema político local.

Considerando los datos de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) arrojó que, en septiembre del 2020, el 80.8% de los encuestados que viven en esta Zona Metropolitana manifestaron sentirse inseguros en su región, mientras que el 82.4% percibió inseguridad en otros espacios como es el transporte público, servicio que es utilizado el día a día por la gran mayoría de la población de la región y áreas próximas. Un dato interesante es que, en la percepción a futuro sobre la calidad de la seguridad, 82.3% del sondeo consideró que la delincuencia seguirá igual de mal o empeorará en los próximos 12 meses (ENSU, 2020).

En el área disciplinar de la Administración Pública, estos datos resultan reveladores porque si se parte que el Gobierno se legitima en la satisfacción ciudadana respecto a los servicios brindados por este, entonces la inseguridad es un asunto público donde los ciudadanos se sienten vulnerables y la acción gubernamental no tiene un efecto positivo para cambiar esta situación. Por lo tanto, puede hablarse de que la inseguridad pública está impactando en el espacio público y con ello en la forma de relacionarse Gobierno-Sociedad, pues la sola existencia de las altas tasas de criminalidad evidencia que las políticas públicas en la materia no están dando el resultado esperado o no son percibidos de esta manera por los ciudadanos.

Es en estos antecedentes que se finca la presente investigación. Acorde a los criterios de la investigación científica, se recorta el marco de estudio para delimitarlo en el área específica de la zona metropolitana de Cuernavaca y con relación a la inseguridad que se percibe en el transporte público, porque se considera de relevancia saber la conformidad de los usuarios de este medio, con las políticas de prevención del delito en esta área determinada.

## **JUSTIFICACION**

Conocer y medir el impacto de las políticas públicas resulta no solo en un interés académico, sino en una necesidad vital para el monitoreo de la efectividad de la gestión pública en asuntos que resultan de prioridad, como es el de la inseguridad y violencia. En la literatura académica con base a la praxis, existen diversos fines de la evaluación y con ello, distintos parámetros de evaluación que van desde el estudio de



los procesos, resultados e impactos, costo-beneficio, factibilidad, entre otros. Para esta investigación, se privilegia medir el impacto en la percepción social de los ciudadanos con respecto a los resultados de las acciones públicas, es decir, cómo la población percibe las acciones de los gobiernos para resolver una problemática sensible como la inseguridad, lo que permite acercarse a entender la evaluación ciudadana en la materia.

Para contestar qué importancia tiene el entender la evaluación de los ciudadanos sobre la seguridad de la zona metropolitana, es pertinente partir de comprender que los ciudadanos son los beneficiarios directos de las acciones que orienta el gobierno para garantizar la seguridad pública, pues es una situación que perciben en su vida cotidiana. Por lo que abordar el impacto de la política pública en materia de seguridad, inseparablemente conlleva a un análisis de las interpretaciones subjetivas que tiene el individuo sobre su realidad.

Considerando que la problemática de la inseguridad en espacios públicos y privados de la zona, que al ser centro económico y político de importancia en la entidad, donde también se establece un mayor asentamiento poblacional; las autoridades responsables de la administración pública deben de atender esta problemática con una doble finalidad: de garantizar condiciones de desarrollo para la región y para consolidar la confianza ciudadana en las acciones de sus gobernantes. En ambos sentidos, conocer la percepción de los ciudadanos permite redireccionar las políticas, es decir, las acciones y estrategias orientadas a la prevención y seguridad qué tan acorde están para cambiar la condición y conducta de los individuos con respecto a su realidad.

Esta es la justificación principal de la presente investigación, explorar como la medición de las percepciones de los individuos con respecto a la resolución de los asuntos públicos, es decir, la evaluación ciudadana, pueden darle pistas a las autoridades de los impactos qué tan significativos han resultado la puesta en marcha de acciones y estrategias que forman parte de una política de gobierno, para atender un tema tan sensible como es la inseguridad.



## **OBJETIVOS, PREGUNTAS E HIPOTESIS**

Atendido el proceso metodológico, esta investigación se orienta en torno a los siguientes objetivos, preguntas e hipótesis.

### **Objetivo general.**

Medir la percepción de los ciudadanos de la zona metropolitana de Cuernavaca (ZMDC) sobre la efectividad de las políticas de prevención del delito en el transporte público local, es decir, una evaluación ciudadana, en el periodo comprendido de 2020 a 2021.

### **Objetivos específicos**

1. Identificar los conceptos y composición de las políticas públicas.
2. Investigar el ciclo de las Políticas Públicas.
3. Caracterizar las políticas de seguridad pública y prevención ciudadana.
4. Investigar el contexto de la inseguridad en la ZMDC
5. Identificar las políticas municipales y estatales en materia de prevención que utilizan para combatir esta problemática.
6. Medir la evaluación de la ciudadanía de la ZMDC respecto a las políticas públicas de prevención del delito en el transporte.

### **Preguntas de investigación**

¿Cómo perciben los ciudadanos de la ZMDC la efectividad de las políticas públicas para prevenir el delito en el transporte público, de 2020 a 2021?

¿Cuáles son las limitaciones de las actuales políticas de prevención en el servicio público local que no tienen impacto en la reducción de percepción de inseguridad en los ciudadanos de la ZMDC?

¿Cuál es una vía posible que permita el mejoramiento de la seguridad en el transporte público de la ZMDC?

### **Hipótesis**

Los ciudadanos de la Zona Metropolitana de Cuernavaca no se encuentran conformes con los programas que integran la Política pública creadas para prevenir el delito en el transporte público local, pues creen que no son efectivas para su fin y esto provoca la debilitación en la confianza hacia las Instituciones Gubernamentales locales, generando ilegitimidad de la acción pública.

### **DISEÑO METODOLOGICO**

En este apartado se enfocará brevemente en describir la metodología que se desarrolló para la presente investigación.

Es pertinente comenzar por la definición del concepto de metodología, comenzando por entenderla como una serie de pasos que se han formulado por decisiones previamente consideradas para llegar a un objetivo deseado. Sergio Gómez (2012) en este sentido refiere que la metodología permite responder las preguntas ¿en dónde?, ¿quién?, ¿por dónde?, o ¿cómo encontrar el camino directo y adecuado en una investigación?

Mario Tamayo y Tamayo (1984) sobre el concepto hace referencia como una estructura preliminar para desarrollar una investigación ejerciendo el control de ésta a fin de encontrar resultados confiables y su relación con los interrogantes surgidos de la hipótesis del problema. Por lo tanto, es el investigador quien tiene la pretensión de resolver un problema, de establecer una estrategia que le permita recabar, confrontar y analizar datos para construir una explicación.

De igual manera Tamayo (2003) refiere la importancia del método científico dentro de este proceso porque es éste el “procedimiento para descubrir las condiciones en que se presentan sucesos específicos caracterizados generalmente por ser tentativo, verificable, de razonamiento riguroso y observación empírica”; así mismo resume que

el método científico no es otra cosa que la aplicación de la lógica a las realidades o hechos observados.

Estos elementos son importantes de considerar, puesto que para el desarrollo de la presente investigación es necesario la selección de los métodos y técnicas que permitan dar respuesta a las preguntas de investigación, mediante la colecta de datos empíricos y contrastarlos con los fundamentos teóricos que orientan el estudio.

Atendiendo a esto, se tomó la decisión de tomar como herramienta el método estadístico y documental, que a continuación se describe.

### **Método estadístico**

El interés de la presente investigación se orienta a explorar las percepciones que tienen los ciudadanos sobre la eficacia de las políticas de prevención en el transporte público, por lo que se requiere de un método que permita recolectar datos significativamente representativos y que permitan a través de esto aproximarse a valorar la evaluación de la ciudadanía en general. De esta manera el método estadístico cumple con el criterio requerido.

De acuerdo con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), este método puede definirse como “son procedimientos para manejar datos cuantitativos y cualitativos mediante técnicas de recolección, recuento, presentación, descripción y análisis (22 de abril 2021).

Traduciendo dichos parámetros de este método al desarrollo de esta investigación, que permitan hacer un conteo aproximado sobre las percepciones de la ciudadanía sobre el tema de interés, es necesario la construcción de un instrumento de recolección de datos como lo es la encuesta.

Esta encuesta que llevará por nombre “Percepción ciudadana sobre las medidas para combatir la inseguridad en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca”, está diseñada por un conjunto de preguntas orientadas al objetivo de esta investigación, y que más adelante se revisará.

## **Método documental**

Asimismo, se utilizó un método documental que según Tamayo y Tamayo es “la que se realiza con base en revisión de documentos, manuales, revistas, periódicos, actas científicas (2000)”, entre otros, siempre y cuando sea una publicación que sirva como fuente de información. Mismos ejes de este método sirvieron para el análisis previo de las políticas públicas en materia de seguridad y prevención del delito en cada uno de los municipios que integran la Zona Metropolitana de Cuernavaca.

Para el desarrollo de la investigación documental se extrajeron los archivos pertinentes hacia este ejercicio en las diferentes plataformas de transparencia donde los tres niveles de gobiernos están obligados a publicar su información. Sin embargo, es pertinente señalar que algunos documentos que las instituciones públicas están obligados en publicitar no fueron localizados, como fue el caso de Huitzilac con respecto a su Plan Municipal de Desarrollo, por lo que se solicitó vía recurso ante el incumplimiento de obligaciones, bajo el número de folio de control IMIPE/00156472021-IV. Así mismo se formó y se registró un expediente bajo el número DIOT/083/2021. Donde se le indicó al Ayuntamiento de Huitzilac remitiera un informe con justificación de las omisiones. Lo citado anteriormente se anexa con el único fin de documentar lo ocurrido durante la investigación, pues el fin de la misma no es detallar las obligaciones o las omisiones de las entidades gubernamentales en cuanto a su transparencia.

## CAPITULO PRIMERO. MARCO TEORICO DE LAS POLÍTICAS PUBLICAS.

### 1.1. Políticas Públicas

El desarrollo teórico de las Políticas Públicas (PP) ha generado diversos conceptos y definiciones. En su mayoría apuntan en orientarla como una acción del Estado para lograr ciertos objetivos; como un método decisorio basado en el análisis obtenido previamente, y otros más, la califican como la misma política en praxis.

Su surgimiento se ubica en el contexto de la postguerra, en los Estados Unidos, derivado de la alta demanda de acciones que realizaba el gobierno con distintos escenarios y diferentes recursos, quedando en evidencia el descontrol de dichas acciones; Harold Lasswell (1994), considerado como el padre de las Políticas Públicas, pone en el centro del debate político la importancia de orientar estratégicamente la acción de gobierno. Para lo cual propone que debe hacerse énfasis en los procesos de los hechos de gobierno para la eficiencia del resultado.

Las “Ciencias de Políticas” (*policy sciences*) es la disciplina que, en palabras de Laswell, debería de buscar una respuesta a la interrogante *¿Cómo aumentar la función inteligencia para aumentar la racionalidad de la política?* Esta nueva ciencia buscaba dotar de conocimiento la toma de decisiones de gobierno, a su vez perfeccionar la misma práctica política. Retomando estas ideas, Luis F. Aguilar (2010) reafirma la naturaleza del concepto, al considerarla como un acto proveniente del gobierno para subsanar intereses públicos, del cual identifica dos variantes:

Por un lado, son acciones de política, en tanto se orientan a realizar objetivos de interés y beneficio social general (en el marco de las prescripciones constitucionales y legales). Y un segundo parámetro, son acciones que se sustentan en un razonamiento técnico-causal con el fin de alcanzar los objetivos deseados y conseguir que las intenciones de los gobernantes se vuelven hechos sociales (2010: p.17)

Según Aguilar (2010), la Ciencia de las PP llegan para llenar un vacío existente en el conocimiento de cómo tomar las decisiones de gobierno, siempre buscando la

efectividad, bajo los criterios del análisis del cálculo de mejor resultado y conformidad de los involucrados; haciendo énfasis que el conocimiento previo es fundamental para lograr los resultados deseados y con el objetivo de consolidar el proceso.

Aguilar simplifica que la disciplina del PP tuvo un doble enfoque, los cuales destaca cómo “el conocimiento de” y “el conocimiento en”. La primera trata de ver la adaptación de la política en su entorno desempeñado, con todo y sus componentes que tuvo a su alcance para desempeñarse y por qué su resultado. Mientras la segunda emplea los métodos para el proceso eficaz de la política con una constante corrección de la misma. En resultado ambas buscan la calidad informativa y analítica de la política y en consecuencia, mejorar la capacidad directiva del gobierno.

Por ello, la definición de Política es compleja de estructurar en un concepto único; Aguilera (2010) refiere que la política puede detonar muchas cosas: “un campo de actividad gubernamental, un propósito general a realizar, una propuesta de acción específica, la norma o las normas que existen para una determinada problemática, el conjunto de objetivos y programas de acción que tiene el gobierno en un campo de cuestiones” (s/p). Es decir, una política puede entenderse más allá de un simple hecho de gobierno, sino que se puede entender como un complejo conjunto de acciones y decisiones que la autoridad emprende para resolver asuntos de importancia para sus gobernados.

## **1.2. Ciclo de Políticas Públicas**

Como acción de gobierno, las PP suponen un proceso en la toma de decisiones para la solución de problemas públicos. Podemos empezar por entender que existe un ciclo, o mejor dicho, una serie de procesos lógicamente interrelacionados uno de otro, en un ejercicio de concepción y desarrollo de una política.

No se encuentra formulación exacta de la cantidad de pasos que existen para un correcto desarrollo, pero sí un marco de referencia considerándose como “operaciones intelectuales y políticas que la decisión de la política requiere llevar a cabo para poder ser pública, ser real y ser eficaz, independientemente del momento temporal en que



se ejecuten” (Aguilera, 2010). A este proceso se le reconoce como *policy process* (ciclo), como dispositivo analítico, para comprender el desarrollo de una política. Pero como refiere Aguilar (1994), no tienen un orden en específico, tanto así que pueden repetirse una fase en un solo proceso las veces que sean convenientes, es decir que antes de que el proceso llegue el vértice del ciclo este pudo haber tenido pasó repetidos las veces necesarias.

Aguilera (1992) recapitula que fue Lasswell (1971) quien propuso “el conocimiento del proceso de las políticas” y “el conocimiento en el proceso de las políticas”, lo que Aguilera califica al primero como más procesal y al segundo más sustantivo dando camino a lo que nombró como “el proceso de decisión”, que incorpora momentos que definió como de Inteligencia, promoción, prescripción, invocación, aplicación, terminación y evaluación.

Según Guillermo Ejea Mendoza (2006), a partir de estos primeros esfuerzos de construir un modelo de análisis, dice haber consenso en los pasos fundamentales para realizar un marco de referencia más globalizado. Esta propuesta se resume en las fases que se observan en el Gráfico 2.

Gráfico 2. Pasos del proceso de política pública, Ejea Mendoza (2006)



Fuente: Elaboración propia con información de Ejea Mendoza (2006).

Ejea Mendoza (2006), continúa, recapitula que otra propuesta son de cinco pasos: 1) surgimiento y definición del problema; 2) inclusión en la Agenda; 3) formulación y adopción del programa; 4) implementación, y 5) evaluación, 6) retroalimentación o terminación.

Otra propuesta, de L. F Aguilar, refiere las siguientes etapas:

- 1) La formación de la agenda.
- 2) La definición del problema público.
- 3) La hechura o formulación de la política, es decir, la construcción de opciones para resolver el problema.
- 4) La decisión o la selección entre opciones.
- 5) La comunicación de la política.
- 6) La implementación de la política.
- 7) La evaluación de la política.

Si bien el amplio margen de decisión en cada fase del proceso puede llevar a encontrar el éxito, también te puede arrojar al otro extremo de vacíos en los procesos. Por lo que tiene que entender que esta propuesta analítica responde más a una necesidad de observar el proceso, mas que una serie estricta de pasos a seguir. Pero que cada una de las fases conlleva a decisiones que los gestores deben de tomar en cuenta para resolver la problemática de donde parten, desde el diseño, la implementación hasta la evaluación, siempre acorde a las circunstancias específicas del contexto que se trate. En palabras de Aguilar, una estructuración incorrecta de la política pública puede conducir a soluciones falsas o contraproducentes. Es decir, “la no contextualización del ciclo (por niveles según Parsons, y por factores según Aguilar) puede convertirlo en un cascarón vacío o una herramienta adversa” (Mendoza, 2006).

Pero lo importante de este modelo de referencia, es que ayuda a entender que una política pública requiere de una secuencia de pasos que permitan identificar, organizar, dirigir, aplicar, monitorear y evaluar recursos orientados a solucionar un problema. Por eso, este modelo teórico es de sumo valor para analizar, pero también en la praxis.

### 1.3. Evaluación de las Políticas Públicas

Una de las fases de interés dentro del ciclo de las PP, es la relacionada con la medición y reflexión sobre lo realizado sobre el proceso; es decir, a la fase de la evaluación:

La evaluación consiste en la realización de una investigación, de tendencia interdisciplinaria, cuyo objetivo es conocer, explicar y valorar, mediante la aplicación de un método sistemático, el nivel de logros alcanzado (resultados e impactos) por las políticas y programas públicos, así como aportar elementos al proceso de toma de decisiones para mejorar los efectos de la actividad evaluada” (Cardozo, M., 2009:10)

Aguilar propone definir esta etapa como “el impacto o los resultados sociales de la política o la calidad de sus productos (bienes y servicios) o el desempeño del personal o la satisfacción del ciudadano” (2010). Mientras que Myriam Cardozo (2009) enfatiza que el carácter de la evaluación es también instrumental “referidas a la evaluación como un proceso social e histórico de construcción de consensos y acuerdos, transformación de ideas y conocimientos basado en el diálogo”, que pretende conocer la fiabilidad de la continuidad de la política en cuestión.

Para la fase de evaluación, es preciso:

- Identificar los efectos provocados por la acción, programa, política o evaluación a evaluar y los costos incurridos;
- Aplicar una escala de medición a los efectos identificados (nominal, ordinal, de intervalo o razón);
- Comparar la medida lograda con otra que sirva de parámetro para la evaluación
- Explicar los resultados comparativos encontrados, en función del diseño y las condiciones de aplicación del programa;
- Emitir un juicio de valor que califique, en conjunto, las actividades realizadas, los servicios brindados, sus efectos y su impacto global, y

- Efectuar las recomendaciones necesarias para enfrentar los problemas detectados y aprovechar las fortalezas del programa, de manera de contribuir a un mayor logro de sus objetivos.

### **1.3.1. Tipos de Evaluación**

Existen diversas formas de evaluación. De acuerdo con el método de investigación, en función del propósito, en función de la perspectiva temporal, en cuanto a los evaluadores o en cuanto funcionamiento de las fases o contenidos. Así también lo hay centrada en objetivos “de orientación positivista y de utilidad mayormente técnica”, y una evaluación pluralista “centrada en los impactos y en los intereses de una pluralidad de actores” con una visión en la atención de incidencia social (2010).

La Evaluación centrada por objetivos es relativamente sencilla de entender; se basa en los estudios de las metas y objetivos de la política, donde en su desarrollo se analiza las limitaciones del proceso lineal en un término de medición. En este ejercicio se establece la instrumentación para la consecuencia de los objetivos de la política.

En la visión del modelo de evaluación pluralista o participativa, corresponde dejar a un lado la idea de que el objetivismo es el eje central de una evaluación; es decir que se cree es importante tomar en cuenta criterios diversos. Este modelo es más abierto a la evolución por distintos factores.

En cuanto a la función del método de investigación se exponen dos modelos de Evaluación; la descriptiva y la analítica. El modelo descriptivo se basa en contar con parámetros cuantitativos que suelen ser aplicados a una segmentación de beneficiarios de una política pública, y en cuanto a la modelo de evolución analítica intenta responder a cuestiones de tipo causa y efecto. Requieren por tanto la utilización de modelos teóricos y diseños de investigación adecuados para demostrar que las interpretaciones causales son ciertas” (Cohen y Franco.1988 citado en MPTAP, 2010).

Otra perspectiva de la evaluación es en función de una evaluación formativa o de procesos y otra de evaluación recapitulativa, sumativa, conclusiva o de resultados. En cuanto al primer modelo de evaluación formativa, se trata de obtener información sobre

la marcha del proceso de creación de la política y el desarrollo de la misma, con un fin constructivo que busca con su análisis introducir sus correspondientes modificaciones oportunas para anticipar problemas. Mientras para el segundo modelo de evaluación, su eje principal es el análisis de la valoración global de los resultados de la política, sobre su eficiencia e impacto todo esto para ser determinantes en la decisión de su persistencia o anulación.

En función de la perspectiva temporal se hace hincapié en el momento de la evaluación de la PP, en este modelo se determina la evaluación ex ante, intermedia y ex post. La primera, se desarrolla antes de la gestación de la política, su eje principal es el análisis previo a un panorama de conflicto determinado, donde se busca la implementación de una PP que pueda combatir la problemática. Desde ahí el análisis de evaluación se hace presente para determinar el éxito de la política en cuestión. Se “pretende garantizar a priori que... la política pública tal y como ha sido concebida, conseguirá los objetivos de la planificación” (MPTAP, 2010).

La evaluación intra o intermedia, “se lleva a cabo a medio camino entre el inicio del análisis de las políticas públicas y el final de la implementación cuando empieza a producirse los resultados” (MPTAP, 2010). Consiste en una intervención de análisis del proceso del programa durante su ejecución. Es un control de gestión que permite hacer ajustes conforme a la información de relevancia y precisa obtenida durante la intervención que en dado caso te permita hacer modificaciones para buscar la mejoría en la calidad de los servicios que impacten en los objetivos finales con los establecidos e incluso de buscar su mejora de estos.

Y la Evaluación ex post se realiza al final de la intervención de la PP; es decir una vez ya ejecutada, en esta evaluación se enjuicia el éxito obtenido en todos los ámbitos desde su adaptación a su problemática, hasta el impacto de los aciertos. Es decir se hace todo tipo de evaluación al igual que el modelo ex ante con la diferencia “que en este caso ya hay resultados a examinar” y con estos averiguar “la lógica y conceptualización de la intervención pública y las desviaciones que se hayan producido” (MPTAP, 2010).

Otra clasificación, es respecto a las evaluaciones internas (autoevaluaciones), externas y mixtas. La cual busca resolver un problema clásico: ¿quién debe ser el evaluador?, ¿personal del programa, una agencia administrativa especializada en evaluación, evaluadores externos: universidades, ¿consultores...?” (MPTAP, 2010). De acuerdo con ello, la evaluación externa es realizada por un autor ajeno al ente que realiza la PP. Mientras que la interna es una evaluación realizada netamente por personal encargado de su gestión de la PP. En estos modelos se encuentran ventajas y desventajas quizás por igual. Aunque las recomendaciones están inclinadas al modelo de evaluación mixtas que se comprenden por grupos de individuos ajenos y propios de la ejecución de la política.

Resolviendo la interrogante ¿qué se va a evaluar? En la siguiente tabla 1 se describen algunas de las variables que pueden evaluarse y qué representa:

**Tabla 1**

Tipos de evaluación	
Tipología de evaluación	
en:	Enfoque de la tipología
De eficacia	Verifica si los resultados han permitido lograr los objetivos
De metas	Analiza lo logrado en comparación con lo planeado.
De eficiencia	Relaciona los resultados con los esfuerzos realizados para lograrlos (costo-beneficio, costo-eficacia).
De efectos	Mide las consecuencias provocadas por los resultados alcanzados en el entorno socio-económico. Busca apreciar las modificaciones de los individuos afectados por la pp.
De impacto	Se refiere al impacto global, provocado por la combinación de efectos atribuibles al programa.

De satisfacción

Determina el grado en que la población considera satisfecha su necesidad o resuelto su problema.

---

Fuente: elaboración propia con datos recopilados de Cardozo (2006)

Este tipo de evaluaciones se orientan más hacia el aspecto técnico. Sin embargo, Julián Bertranou (2019:151) plantea que existen otras justificaciones que hacen indispensable la actividad evaluativa de la gestión pública. El autor se refiere a 3 dimensiones: la política, la política programática y la técnica. La primera se refiere a que la evaluación también es una herramienta de legitimación, pues al evaluar se empodera a los ciudadanos y se fortalece la democracia. La segunda se refiere a orientar de manera estratégica estos recursos públicos, y mediante la evaluación y el perfeccionando la manera de intervención. y en la última, la técnica, permite entender que la evaluación es una herramienta para identificar la pertinencia, localidad y eficacia de los instrumentos de la política.

Con esta información se puede entender que la evaluación dentro de la política pública es una fase importante ya sea antes, durante o posterior a la aplicación de la misma, que puede ser realizada por agentes internos o externos, y que mide el impacto no solamente técnico, sino que también se entiende que los resultados de la política tienen un impacto político.

#### **1.4. Evaluación de la percepción ciudadana**

Ahora bien, se ha resaltado que existen diversos tipos de evaluación que pueden realizarse en tres momentos principalmente: antes, durante o posterior a la aplicación de una política pública. También se ha comentado de la importancia de la evaluación pues permite determinar el estado del que parten, los resultados alcanzados, los mecanismos de implementación, la efectividad en la aplicación de los recursos, etc.

Ahora bien, su importancia también radica porque a través de la evaluación, las instituciones públicas pueden reivindicar la orientación de la política cuando esta no arroja resultados esperados o cuando no logra los efectos deseados sobre la

población objetivo. Por esta razón, las subjetividades de la población beneficiaria son de vital importancia para realizar una evaluación eficiente, puesto que las opiniones, valoraciones o percepciones que los ciudadanos tengan frente al problema durante el ejercicio de una política pública, permite comprender también qué tanto están transformando perceptivamente su experiencia frente al problema.

Por lo que una evaluación tiene que abarcar dos sentidos: el objetivo, en el sentido de mediciones sobre los hechos reales, tal como se manifiesta en la vida de los individuos. Regularmente las evaluaciones cualitativas dan muestra de ello, porque el análisis de estadísticas o estados financieros permiten comprender la realidad tal cual se presenta. Por ejemplo, las estadísticas sobre la incidencia delictiva permiten medir cómo se comporta el fenómeno de la violencia; o el análisis presupuestal permite comprender realmente como la autoridad orienta recursos para tal situación.

Ahora bien, la parte subjetiva tiene que ver con las percepciones de los individuos frente a alguna situación. Es decir, son las interpretaciones de los ciudadanos con respecto a una problemática, pero esta interpretación depende del marco de referencia que defina a cada uno, es decir, sus valores, sus ideologías, su propia historia de vida, el contexto en el que se desarrolle, etc. Por lo que regularmente acceder a esta información se obtiene a través de instrumentos orientados a identificar las percepciones individuales para lograr entender la percepción colectiva.

Por ello, la percepción es fundamental considerar en la evaluación de las políticas públicas, porque complementa la parte objetiva. Es decir, si se entiende la percepción como la valoración de los ciudadanos otorgan a las dimensiones de lo que se evalúa: salud, educación, seguridad etc., permite complementar más allá de los resultados objetivados que se logran, cómo impactan en el sentir de la ciudadanía.

El ayuntamiento de Madrid, al respecto ha desarrollado metodologías que incorpora en su sistema de evaluación, con el fin de conocer las necesidades de la ciudadanía, evaluar la satisfacción ciudadana con los servicios y obtener información para el diagnóstico de la situación y para mejorar los servicios y actuaciones municipales, al tiempo que promueven la participación ciudadana (Ayuntamiento de Madrid, 2022).



Esta propuesta reconoce diversos métodos que permiten medir la percepción:

- Estudios generales de opinión (EG): dirigidos a conocer la percepción que tiene la ciudadanía en general respecto a las políticas municipales, su valoración sobre la suficiencia de los recursos y equipamientos municipales y su satisfacción con el conjunto de servicios dispensados por el Ayuntamiento (sean o no usuarias de los servicios).
- Estudios sectoriales: son estudios que promueven los distintos órganos municipales, en el ámbito de sus competencias, dirigidos a conocer las necesidades y la satisfacción de las personas que los disfrutan y obtener información que permita mejorarlos. Pueden ser de distintos tipos:
  - Estudios de satisfacción de personas usuarias (ESU): dirigidos a evaluar la satisfacción de las personas usuarias con determinados servicios, actividades o actuaciones municipales específicas. En su mayor parte se trata de estudios que se han realizado siguiendo una metodología rigurosa en cuanto al procedimiento de diseño muestral, recogida de la información y explotación de los resultados y están enfocados a la detección de oportunidades de mejora.
  - Estudios para el análisis de situación y necesidades (ASN): tienen por finalidad analizar las necesidades de las personas usuarias potenciales de los servicios o establecer un diagnóstico de la situación que permita un abordaje más adecuado de las actuaciones municipales. Son estudios que se basan en datos recogidos mediante técnicas cuantitativas y cualitativas, obteniendo datos primarios o extrayéndolos de fuentes secundarias.
- Consultas ciudadanas (CC): son un sistema de participación individual, para que los vecinos den voz a sus intereses en la formulación y propuesta de políticas relacionadas con los equipamientos y servicios municipales, los planes de acción de los Distritos, etc.
- Sondeos a la Ciudadanía (SC): son encuestas a la ciudadanía promovidas por las distintas unidades municipales y cuya finalidad es conocer la opinión ciudadana sobre temas de candente actualidad.

- Otros Estudios (OE): estudios de diversa naturaleza que no se ajustan a ninguna de las tipologías anteriores y que permiten obtener información para una mejor definición de los servicios y su gestión.

En el caso mexicano, teniendo en consideración que es el Consejo Nacional de Evaluación de la política social (en adelante CONEVAL) el encargado de realizar las evaluaciones de los programas públicos y junto con la Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP) de establecer las metodologías, solo incluyen dentro de la Evaluación de consistencia y resultados la incorporación de la dimensión de Percepción de beneficiarios, la cual se orienta a “Identificar si el programa cuenta con instrumentos que le permitan recabar información para medir el grado de satisfacción de los beneficiarios del programa y sus resultados”.

Asimismo, ha desarrollado metodologías orientadas a su medición. *Metodología para la medición de satisfacción de usuarios*, documento de 2019 refiere que la satisfacción es un concepto subjetivo e intangible que no puede ser observado directamente; por ello, para medirla, se deben utilizar técnicas que posibiliten la cuantificación de conceptos intangibles o variables latentes.

El INEGI en su Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) presenta también una propuesta para medir la calidad en el gobierno. Calidad lo comprende como la ausencia de deficiencias y, por ende, algo que tiene extraordinarias cualidades, la cual está condicionada por tres factores: el producto (que cumpla ciertas especificaciones y satisfaga al cliente); el usuario (cómo usa, instala y qué espera del producto), y el servicio (garantías, repuestos y mantenimiento). No existe un concepto único de calidad del gobierno, refiere el documento, razón por la cual se puede afirmar que hay tantas formas de medir está en el ámbito gubernamental como definiciones existen de la misma.

Aunque existen esfuerzos institucionales para medir la percepción del ciudadano-cliente en México, aun son limitados. Pero resulta en una importancia herramienta metodológica pues como refiere Velázquez y Alzate (2015), la percepción ciudadana “aporta elementos para reflexionar el quehacer de las entidades públicas; las cuales

deben realizar un esfuerzo continuo para elevar el nivel de calidad de su actuar” (p. 128).

## **CAPITULO SEGUNDO. POLITICAS DE SEGURIDAD PUBLICA Y PREVENCION**

### **2.1. La seguridad como fundamento del Estado**

Para contextualizar el concepto de seguridad pública se tiene que partir desde el génesis del Estado de derecho, que en su justificación fundamenta que cualquier ciudadano pueda realizar sus actividades cotidianas “con la confianza de que su vida, su patrimonio y otros bienes jurídicos tutelados están exentos de todo peligro, daño o riesgo” (Gonzales, 1995).

Si bien desde el inicio de las antiguas civilizaciones existe la necesidad de ser protegidos como individuos, es en el surgimiento del Estado moderno en quien se finca la facultad de otorgar seguridad al ciudadano, garantizar la integridad de sus derechos y libertades. Las teorías contractualistas de Thomas Hobbes y John Locke, permiten explicarlo, cuando refieren que los individuos renuncian a parte de sus libertades a favor del Estado, para que este administre la violencia y garantice la seguridad de sus miembros. Los estados modernos justifican sobre esta idea el monopolio de la fuerza legítima y recae en ellos la obligación de proveer de condiciones de paz y seguridad, mediante el despliegue de instituciones y ejércitos que lo hagan posible.

Este fundamento legítimo de la fundación del Estado prevalece en la actualidad, tomando en cuenta que los Estados han incorporado en sus constituciones la obligación de resguardar las amenazas del exterior (seguridad nacional) y del interior (seguridad pública). En cuanto a este último, en el caso del Estado Mexicano este recae en el gobierno, como lo indica el artículo 21 constitucional, que dicta:

La seguridad pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social, de conformidad con lo previsto en esta Constitución y las leyes en la materia. La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley,

en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución. (Reformado, d.o.f. 26 de marzo de 2019)

Este ordenamiento indica la percepción del gobierno en cuanto a la idea de seguridad, entendiéndolo como las acciones emprendidas por las instituciones públicas para garantizar la vida, la propiedad privada y el orden público. Además, fundamenta que la seguridad pública es un derecho que tenemos todos los mexicanos y que es facultad del “estado, mediante la coordinación de actividades, como prevención, persecución, sanción de delitos y reinserción del delincuente, salvaguarda la integridad y derechos de las personas, preservar las libertades y mantiene el orden y la paz públicos (Gonzales, 1995)”. De este ordenamiento pueden identificarse 4 principales ámbitos;

- Prevención y vigilancia
- Procuración y justicia
- Administración de justicia y
- Reinserción social.

## **2.2. La prevención y el papel de la ciudadanía**

Para efecto de esta investigación, es de vital importancia centrarse en la prevención y vigilancia. En el sistema de seguridad pública la prevención es fundamental en la lucha contra la inseguridad. Para combatir la inseguridad no basta con reducir el índice delictivo existente, es decir no es suficiente castigar a los que ya cometieron el delito. Es de suma importancia estudiar las causas que han orillado a los individuos a cometer hechos de infracción; es decir, indagar las fuentes que la originaron como “educación, cultura valores, vivienda, distribución de la riqueza, empleo y entorno social y familiar (Gonzales, 1995)”. En la visión de Gonzales (1995), aquel individuo que tiene estas fuentes resueltas no tendrá la necesidad de delinquir.

En este sentido, la prevención es un componente cada vez más vital en las políticas de seguridad de las naciones. La idea de la prevención se fundamenta en determinar los factores causales o de fondo que generan la violencia y los delitos, para elaborar estrategias y acciones que permitan reducirlos o inhibirlos. De acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito (en adelante UNODC), “el concepto de prevención se basa en la idea de que el delito y la victimización son favorecidos por numerosos factores causales o de fondo, los cuales son de una amplia gama de elementos y circunstancias que influyen en la vida de las personas y las familias” (2011). Estos factores pueden ser a nivel mundial, nacional, local e individual, y ponen en riesgo a las poblaciones, comunidades e individuos. vulnerando su seguridad y estabilidad.

Por ello es importante identificar las particularidades de cada comunidad y adecuarlo al tipo de prevención más idóneo. Los programas de prevención pueden ser orientados desde las instancias gubernamentales, pero también por organizaciones sociales, educativas y la comunidad. La UNODC (2011) señala cuatro categorías de prevención:

1. Mediante el desarrollo social
2. De base local o comunitaria
3. De situaciones propicias al delito
4. Ver programas de reinserción social

La primera se refiere a un conjunto de programas sociales, educativos, sanitarios y formativos destinados a los niños o familias en riesgo, con el fin de proporcionarles ayuda y facilidades para la crianza. El segundo tipo se refiere a los programas dirigidos a zonas donde el riesgo de caer en la delincuencia o de ser víctima es alto; destinando mejoramiento de infraestructuras, servicios y bienes materiales para construir la cohesión comunitaria.

El tercer tipo se refiere a orientar programas para reducir las posibilidades de la población para cometer delitos, es decir invertir para reducir oportunidades y contextos de que se cometan delitos, y asimismo reducir las posibles víctimas. Por último, el cuarto está orientado a niños, jóvenes o adultos que ya han delinquido y se encuentran en el sistema de Justicia penal, para desarrollar programas de asistencia que les permitan reintegrarse a la sociedad una vez concluida su pena.

Si bien, es cierto que la facultad y obligación de prevenir el delito es del Estado, también juega un importante papel la participación de la sociedad civil, que Gonzales (1995) identifica en tres funciones:

- Denunciar el delito. El ciudadano apoya ampliamente a la autoridad al denunciar el delito, pues le proporciona el insumo más valioso de la investigación, que es la información. A partir de este elemento se estructuran y desarrollan políticas y programas específicos para combatir el delito.
- Participar con las autoridades. La ciudadanía puede hacer mucho con la autoridad, sus propuestas respecto a la seguridad pública son fundamentales, porque es el ciudadano quien vive día tras día esta ciudad, y él mejor que nadie la conoce, sabe dónde se cometen delitos, qué tipo de delitos, cuáles son las horas más peligrosas en ciertas zonas, y demás datos que ayudan a la autoridad en su lucha contra la delincuencia.
- Colaborar en medidas de prevención. El ciudadano puede ayudar mucho a prevenir el delito, no sólo en funciones de capacitación en las que escuelas, organizaciones sociales y comunidades tienen un papel definitivo, sino también tomando medidas básicas de seguridad. Cada ciudadano que se cuida y que cuida a los suyos participa en hacer una ciudad más segura.

El paradigma de la seguridad pública se encuentra en reestructuración derivado de la misma evolución del concepto. En la actualización del modelo de seguridad destaca el énfasis a la inclusión ciudadana “en las funciones para disminuir y atenuar los factores que propician la violencia y la delincuencia” Gonzales (1995), es decir que en

el paradigma actual de la seguridad pública se realiza una ruptura de lo tradicional, donde se discutía simplemente el índice delictivo, esa hora el estudio de políticas de prevención con la inclusión civil.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante BID) en estas primeras décadas del milenio han existido cambios significativos en cuestión de seguridad en la región, sobre todo en la prevención con “políticas de control del delito ejecutadas desde la policía y el sistema de justicia, a uno que delega responsabilidades en otros organismos públicos para ejecutar una diversidad de proyectos preventivos”. Mismas que son financiadas no solamente de primera instancia por los gobiernos federales, sino por instancias internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (en adelante ONU) preocupadas en erradicar la inseguridad.

### **2.3. El Contexto de la inseguridad en el servicio público de la zona metropolitana Cuernavaca**

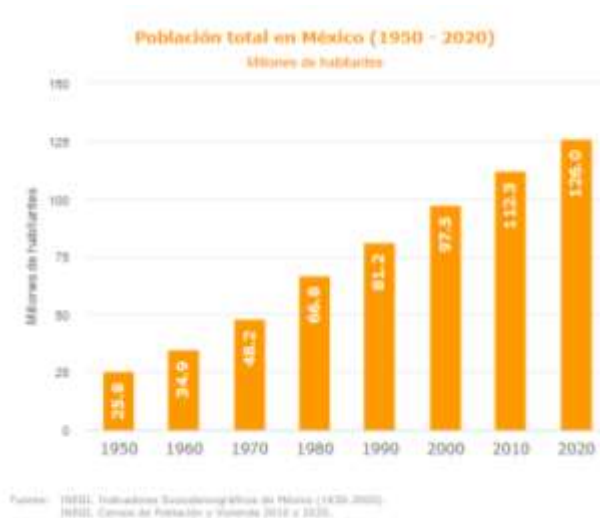
#### **2.3.1. Las zonas metropolitanas de Morelos y sus características**

Una característica de la modernidad es el incremento sustancial de la población (Ver Gráfico 3), como ocurre en México, que ha provocado el incremento de las metrópolis o zonas metropolitanas. La dimensión de este desarrollo ha generado nuevos fenómenos de enormes desafíos en la provisión de servicios públicos, como los pueden ser la vivienda, el empleo, y con efectos de esta investigación los servicios de transporte y seguridad.

En el caso mexicano, el crecimiento y desarrollo de zonas metropolitanas también ha conllevado en un reto el diseño de políticas orientadas a las demandas de cada una. Sin dejar a lado el hecho de que ciertas zonas cuentan con más peso que otras a la hora de la estrategia del sistema nacional.



Gráfico 3. Población total en México (1950 a 2020)



Fuente: Recuperado de Cuéntame de México, INEGI.

El significado de zona metropolitana alude “a la expansión urbana, al tamaño de población considerable que se desplaza denotando una integración funcional y económica de diferentes demarcaciones municipales, por lo que involucra a distintos gobiernos municipales en una sola unidad territorial” (Grupo Interinstitucional, 2015). Aunado a esto se reconoce como zona metropolitana a “los centros de población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional” (DOF, 2016 citado en Grupo Interinstitucional, 2015) es decir que se entiende como metrópoli a un agrupamiento de municipios que por alguna razón benéfica en común se ven comprometidos a tener una relación estrecha en el territorio.

Estas zonas cuentan con su sustento legal tanto para su desarrollo y control territorial como de población. La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano es prevista para favorecer el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y metropolitano mientras que para los mecanismos de estadísticas se cuenta con la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (SNIEG).

Para la presente investigación se destaca el último estudio realizado por el Grupo Interinstitucional en el año 2015 en el territorio nacional. Es de importancia señalar los resultados que indican que el número de zonas metropolitanas aumentó de 59 en 2010 a 74 en 2015. La población residente pasó de 63.8 millones a 75.1 millones, lo que representó el 56.8 y 62.8 por ciento de la población nacional, respectivamente (Grupo Interinstitucional, 2015). El mismo estudio dio por resultado que en el transcurso de esos mismos cinco años se sumaron dos zonas metropolitanas en la lista de metrópolis con más de un millón de habitantes, la lista pasó de tener 11 zonas metropolitanas en el 2010 a tener 13 en el 2015.

Mapa 1. Representación de la Zona Metropolitana de Cuernavaca.



Fuente: Secretaría de Desarrollo Sustentable de Morelos.

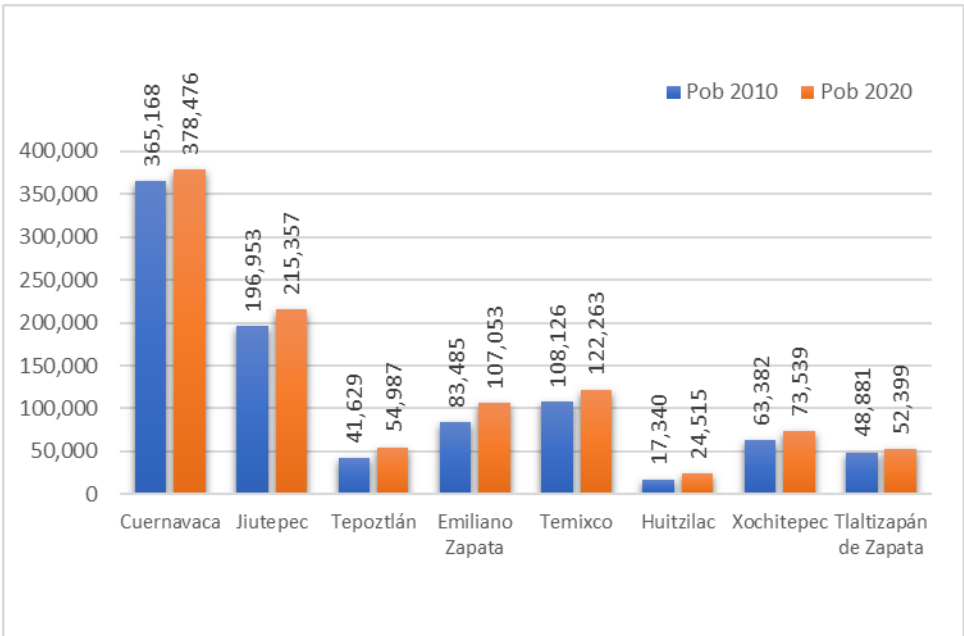
Mapa 2. Representación de la Zona Metropolitana de Cuautla.



Fuente: Secretaría de Desarrollo Sustentable de Morelos.

Con respecto al Estado de Morelos, se cuenta con dos Zonas metropolitanas reconocidas por el gobierno federal y la Secretaría de Desarrollo Sustentable de Morelos. Las cuales se describen a continuación: la Zona Metropolitana de Cuernavaca, referida en adelante como ZMC, cuenta con un aproximado de 924 mil 462 habitantes y está integrado por 8 municipios; Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco, Huitzilac, Tepoztlán, Xochitepec y Tlaltizapán (Ver Mapa1). Y la Zona Metropolitana de Cuautla, cuenta con un aproximado de 434 mil 147 habitantes y está integrado por 6 municipios Cuautla, Atlatlahucan, Ayala, Tlayacapan, Yautepec y Yecapixtla (Ver Mapa 2).

Gráfico 4. Crecimiento de la población en municipios que conforman la zona Metropolitana de Morelos.



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2010 y 2020.

Para efectos de esta investigación es pertinente exponer las características de la Zona Metropolitana de Cuernavaca; dicho territorio es clasificado como metrópoli principalmente por su número de población actual, que cuenta con una tasa de crecimiento del 1.3% anual, mismo que de acuerdo con la CONAPO (2012) se estima

que para el 2025 rebase el millón de habitantes, desarrollo que se considera estable en comparación de otras zonas han crecido extraordinariamente. Como puede advertirse en el Gráfico 4, de los municipios que integran la ZMC contrario a lo que puede pensarse, son Huitzilac, Emiliano Zapata y Tepoztlán los de mayor crecimiento poblacional, mientras que Cuernavaca como cabecera política apenas registro un crecimiento de 3,6%. En términos generales, en estos diez años la población total de la zona creció 11.20%.

### **2.3.2. La movilidad urbana y el transporte público en la ZMC**

Lo anterior indica que la zona a últimos años no solo ha crecido en términos poblacionales sino con ello el aumento de la necesidad de infraestructura urbana y servicios públicos. Entre estos, el servicio de transporte público ha aumentado su demanda para vincular el territorio, su población y sus actividades económicas. De acuerdo a datos recabados por León et al (2019), el transporte público de la ZMC “alberga diariamente más de 300 mil viajes dentro de sus 36 rutas y 2,492 unidades registradas (Decreto N° 992, 2016), de los cuales el sistema se enfoca en las trayectorias de 11 rutas, las cuales son: 1,4, 7, 9, 13, 15, 17,19, 20 y CTM” (P. 2).

Siguiendo a los autores, el medio de traslado que utiliza la población para llegar a las escuelas emplea más de una forma como: vehículos públicos como rutas, taxis, combis, representando el segundo medio de transporte más utilizado. Aproximadamente, 36 de cada 100 personas hacen uso de ellos, mientras, el 14.4 se desplaza en vehículo particular. Así mismo, para llegar a su centro de trabajo es un poco más de dos quintas partes, 42.4% en transporte público, y el 423.1% en servicio particular (INEGI, 2015).

Por lo que la existencia y uso de servicio público se vuelve indispensable para la movilidad de las ciudades metropolitanas. En los últimos años, el fortalecimiento de esta infraestructura ha sido de suma importancia. De acuerdo con el estudio de movilidad urbana de la zona metropolitana de Cuernavaca realizado por el Gobierno del Estado en 2012, el sistema de movilidad está integrado por la siguiente infraestructura:

Las vialidades o carreteras federales dentro de la ZMC son: 1) Autopista México-Cuernavaca-Acapulco, 2) Autopista La Pera-Tepoztlán- Cuautla. 3) Carretera Federal México-Cuernavaca-Acapulco. 4) Carretera Federal Cuernavaca-Cuautla.

En cuanto a las vialidades o carreteras estatales dentro de la ZMC son: Carretera Cuernavaca-Tepoztlán; Carretera Temixco – Zapata; Carretera Tejalpa- Jiutepec- Zapata- Zacatepec; Carretera Zapata- Crucero Tezoyucan; Carretera Acatlipa – Tezoyuca; Carretera Tepetzingo - Tetecalita - Chiconcuac - Xochitepec - Palo Bolero - Cerro de la Cruz, derivando de Tetecalita un ramal rumbo a Acamilpa y Temimilcingo y otro rumbo a Zacatepec; Carretera Xochicalco Cuentepec- Tetlama; Carretera Tepoztlán- Tlacotenco; Carretera Tepoztlán- Santo Domingo Ocotitlán; Carretera Huitzilac- Zempoala; Acceso Aeropuerto - Tepetzingo y Autopista del Sol; Acceso al Desarrollo Integral Emiliano Zapata.

Mapa 3. Distribución de la movilidad urbana en ZMC de Morelos.



Fuente: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fe33/>

Geográficamente, la mayor parte del uso de la red de transporte pública se requiere en la región conurbada de la capital Cuernavaca, y de ahí hacia los municipios periféricos, como se indica en el mapa 3. Que coincide con las regiones con mayor

dinamismo económico, es decir, donde se concentran empresas, industrias y sector comercial, sustento de la economía regional.

### **2.3.3. El comportamiento delictivo en la ZMC**

En cuanto al comportamiento delictivo, partiremos que en Morelos de acuerdo con la Incidencia delictiva del fuero común 2020 recopilado de las entidades federativas por el Sistema Nacional de Seguridad Pública, de enero a diciembre de ese mismo año, se denunciaron 43 robos al transporte público individual durante este periodo, es decir 3.6 delitos mensuales. Mientras que la cifra registrada para transporte público colectivo fue de 70 robos en este mismo lapso, traduciendo esta cifra a 5.8 delitos mensuales. Lo que significa que se presentan situaciones de inseguridad en el servicio público que privado.

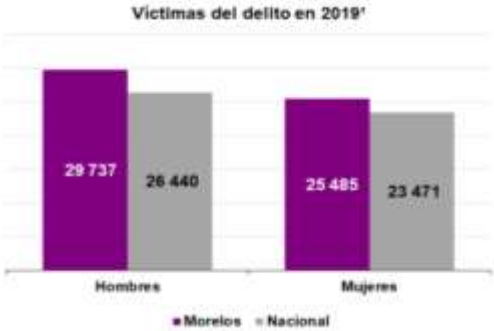
En cuanto a los resultados de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) de 2020, refiere el porcentaje de ciudadanos que perciben inseguridad en su zona en la ZMC fue de 80.8% para el mes de septiembre de ese año y 87.7% para diciembre. Para marzo de 2021 fue de 87.8%, para junio fue de 82.8% y septiembre 80.4%. Lo que quiere decir que la percepción de inseguridad es alta si comparamos que la tasa en 2021 a nivel nacional fue de 66.6%.

Mismos números de denuncias son detonantes para efectos de esta investigación ya que de acuerdo con el último reporte de la ENVIPE 2020, se estima que en el 2019 se denunció tan solo el 10.2% del total de delitos en la zona metropolitana de Cuernavaca; en 2018 fue de 9.4%, mientras que la media para el 2020 sería de 9.76% de los delitos denunciados en este mismo territorio. Lo que indica que la cifra negra, es decir, delitos no denunciados ante la autoridad competente, sigue siendo alta en esta zona del estado.

De las muestras obtenidas en la ENVIPE respecto a la Zona Metropolitana de Cuernavaca, se estima que 33.5% de los hogares tuvo por lo menos una víctima de delito en 2019. Con una tasa de 27 mil 447 por cada 100 mil 000 habitantes, dividida

en 29 mil 737 hombres y 25 mil 485 mujeres por los mismos habitantes (Ver Gráfica 2), donde los hombres han sido el sector más perjudicado por esta inseguridad.

Gráfico 5. Porcentaje de víctimas por sexo entre cada 100 000 habitantes.



Fuente ENVIPE 2020.

Gráfico 6 porcentaje de carpetas de investigación abiertas y estatus de estas de acuerdo con los delitos.



Fuente ENVIPE 2020.

De los delitos totales denunciados ante el Ministerio Público, solo se inició una carpeta de investigación en el 69% de los casos denunciados (Ver Gráfica 3), mientras que 31% restante no existieron elementos para abrir con una carpeta de investigación. Entre las razones de porque las víctimas no denuncian los delitos: 26% por considerar una pérdida de tiempo mientras que un 19.8% afirma sentir desconfianza de las autoridades. Se suma el grado de parálisis en el avance de las carpetas, puesto que

44% no tienen ningún resultado, 29% sigue en trámite, 7.5% pudo recuperar sus bienes, 3.7% solamente se puso al delincuente a disposición de un Juez.

Para los delitos con más frecuencia en la zona durante el 2019, se registra en primer lugar el robo o asalto en calle o transporte público, con una tasa de 8 mil 988 por cada 100 mil habitantes (Ver Gráfica 4), mientras que en segundo lugar se encuentra la extorsión con una tasa de 8 mil 780 por la misma cantidad de habitantes. En tercer lugar, se encuentra el fraude con una tasa de 6 mil 182 por cada 100 000 habitantes. Que en resumen indica que la inseguridad en espacios públicos como son los colectivos de las rutas de transporte público son los más recurrentes y visibilizados por los ciudadanos.

Gráfico 7. Tasa de delitos por tipo, ZMC.



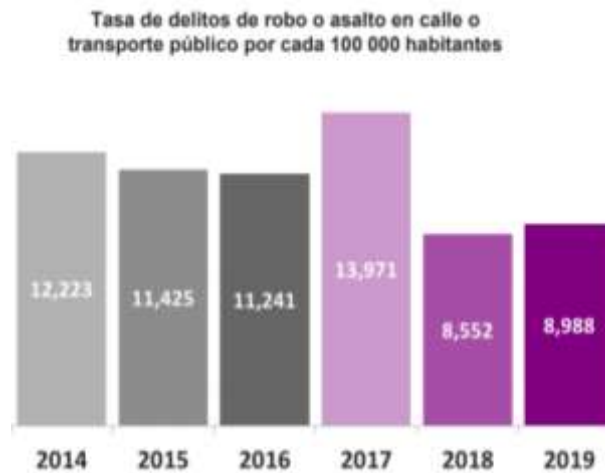
Fuente ENVIPE 2020.

La población de entre 18 y más años considera que la inseguridad es el mayor problema tanto en la zona como en el Estado, mientras que el 52.9% considera que su entorno es inseguro. Un dato de especial interés es que el 74.9% considera inseguro el transporte público, siendo este el segundo lugar de esta percepción, en primer lugar, se registró el cajero automático. La ENVIPE permite estimar que para 2019, el robo o asalto en calle o transporte público en el estado de Morelos representó una tasa de 8 mil 988 por cada 100 mil habitantes (Ver Gráfico 5). Lo que confirma el



servicio de transporte público, como espacio más recurrente en la vida cotidiana, en donde ocurren actos de inseguridad pública y que son percibidos por la ciudadanía.

Gráfico 8. Tasa del robo o asalto en calle o transporte público en los últimos años por cada 100 000 habitantes.



Fuente ENVIPE 2020.

En cuanto al nivel de confianza en autoridades de seguridad pública, seguridad nacional, procuración e impartición de justicia en el estado de Morelos, 93.3% de la población de 18 años y más identifica a la Marina como la autoridad que mayor confianza le inspira con mucha o algo de confianza, seguida de la Guardia Nacional con 90.3 por ciento. Las corporaciones policiales locales son las peor evaluadas.

Por otro lado, sobre la percepción de corrupción respecto de las autoridades de seguridad y de justicia en el estado de Morelos, 77.9% de la población de 18 años y más considera que la Policía de Tránsito es corrupta, seguida de los Jueces con 76.1 por ciento y la policía municipal preventiva con 70%.

Durante 2019, en cuanto al conocimiento de la sociedad en el estado de Morelos, respecto de acciones realizadas para mejorar la seguridad pública en su localidad, 53.4% de la población identifica mejoras en el alumbrado público, seguido de mayor patrullaje y vigilancia policiaca con 44.6 por ciento.

Frente a este contexto de inseguridad que se enfrentan los morelenses en su contexto más próximo, y en particular en un espacio de la vida cotidiana que es el transporte público, que como vimos, es de vital e irremplazable importancia para la circulación de personas y capitales, que le dota de dinamismo a la economía local, nos preguntamos, ¿Qué hace el gobierno respecto a esta situación?

## **2.4. Políticas de prevención en la zona metropolitana**

Cómo se ha revisado en el apartado anterior, la situación delictiva de la zona metropolitana de Cuernavaca es de consideración, puesto que además del incremento en el número de delitos, los espacios públicos son los más vulnerables. Siendo el objeto de investigación uno de los espacios comunes de más uso por la ciudadanía, el transporte público debe de considerarse como un espacio no solo físico sino también social en donde transcurre la vida miles de ciudadanos de la entidad.

Por eso en este apartado es importante analizar desde lo general a lo particular, las políticas desarrolladas por las autoridades estatales y municipales, para comprender las intenciones gubernamentales para atender la problemática y sobre todo comprender los esfuerzos específicos para esta situación en particular.

### **2.4.1. Política de prevención del estado de Morelos**

En el *Plan de Desarrollo Estatal* (en adelante PEDM) 2019-2024 del Estado Morelos, el gobernador Cuauhtémoc Blanco Bravo estableció como objetivo “buscar el bienestar de la ciudadanía y generar mejores condiciones de vida para las familias de todos los morelenses”. Documento que “privilegia la búsqueda de la paz, seguridad social, unidad, armonía, justicia social, productividad, competitividad y modernidad”. Así mismo da entender que enfocando a la prevalencia de la paz y seguridad en su eje rector número uno, es de gran importancia la búsqueda incondicional de la seguridad en el Estado.

A continuación, se cita textualmente la misión y visión que se encuentra descrita en el PEDM:

Misión: Somos un Gobierno que otorga bienes y servicios de calidad, enfocados a la paz, Gobernanza, justicia social y desarrollo económico sustentable, que fortalece la transparencia y la rendición de cuentas en el ejercicio de la Administración Pública para mejorar el bienestar de los Morelenses.

Visión: El estado de Morelos es anfitrión del mundo, con una sociedad que vive en paz social, basada en la seguridad, la justicia y el apego al estado de derecho; con inclusión social y desarrollo económico sustentable. (PEDM, 2018:11)

Como ya se ha mencionado el eje rector 1 del PEDM es exclusivo al tema de la seguridad pública. Este primer eje lleva por nombre *Paz y Seguridad para los Morelenses*, donde refrenda el compromiso de “Recuperar la tranquilidad, paz social y seguridad para proteger la integridad física, la propia vida y patrimonio de los morelenses”. Esto dividido a través de 5 ejes: Seguridad Pública, Prevención del Delito, Procuración de Justicia, Derechos Humanos y Protección Civil.

De estos puntos en el PEDM, para seguridad pública se le reconoce que es la primera demanda en la sociedad tanto para en el país como en el Estado de Morelos. Al igual que las mismas estadísticas de la ENVIPE, se reconoce que en el primer lugar de los delitos más frecuentes se encuentra el robo o asalto en calle o transporte público, las cuales según el PEDM han sido resultado del alza en los “niveles de violencia y delincuencia registrados en los últimos años” que han contado con escasos niveles de éxito en las estrategias realizadas para combatir la misma delincuencia. Esto luego que se considera que antes del 2018 los gobiernos y sus respectivas entidades de seguridad no contaban con lo necesario para darle frente a esta problemática. Estableciendo para ello el siguiente objetivo estratégico:

- Mejorar las condiciones de seguridad pública en el estado para recuperar la paz y la tranquilidad de los morelenses, generando así las condiciones para su desarrollo humano integral.

Y las siguientes estrategias:

1.1.1. Estrategia Fortalecer las capacidades institucionales y tecnológicas de los cuerpos de seguridad pública.

1.1.2 Estrategia Disminuir la incidencia delictiva en el estado de Morelos

Con respecto al apartado de prevención del delito del PEDM, refiere que las instituciones encargadas del tema han sido deficientes a solo orientarse en el asunto de la violencia escolar, pero, como refiere el documento, “omite el combate a los demás factores generadores de la violencia y la delincuencia en los municipios, por lo que sus resultados no son efectivos ni integrales” (2018: p. 30). También aborda en el eje sobre la importancia de consolidar los Consejos de Honor y justicia para vigilar la correcta aplicación de la norma policial; y del impacto que significaría la operación correcta del Centro de comando, control y computo (C5).

Ante este diagnóstico, el gobierno del estado estableció en su planeación objetivos estratégicos como los siguientes:

- La participación ciudadana en la implementación de políticas públicas de prevención de la violencia.
- Fortalecer y mejorar el sistema de reinserción social en Morelos.

Como objetivo estratégico determina “Promover la participación ciudadana en la ejecución de políticas públicas para la prevención social con el objeto de fortalecer los factores de protección de la violencia y la delincuencia e incidir en las causas y factores que la generan” (PEDM, 2018) mientras que para el objetivo de desarrollo sostenible vinculado cuenta con la estrategia de “Implementar acciones en materia de prevención social de la violencia, para crear una cultura de autoprotección y denuncia (PEDM, 2018)”. Entre sus líneas de acción destacan las siguientes:

- Instrumentar acciones de prevención con la participación de instituciones educativas, organizaciones civiles y ciudadanía en general.
- Consolidar la operatividad y funcionamiento de los Comités de Vigilancia Vecinal.

- Implementar acciones de prevención y proximidad comunitaria basada en el enfoque de solución de problemas.
- Realizar campañas para fomentar en la ciudadanía la cultura de la legalidad y de la denuncia.
- Implementar programas dirigidos a la población encaminados al fortalecimiento de valores y prevención de conductas violentas.
- Vincular a la ciudadanía a través de la Unidad Especializada de Atención a Mujeres Víctimas de Violencia, Patrulla Juvenil y Orquesta CES.

Es de importancia mencionar el Programa Sectorial de la Seguridad Pública (en adelante PSSP), por la naturaleza de esta investigación. Ya que de este se entorna la operación del sistema de seguridad de Morelos. Al igual que el PEDM el PSSP. Cuentan con un marco jurídico para su desarrollo, bajo leyes nacionales y estatales que justifican su operación, de primera instancia como todo proyecto cuenta con misión y visión las cuales serán citadas textualmente a continuación.

Misión: Contribuir a la implementación de políticas públicas, en coordinación con los tres órdenes de gobierno y representantes de la sociedad civil, para preservar la estabilidad social, la seguridad ciudadana y el desarrollo del Estado, en el marco de la Coordinación Estatal de Seguridad para la Construcción de la Paz.

Visión: Ser el instrumento normativo de la Comisión Estatal Seguridad Pública que contribuya de manera exitosa a salvaguardar la seguridad de los ciudadanos, preservación del orden, la prevención de la violencia y la delincuencia, así como la reinserción social (PSSP, 2018:12)

Al igual que muchos proyectos de seguridad el PSSP se basan en los reconocimientos de los datos estadísticos recopilados por el INEGI a través de las encuesta ENVIPE y en datos documentales provenientes del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP), lo que se hace notar que para la elaboración de este

documento, no se reconoce entre los primeros delitos que acomplejan al Estado, al robo o asalto en calle o transporte público, siendo lo contrario reflejado en las encuestas del ENVIPE. En el 2018, año diagnosticado por el PSSP, quien colocó a este delito en segundo lugar con una tasa de 25.7 por cada 100 000 habitantes. Mientras que en 2017 año antecesor se localizó en el mismo sitio.

En este mismo documento se afirma que la administración del gobierno recibió el Estado con concentración de los delitos en cuatro de los ocho municipios de la zona metropolitana de Cuernavaca, siendo estos Cuernavaca, Jiutepec, Temixco y Emiliano Zapata (Ver mapa 4).

Mapa 4 Municipios con mayor porcentaje en incidencia delictiva, 2018.



Fuente: Comisión Estatal de Seguridad Pública. Centro Estatal de Análisis de Información sobre Seguridad Pública citado en el Programa Sectorial de la Seguridad Pública (PSSP)

En el diagnóstico en cuanto a los policías existentes en el tiempo de recepción del gobierno, la Comisión Estatal de Seguridad de Morelos contaba con mil 8 policías, que dan una cobertura de 0.5 policías por cada mil habitantes, por debajo del rubro internacional entre los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el cual es de 2.8 policías por cada mil habitantes, al igual que se encontraba debajo del promedio nacional de 0.8 policías por cada mil habitantes. Situación que empeoró cuando se revisó el reporte de control de confianza, ya que un 99.8% de los elementos habrían sido evaluados y 2.48% obtuvieron resultado no aprobatorio, dando como resultado real de las fuerzas estatales de 981 elementos es decir un 0.48 policía

por cada mil habitantes. Del total antes mencionado solo 348 policías contaban con resultados aprobados para el Certificado Único Policial (CUP) es decir 34% del estado de fuerza contaba con las habilidades que requiere esta certificación<sup>1</sup>.

Para darle frente a la violencia y delincuencia el gobierno reafirma la estrategia de unificación de tácticas entre los tres niveles de gobierno, esto bajo dos pilares de fundamentales de operación, los cuales se mencionan a continuación:

- Fortalecer las capacidades de la policía, privilegiando las tácticas preventivas.
- Combatir las causas generadoras de violencia, es decir, combatir la violencia sin violencia.

Todas estas acciones el PSSP reconoce que son encaminadas para hacer frente a los factores de riesgos detonantes a hechos delictivos además que se fortalecen los factores de protección, que pueden ser “exógenos (externos del individuo), como endógenos (propios del individuo) (PSSP, 2019)”.

Mapa 5. Regionalización operativa en los municipios de Morelos.



Fuente: Comisión Estatal de Seguridad Pública. Centro Estatal de Análisis de Información sobre Seguridad Pública citado en el Programa Sectorial de la Seguridad Pública (PSSP).

<sup>1</sup> Las cuales se enlistan a continuación:

- Evaluación de control de confianza
- Evaluación de competencias básicas o profesionales
- Evaluación del desempeño o del desempeño académico
- Formación inicial o equivalente.

A esto se le suma el refrendo de la participación civil y grupos no gubernamentales para las consultas de tomas de decisiones en temas de seguridad pública, haciendo una estrategia incluyente a la hora de combatir contra la inseguridad. A lo que se resume que en este gobierno estatal se “trabajarán las causas generadoras de violencia, incluyendo la transición de un esquema de seguridad pública a uno de seguridad ciudadana” a lo que se incluirá “la elaboración de la Ley Estatal de Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia para el Estado de Morelos” (PSSP, 2019).

Otra de las estrategias concretas es la focalización por regiones que consta de dividir el estado en cuatro regiones (Ver mapa 5) para combatir la delincuencia, pero para efectos de esta investigación no es de relevancia el hecho de dividirse en este número y mucho más que geográficamente no se atiende las exclusividades de las zonas metropolitanas.

Por último, la creación de políticas de prevención con participación ciudadana, en este apartado es otra estrategia donde se destacan los buenos resultados internacionales que se han obtenido por la participación civil y grupos no gubernamentales en la creación de políticas públicas, a lo que se unen “estrategias de prevención con transversalidad de género, encaminadas a prevenir, atender y erradicar los diferentes tipos de violencias, en los distintos ámbitos de desenvolvimiento (PSSP.2019)” como pueden ser el entorno familiar, escolar, comunitario, entre otros, además se planifico la creación de una Ley de Prevención de la Violencia y el Delito, incluyendo la participación de la ciudadanía.

Pero como se puede advertir, no contempla o se enuncian objetivos ni estrategias específicas para atender el problema de la inseguridad en el transporte público, aun cuando los datos oficiales reconocen la situación que existe en este servicio público. Ni el plan estatal ni el programa sectorial los enuncian dentro de las estructuras de sus acciones.

#### **2.4.2. Políticas de prevención municipales**

Ahora bien, para comprender si los gobiernos municipales que integran la zona metropolitana incluyen dentro de sus documentos normativos el reconocimiento de la problemática y si lo incluyen dentro de sus planes de acción.



## **Cuernavaca**

El Plan Municipal de Desarrollo de Cuernavaca (PMDC) 2019-2021, incluye como objetivo general, un ordenamiento que estimularían a los nuevos retos que se reconocen del tercer milenio, “auspiciar la construcción de una economía más competitiva, reordenar el territorio; protegería al medio ambiente; mejoraría la calidad de los servicios públicos (2019)”. En cuanto al tema de análisis, en el eje 4: Paz y Seguridad; se reconoció a la inseguridad como una problemática que debe de tener una pronta solución, se expuso, que no fue un asunto exclusivo de Cuernavaca, ya que se encontraba documentado que era una incidencia en todo el territorio nacional. Mismo hecho que en el texto se le atribuyó a la desigualdad social y la falta de oportunidades. Así mismo en el diagnóstico se tomó en cuenta a la sociedad civil tanto como a las entidades del sistema de seguridad pública de los tres niveles de gobierno para la elaboración y ejecución de estrategias para erradicar la inseguridad.

La política del municipio, de acuerdo al plan, se fundamenta en el eje 4 denominado *Paz y Seguridad*, que se basó en 3 estrategias:

- Política de prevención para la seguridad ciudadana
- Política de protección ciudadana
- Política de participación ciudadana

La *Política de prevención para la seguridad ciudadana* trató del “mejoramiento del equipamiento”, “el uso de nuevas estrategias” y una “correcta capacitación al personal, tanto en la correcta realización de sus funciones, como en materia de derechos humanos y el uso de nuevas tecnologías (PMDC, 2019)”. Trató de involucrar a los grupos sociales organizados en los programas de protección civil para la atención de eventos, que puedan poner en peligro la comunidad.

La Política de participación ciudadana como su nombre lo dice fomentó la participación de la ciudadanía buscando mecanismos para que pudieran ser participe en los ejercicios de toma de decisiones en materia de seguridad donde los grupos no gubernamentales

“expresaron una exigencia moral y política de participación concertada para establecer objetivos y acciones y asegurar que estos vayan de acuerdo con la satisfacción de las principales prioridades de la sociedad de Cuernavaca (PMDC, 2019)”.

### ***Emiliano Zapata***

Con respecto al Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021 de Emiliano Zapata (PMDEZ), en el eje 1 bajo el nombre de Participación Social en la Construcción de la Paz y Seguridad, el cual contó con 10 líneas de trabajo<sup>2</sup>. En los puntos de Seguridad Pública y prevención del delito, se refirió que “Sin tener cifras oficiales, pero teniendo la información general del municipio” se “afirmar que el secuestro en el municipio tuvo una considerable baja, al igual que los delitos de extorsión o cobro de piso y los incidentes relacionados con el narcomenudeo (PMDEZ, 2019).

Solo reconoció que en materia de inseguridad fue pertinente tener un mando coordinado tal como se plantea en el Plan de Desarrollo Estatal. En “donde se tenga opinión y participación de ambos niveles de gobierno en el conocimiento de la información” además se expuso que las “estrategias siguen perteneciendo al Estado, pero el Mando designado al municipio ya no es independiente, sino que rinde informe y recibe información de la autoridad municipal (PMDEZ, 2019)”. También hizo un breve hincapié en la disminución de las actividades delictivas en el municipio, dando entender que este asunto no acomplejaba a la población, sin embargo se reconoció que “la ciudadanía sigue guardando precauciones, porque los tiempos actuales así lo marcan” donde según resultados de una consulta a la sociedad, su principal medida de prevención para la inseguridad fue el “no difundir información en las redes sociales. Casi al mismo nivel que el mantenerse alerta en el transporte público (PMDEZ, 2019)”. Se asegura que con estos dos datos se dejaba expuesta la vulnerabilidad de los habitantes de Emiliano Zapata donde dichos datos se convirtieron en materia de trabajo del sistema de seguridad.

---

<sup>2</sup> Seguridad Pública, Prevención del Delito, Secretariado Ejecutivo del Consejo Municipal de Seguridad Pública, Instancia de la Mujer, Juez de Paz, Derechos Humanos, Protección de los Derechos de las Niñas y los Niños, Principio de No Discriminación, Protección Civil y Bomberos e Instancia de la Mujer.

Uno de los objetivos estratégicos de su plan estableció la coordinación del municipio “con el Gobierno del Estado para recuperar la paz y la tranquilidad de los habitantes de Emiliano Zapata, generando así las condiciones para un mejor desarrollo humano integral” bajo la estrategia de “Coadyuvar con el Gobierno del Estado y la Comisión Estatal de Seguridad para fortalecer las capacidades institucionales y tecnológicas de los cuerpos de seguridad pública (PMDEZ, 2019)”.

Si bien tiene objetivos relativos a la movilidad urbana, estos se plantean en cuanto a vigilancia vial solamente: “el municipio de Emiliano Zapata tenga debidamente señalizadas las vialidades en beneficio de la seguridad y orden para peatones y conductores” bajo la estrategia de “contar con vialidades primarias y secundarias con señalamientos viales adecuados que brinden seguridad a los peatones y conductores (PMDEZ, 2019)”. Y otro más es respecto a la creación del “Consejo Municipal del Transporte como una entidad social donde converja el Gobierno Municipal con proveedores de servicio de transporte” aunándose “una representatividad de los usuarios del transporte, y entre todos otorguen una visión mejorada de los que debe ser un servicio adecuado”. Este último plantea:

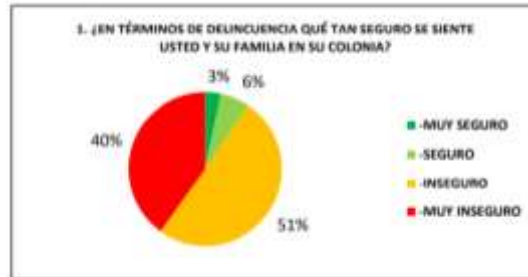
- Identificar las diferentes modalidades de transportistas que dan servicio en nuestro territorio y verificar que cuenten con los requisitos de la normatividad estatal.
- Detectar los niveles de queja ciudadana que tienen cada uno de los rubros de transporte.

### ***Jiutepec***

El Plan Municipal De Desarrollo 2019-2021 de Jiutepec (PMDJ) contuvo como eje 1 el tema de *Paz y Seguridad para los Jiutepequenses*. A través de mesas de trabajo y de encuestas, determinaron que 51% de los participantes se sintió inseguro, mientras que el 40% declaró sentirse muy inseguro (ver Gráfica 7). En una segunda pregunta sobre el tema de seguridad, 30% de los encuestados en la mesa de trabajo confesaron saber o haber escuchado que el robo (general) ocurría con mayor frecuencia dentro de su

comunidad, en segundo lugar, con 16% de la población comentó saber de robo de autos y mientras que un 11% dijo saber de homicidios. (ver Gráfica 8).

Gráfico 9. Percepción de seguridad de los Jiutepequenses.



Fuente: Plan Municipal De Desarrollo 2019-2021 de Jiutepec.

Gráfico 10. Delitos que se sabe es de mayor frecuencia en Jiutepec.



Fuente: Plan Municipal De Desarrollo 2019-2021 de Jiutepec.

También se identificó en el documento que el gobierno de Jiutepec reconoce que en materia de Seguridad Pública es preocupante, debido al incremento de índices delictivos que se sufre a nivel Nacional, estatal, y por supuesto municipal. De este diagnóstico la administración propuso una política de inclusión en materia de seguridad donde la sociedad y gobierno trabajaran de la mano en estrategias de este tema, “dándole mayor importancia a la prevención del delito y no solo al combate contra la delincuencia (PMDJ, 2019)”.

En su Programa Sectorial de Seguridad Pública y en el Programa de participación ciudadana, incorporan como elemento base la prevención del delito. Para el primer

programa se tuvo como objetivo “Garantizar la paz, la integridad física, los derechos y el patrimonio de los habitantes del municipio, en un marco de respeto a la ley y los derechos humanos”. Bajo la estrategia de “Implementar acciones para prevenir y combatir la comisión de delitos (PMDJ, 2019)”. Misma que se propuso ejecutar con las siguientes líneas de acción:

- Implementar en el municipio el Mando Coordinado Policía Estatal como medida para fortalecer la capacidad de respuesta de las corporaciones del Estado y el municipio en la prevención y combate del delito.
- Coordinar con representantes de las instituciones de seguridad de los tres órdenes de gobierno, programas y acciones que prevengan y combatan los hechos delictivos.

Mientras que para el Programa de participación ciudadana como elemento base en la prevención del delito, se contó con el objetivo de “lograr la participación de la ciudadanía en temas de seguridad pública, así como las organizaciones de la sociedad civil” bajo la estrategia de “implementar políticas de participación ciudadana y de las organizaciones de la sociedad civil con el fin de disminuir gradualmente la comisión de delitos (PMDJ, 2019)”. Esto bajo la siguiente línea de acción:

- Foros ciudadanos cada determinado tiempo dentro de las comunidades del municipio, para conocer de viva voz las necesidades de cada una de estas en materia de seguridad pública, talleres sobre violencia intrafamiliar, atención de adicciones.

### ***Huitzilac***

El Plan Municipal de Desarrollo 2019-2021 de Huitzilac (en adelante PMDH), partió de un diagnóstico participativo para lo cual se realizaron encuestas donde se recopiló que 61% de los participantes se sintió inseguro, mientras que el 22% declaró sentirse muy inseguro. En su eje 1 lleva por nombre *Paz y Seguridad para los Huitzilaquenses*. En donde se establecen el lineamiento que pretendió seguir el municipio para combatir la delincuencia. Como diagnóstico en el tema de seguridad, uno de los problemas

relevantes sobre el tema, fue que en su tiempo “a nivel nacional, estatal y municipal, la confianza y credibilidad hacia los cuerpos y Sistemas de Seguridad se encontraban en deterioro” esto se le atribuyó a causas como la “falta de transparencia y rendición de cuentas de los sistemas de seguridad pública (PMDH, 2019)”, falta de elementos capacitados, corrupción entre otros.

Mientras que en el aparatado de prevención del delito en el PMDH era más bien un apartado de marco conceptual aunado a que se reconoció que la inseguridad es uno de los “grandes problemas de México” mismo que “se manifiesta en dos formas: por el crecimiento de los delitos y por la presencia del narcotráfico (2019)”.

En este eje 1, Paz y Seguridad para los Huitzilaquenses. Se enlistan los siguientes temas de trabajo:

- Seguridad Pública <sup>3</sup>
- Tránsito Y Protección Ciudadana
- Prevención del Delito y
- Protección Civil.

Para la prevención del delito destacaron los siguientes proyectos y/o programas: Comvives (Comité de Vigilancia Vecinal: con un objetivo de “trabajar en acciones de autoseguridad que generen un ambiente seguro” con una estrategia de “habilitar casetas de vigilancia en diferentes puntos estratégicos y con el reporte de los

---

<sup>3</sup> Para la seguridad pública destacan los siguientes proyectos y/o programas:

Seguridad pública: con objetivo de “servicio eficiente y eficaz en el municipio” ayudado de la estrategia de tener “elementos de seguridad más y mejor pagados para la impartición de justicia” misma estrategia estará bajo las líneas de trabajo de tener “centro de seguridad municipal eficiente y confiable con la dirección compartida entre el comisionado del mando único y la administración municipal (PMDH 2019)”.

Auxiliares de seguridad: con un objetivo “repartir la carga de trabajo policial con la participación ciudadana” con la estrategia de “diseñar programas para la colaboración ciudadanía-policía” con la línea de acción de “establecer la variante de auxiliares de seguridad preparando a ciudadanos para realizar tareas de apoyo y vigilancia ciudadana, pero coordinados con el mando único (PMDH, 2019)”.

Participación ciudadana: con un objetivo de “concientizar a la población de la importancia en su participación con ente” con una estrategia de “fomentar una sociedad activa en el combate a la delincuencia” bajo la línea de trabajo de “realizar acciones dirigidas a fomentar en la sociedad la cultura de la denuncia, garantizando a la ciudadanía que no existirán posibles represalias (PMDH, 2019)”

ciudadanos, acudir a lo auxilios en el menor tiempo posible” bajo las siguientes líneas de acción, “capacitar al personal, agenda con talleres con los Comvives, estar atentos a los auxilios en las comunidades y canalizarlos a las partes operativas de seguridad (PMDH, 2019)”.

Comunidad segura: con el objetivo de que se llevara a cabo las “capacitaciones de pláticas de prevención a las diferentes comunidades” con una estrategia de que “por medio del centro estatal de prevención del delito estatal, definir una agenda para impartir las capacitaciones de: primeros auxilios, talleres para padres, denuncia ciudadana etc.” Bajo las siguientes líneas de acción: “enseñarles a replicar la cultura de la prevención. Realizar logística y agendar las capacitaciones (PMDH, 2019)”.

Patrulla juvenil: con el objetivo de “crear un ambiente para lograr una cohesión social, para fomentar los valores de patriotismos, lealtad, espíritu de cuerpo, responsabilidad con una vida sana, nacionalismo y levantar el autoestima en los jóvenes” la estrategia se hizo “mediante el programa patrulla juvenil del estado de Morelos, impartir a nivel escolar y comunitario las diferentes actividades como son: orden cerrado” respetando la líneas de acción empezando por la “coordinación permanente con el área de deportes para canalizar actividades fundamentales cómo karate o kinboxing”. A demás generar “Espacios adecuados en nivel comunitario (auditorio municipal) estableciendo cursos sabatinos en calidad de un programa gratis y permanente (PMDH, 2019)”.

### ***Temixco***

En el listado de los compromisos figura como principal la seguridad ciudadana misma que se propone atender “priorizando las causas que motivan al fenómeno inseguridad pública. En este sentido, el trabajo en la prevención del delito asumirá especial tratamiento (PMDT, 2019)”. Dando importancia a la participación ciudadana ya que el gobierno de esta administración también manejó una política de inclusión en los temas de interés.

Uno de los objetivos específicos y además relacionados a esta investigación es “Construir progresiva y ascendentemente una Sociedad Protegida, en la que los

habitantes del municipio accedan a la seguridad pública, al tránsito ordenado, a la protección civil y sobre todo al respeto y la garantía de sus derechos humanos (PMDT, 2019)".

En el PMDT podemos encontrar que, en sus puntos relacionados a la seguridad, hicieron mucho más énfasis a la seguridad respectiva al resguardar los derechos humanos. Con estrategias que tuvieron como objetivos el concientizar a la población sobre el tema.

Una primera estrategia es "Concientizar a la población femenina temixquense sobre la inadmisión de la práctica de la violencia". Con el objetivo de "establecer vínculos con el sector social que desarrollen actividades relacionadas con la materia de seguridad pública, prevención del delito, procuración de justicia, cultura cívica y reinserción social (PMDT, 2019)".

Una segunda estrategia fue "Concientizar a la población joven del municipio de Temixco sobre la inadmisión de la violencia dentro de la relación del noviazgo". Con el objetivo de "Que los alumnos y alumnas desde 6° de primaria, secundaria y preparatoria, conozcan los rasgos de la violencia en el noviazgo, las consecuencias de vivir en una relación conflictiva y cómo se pueden evitar estas actitudes (PMDT, 2019)".

Una estrategia más es "Generar planes de trabajo de las diferentes instituciones educativas del municipio, con el fin de agendar las reuniones que permitan realizar la capacitación a través de talleres sobre aspectos relacionados con los proyectos a desarrollar" con el objetivo de "Impulsar acciones para el desarrollo de programas en la prevención de la violencia escolar y equidad género en las diferentes instituciones educativas (PMDT, 2019)".

Como una última estrategia en relación a esta investigación fue de "Realizar mecanismos sobre puntos operativos para prevenir, erradicar conductas antisociales, así como planear y ejecutar acciones preventivas que permitan el bienestar y tranquilidad social del municipio" donde se buscaría "realizar de manera periódicas reuniones de trabajo con los diferentes municipios aledaños al nuestro" con una estrategia de "Incremento el Estado de fuerza policía con el fin de generar más presencia de personal operativo sobre



las distintas colonias del municipio, esto apoyado con la asignación de parque vehicular (PMDT, 2019)".

### ***Tepoztlán***

El diagnóstico encontrado en el Plan Municipal de Desarrollo de Tepoztlán 2019-2021 (en adelante PMDT) en cuanto al tema de seguridad y prevención del delito fue un dato arrojado por la Fiscalía General del Estado quien indica que en el periodo enero-julio de 2015, fueron registrados 408 delitos denunciados, donde la administración del ayuntamiento adjudica que "132 son delitos que por su naturaleza pueden ser prevenibles, representan el 32% del total de la incidencia en el municipio (2019)" (ver Gráfica 9) es decir que la administración reconoció a estos, como delitos que pudieron ser prevenidos mediante esfuerzos realizados principalmente por parte del ayuntamiento. Sin aclarar una política inclusiva en este apartado diagnóstico.

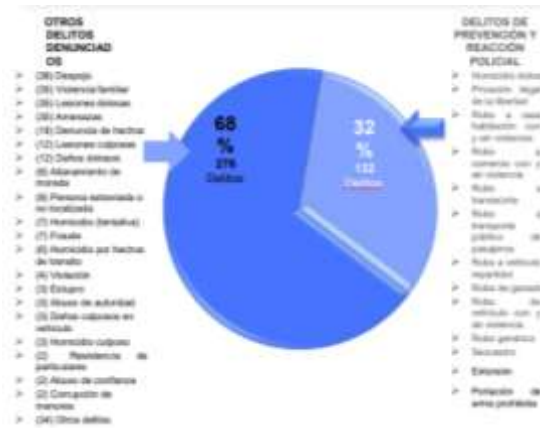
Este breve diagnóstico fue materia para el desarrollo del Eje 4 que llevó por nombre Paz y Seguridad Municipal, donde como preámbulo se reconoció trabajar con "empeño y compromiso con las autoridades federales y estatales para que la población viva con libertad, seguridad y paz social". Donde además se buscaba con esta unión de gobiernos "prevenir y combatir la delincuencia en todas sus modalidades atendiendo prioritariamente las causas generadoras con la participación corresponsable de la sociedad (2019)".

Para buscar sus objetivos se propuso trabajar sobre los siguientes temas de interés:

- Prevención del Delito
- Capacitación a los Cuerpos Policiacos
- Derechos Humanos
- Protección Civil
- Equipamiento a los Cuerpos de Seguridad

- Evaluaciones a los Elementos de Seguridad Pública Programa y/o Proyecto: Exámenes De Control De Control De Confianza

Gráfico 11. Porcentaje de los delitos denunciados y prevenibles.



Fuente: PMDTPZ 2019.

Para efectos de esta investigación es pertinente describir lo encontrado en el punto de prevención del delito. Donde se tuvo como programa único el que se describe a continuación: Análisis, planeación y coordinación de la seguridad pública y tránsito para la prevención del delito y ordenamiento del transporte. Donde se pretendió tener como objetivo el “Promover acciones que mejoren el nivel de desarrollo y condiciones de vida que prevengan conductas delictivas” en los diferentes espacios del territorio “del municipio, y que garanticen a toda la población el goce de sus derechos y libertades (PMDTPZ, 2019)”.

De este mimo destacaron las siguientes estrategias:

- “Fomentar la cultura de legalidad y el combate a las organizaciones delictivas y al narcomenudeo a través del fortalecimiento del tejido social (PMDTPZ, 2019)”.
- “Reforzar la seguridad y la cultura de prevención en las escuelas, con la participación e intervención de los maestros, padres de familia y la comunidad, a fin de lograr escuelas seguras sin la amenaza de drogas, priorizando las escuelas ubicadas en las zonas de mayor índice delictivo (PMDTPZ, 2019)”.

De la cual se incidieron las siguientes líneas de acción:

- Rehabilitación para quienes deciden alejarse de las adicciones.
- Consejos Escolares de Participación Social como el órgano estratégico articulador de la acción de profesores, alumnos y padres de familia.
- Talleres sobre prevención del delito.
- Grupos de reacción inmediata para el combate efectivo de los diversos delitos.
- Unidades especializadas para la prevención y combate de delitos específicos.
- Unidades especializadas para la prevención y combate de delitos específicos.

### ***Tlaltizapán***

Como principal diagnostico también conto con datos recopilados por la Fiscalía General del Estado quien señala que 282 delitos se denunciaron en el periodo enero-julio de 2015 y de estos “115 son delitos que por su naturaleza pueden ser prevenibles, representan el 41% del total de la incidencia en el municipio (PMDTTZ, 2019)”. Con el mismo entendimiento que estos últimos fueron delitos prevenibles con trabajo de prevención.

A demás en el Plan Municipal de Desarrollo de Tlaltizapán 2019-2021 (en adelante PMDTTZ) reconoció la participación de la sociedad civil y personajes del gobierno entre otro, para la elaboración de este lineamiento, donde se informó que se obtuvo 1 mil 407 peticiones recibidas 149 perfiladas al tema de Seguridad mismas que se clasificaron en un apartado llamado Seguridad Pública, Transito Y Protección Civil. Mimas que arrojaron que el 59% de las recopiladas son perfiladas a Mayor Vigilancia en las calles, esto dando a entender la inseguridad que se percibe en el municipio.

Este mismo eje tuvo como descripción que “Propiciar y mejorar las condiciones de seguridad de los habitantes, a través de acciones estratégicas en materia de seguridad pública y protección a la ciudadanía es una de las prioridades de esta administración”. A demás se redacta que estos temas es interés de todos, del gobierno y sociedad en

conjunto “Porque el restablecimiento de principios y valores que fomenten la correcta gobernanza pública es la única forma de vivir bajo el espectro de la seguridad y bienestar (PMDTTZ, 2019)”.

Donde se describió como objetivo general “Atender el problema de inseguridad pública con la profesionalización a los cuerpos policiacos, Infraestructura, dotación de equipamiento y tecnología, así mismo, se generarán políticas públicas que coadyuven a la reconstrucción de los valores sociales y familiares”. Bajo la estrategia de “Atender las necesidades de seguridad pública preventiva con estricto apego a derecho garantizando el buen orden social y el libre tránsito de personas. Sirviendo a todos los ciudadanos con honradez, calidad y profesionalismo (PMDTTZ, 2019)”.

A demás se contó con una meta de “Disminuir en un 10% el índice delictivo municipal para contribuir al fortalecimiento de la seguridad y garantizar el orden social e incrementar al 25% los operativos y acciones de tránsito y protección civil (PMDTTZ, 2019)”.

Para buscar lo planteado se propuso trabajar sobre los siguientes programas:

- Seguridad Pública y Tránsito Municipal.
- Fortalecimiento Institucional
- Orden Público
- Protección Civil.

Para la seguridad pública conto con un objetivo alineado con el general donde se buscó “Atender las necesidades de seguridad pública y tránsito con estricto apego a derecho”. Con una estrategia de “Implementación de Políticas Públicas y Acciones encaminadas a fortalecer la seguridad pública y el libre tránsito de las personas, la paz social (PMDTTZ, 2019)”. Bajo líneas de acción las cuales resaltan las siguientes:

- Elaborar un diagnóstico de índices delictivos.

- Instalar el Consejo de Seguridad Pública Municipal.
- Impartir charlas de sensibilización y fomento de la cultura de la seguridad entre la población en general
- Fomentar la participación ciudadana para el establecimiento de redes ciudadanas para la prevención del delito.

Para el programa de Fortalecimiento Institucional el objetivo es “Contar con un cuerpo policiaco que desarrolle prácticas sanas en el trabajo de seguridad pública (PMDTTZ, 2019)”. Respetando las líneas de acción que a continuación se enlistan:

- Fortalecer la infraestructura y el personal dedicado a la seguridad del municipio.
- Equipar a los cuerpos de seguridad pública municipal.

Orden Público es un programa que cuenta con el objetivo de “Realizar acciones encaminadas a programas que fortalezcan a los mandos policiacos en su materia” con una estrategia “Implementación de Políticas Públicas y Acciones en materia paz y estabilidad social (PMDTTZ, 2019)”. Que se operó con las siguientes leneas de acción:

- Combate a la delincuencia.
- Charlas y acciones de Prevención del Delito.
- Prevención del Delito. Programas vecinales.

Y para el programa Protección Civil se contó con un objetivo de “Que todos los establecimientos comerciales y de servicios cuenten con un dictamen de protección civil”. Bajo la estrategia de “Implementación de Políticas Públicas y Acciones en materia de riesgos y desastres naturales”.

### ***Xochitepec***

El Plan Municipal de Desarrollo de Xochitepec 2019-2021 (en adelante PMDX) planteó como estrategia el tener en sus ejes rectores uno dedicado al tema de desarrollo sobre

la Seguridad Pública. Este eje tiene como descripción “Otorgar y garantizar las condiciones de seguridad pública, ordenamiento vial y protección civil de la población, respetando la legalidad”. En busca de esto se reconoció el ser fundamental “el fomento a la corresponsabilidad ciudadana y el fortalecimiento de las instituciones de seguridad pública” con una inclinación de conciencia social en cuanto a este tema de interés.

Con un objetivo general de “Brindar a la ciudadanía xochitepequense servicios competitivos, dentro del marco legal vigente, respetando los derechos humanos, para satisfacer la demanda ciudadana, e instrumentar acciones y proyectos que salvaguarden la seguridad pública el patrimonio e integridad de las personas” con la estrategia de “Fomentar en la ciudadanía una cultura de protección civil y de la prevención social del delito, para la paz social y la sana convivencia, así como una política integral que beneficie la movilidad de Xochitepec”. A lo que se le sumó la meta de “Disminuir en un 10% la incidencia delictiva en todas sus modalidades y los factores de riesgo ante fenómenos antropogénicos o de origen natural, para aminorar las pérdidas humanas y patrimoniales, facilitando la movilidad de Xochitepec (PMDX, 2019)”.

Así mismo tiene un breve diagnóstico utilizando datos de la fiscalía general del Estado quien dijo que en el periodo de enero a julio del año 2015 se registraron 491 delitos denunciados de los cuales “196 son delitos que por su naturaleza pueden ser prevenibles, los cuales representan el 40 por ciento del total de las incidencias del municipio (PMDX, 2019)”.

Para cumplir con lo establecido, se tuvo un plan de acción con los siguientes programas:

- Seguridad Pública
- Tránsito y vialidad.
- Protección Civil.

Para la seguridad pública propuso como objetivo “Fomentar la cultura de seguridad, para contribuir al conocimiento colectivo y la prevención del delito” con la estrategia de “Llevar

a cabo acciones para fomentar la cultura de seguridad entre autoridades y la sociedad civil y consolidar los esquemas de coordinación con el Estado (PMDX, 2019)".

De estas mismas líneas surgieron las siguientes actividades:

- Coordinación para el fortalecimiento del sistema policial
- Capacitación a servidores públicos y cuerpos policiacos
- Instrumentación de acciones para la prevención del delito
- Organización de Comités de Vigilancia Vecinal

El tránsito vial se contó como objetivo "Mejorar la infraestructura vial del municipio de manera eficiente a través de los diferentes modos de transporte, priorizando la movilidad no motorizada". Bajo la estrategia de "Mejorar infraestructura para la movilidad urbana sustentable, con énfasis a la movilidad peatonal y ciclista que garantice la seguridad e integridad de las personas al desplazarse libremente (PMDX, 2019)".

Y el esquema de protección civil describió objetivo de "Fomentar cultura de protección civil, a través de acciones que generen la corresponsabilidad y el autocuidado de la ciudadanía". Con la estrategia de hacer un Programa de prevención de desastres.

### ***Reflexiones***

Como se puede observar, las políticas tanto estatales como municipales concentra sus acciones en materia de inseguridad en 2 ejes fundamentales: la acción preventiva y la acción proactiva. De la primera no todos los municipios consideran o priorizan la prevención como una tarea fundamental para reducir la criminalidad, pero si la consideran en sus respectivos documentos y esto permite pensar en que son consideradas en la práctica gubernamental. La segunda la acción productiva es la que se tiene mayor claridad y con mayor desarrollo en las estrategias para lograrlo, que es básicamente la coordinación con el gobierno estatal para contar con la fuerza policial y la infraestructura para hacer frente a la situación de delincuencia.

Ahora bien, en ambos ejes la gran mayoría de los municipios de la ZMC, aunque consideran la dinámica de movilidad como característica presente en los municipios de la región, no reconocen ni mencionan la problemática que se vive en el transporte público que es la inseguridad, y al no enunciarlo tampoco se concretan acciones para la atención de este problema. Estos datos sobre las políticas de los municipios y del Gobierno estatal, permitan ver que el problema de la inseguridad en el transporte público de la zona metropolitana todavía no es considerado como un problema público por ninguno de los municipios ni mucho menos por el estado. Por ello es indispensable identificar la percepción que tienen los ciudadanos sobre la situación que se vive en estos espacios, y su evaluación sobre las acciones u omisiones de estas.



## **CAPITULO TERCERO. LA EVALUACIÓN CIUDADANA A LAS POLITICAS DE PREVENCIÓN DEL DELITO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA METROPOLITANA DE CUERNAVACA.**

El objetivo de este capítulo es medir la percepción que tienen los ciudadanos que viven y transitan en la zona metropolitana de Cuernavaca, para aproximarnos a conocer su evaluación con respecto a las acciones emprendidas por sus autoridades. Con la finalidad de identificar las características socioeconómicas de los usuarios del transporte de servicio público en la zona. Y en segunda, conocer de los encuestados el índice de perceptible de la delictividad, Por último, conocer las inquietudes y propuestas que, desde su opinión como usuarios, tienen que llevarse a cabo por la autoridad para reducir el problema.

### **3.1. Características de la encuesta**

Atendiendo los requerimientos rigurosos que obliga la investigación científica para la recopilación de información que permitiera medir las percepciones que tiene la ciudadanía que reside en la zona metropolitana de Cuernavaca, para conocer sus opiniones y evaluaciones que tienen con respecto a la efectividad de las políticas de prevención del delito en el transporte público que instrumentan tanto las autoridades municipales como estatales, ya sea de manera separada o coordinada, se consideró que el método más adecuado sería del tipo estadístico, para el cual se hizo necesario la selección de la muestra y construcción del instrumento de cuestionario, que permitiera recolectar la información representativa y necesaria para tal fin.

Por lo tanto, a continuación, se presentan las características y criterios de selección tanto de la muestra como la definición del cuestionario, para posteriormente proceder a la presentación de los resultados de la investigación.

#### **3.1.1. Tamaño de muestra**

Considerando que la muestra es una parte seleccionada de la población, que contiene características y propiedades de ésta que la hacen representativa, para el presente estudio fue necesario definir un tamaño de muestra lo suficientemente característico de la población que permitiera su análisis acercar a explicar lo que ocurre en el sentir de la

ciudadanía en general que reside y transita en la región metropolitana. Esto con la finalidad que como sugiere Spiegel y Stephens (2002), “para que las conclusiones de las estadísticas sean válidas, éstas deben estar sustentadas en muestras representativas de la población” (citado en Izcara Simón, 2007).

Para lograrlo, se consideró la población residente que, de acuerdo con los censos de población de INEGI, residieran los municipios que conforman la zona; siendo estos: Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco, Huitzilac, Tepoztlán, Xochitepec y Tlaltizapán de Zapata. Una vez contando con esta información, se hizo el cálculo estadístico de acuerdo con la siguiente formula:

Formula 1. Cálculo de tamaño de muestra

$$n = \frac{Z^2 pqN}{Ne^2 + Z^2 pq}$$

Donde:

n, tamaño de muestra

Z, nivel de confianza

N, población

e, error de muestra

Aplicada la formulación, el tamaño de muestra quedó calculado en un total de 385 encuestas, que contiene 95% de nivel de confianza y 5% de error muestral. En cuanto a la distribución por municipio, esta quedo de la siguiente forma:

Tabla 2. Muestra de la encuesta por municipio.

MUNICIPIOS	TAMAÑO DE MUESTRA
Cuernavaca	142
Emiliano Zapata	40
Jiutepec	81
Temixco	46
Huitzilac	9
Tepoztlán	20
Xochitepec	27
Tlaltizapán de Zapata	20
Total de Muestra	385

Fuente: Elaboración propia.

### **Criterios de selección de muestreo**

Para este muestreo se establecieron algunas especificaciones para quienes contestaran el cuestionario de encuesta, principalmente se planteó que los participantes fueran mayores de 18 años de edad con sexo indistinto y que radicaran o transitaran por la zona metropolitana de Cuernavaca, no fue condicionado que fueran usuarios del transporte público ni que supieran de las medidas de prevención en esta materia pero se hizo un énfasis en el control de la distribución para que no callera en grupos o cuadros de corrientes específicas. También se procuró que los encuestados se apegaran al muestreo definido por municipio integrante de la ZMC.

#### **3.1.2. Aplicación y análisis de la encuesta**

Debido que el desarrollo de la presente investigación se dio en las condiciones de contingencia del SARS COV 2, se vio necesario reajustar la aplicación tradicional a un nuevo esquema mediante el uso de tecnologías que permitiera la recopilación de datos, sin poner en riesgo a la población encuestada. Por ello, una vez teniendo el cuestionario estructurado y de haber realizado ejercicio pilotos, se procedió a su aplicación mediante aplicaciones digitales como fue *Google Forms*, herramienta digital para realizar cuestionarios en línea, con beneficios múltiples; abarcar población hasta largas distancias sin tener la necesidad alguna de tener un contacto directo con el encuestado y además cuenta con el beneficio de conocer los resultados de los formularios al instante.

La estrategia de aplicación fue la difusión mediante redes sociales, a través de los cuales se solicitó la aplicación del formulario a ciudadanos que cumplieran con los siguientes requisitos:

- Ser residentes de alguno de los municipios de la región metropolitana
- Ser mayores de 18 años
- Ser usuarios del transporte colectivo de la región

Dicha encuesta fue puesta en circulación en las primeras horas del día 08 de abril del 2021 y fue cerrada el 21 abril del mismo año. Durante el periodo de circulación, se mantuvo un permanente monitoreo para equilibrar de acuerdo con las características general de la población, que no existiesen sobre o subrepresentación en cuanto a: sexo, edad y municipio de residencia.

Una vez obtenida la muestra representativa, se procedió al análisis estadístico de los datos, mismos que fueron realizados en el programa de Excel de la paquetería Office, utilizando para esto tablas de contingencia, tablas de asociación y tablas descriptivas, así como Gráficos que permitieran presentar los resultados de manera clara y concisa. Mismos que se presentan a continuación.

### **3.2. Resultados de la Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca**

Debido al monitoreo de la encuesta, esta tuvo participación de una población donde 58% correspondió a mujeres y el 42% a hombres. Este dato es de importancia porque nos permite afirmar que la muestra tiene representatividad en cuanto al género, y que nos va por poder dar datos para comprender la percepción que tiene un género y otro sobre el uso del transporte público y la inseguridad.

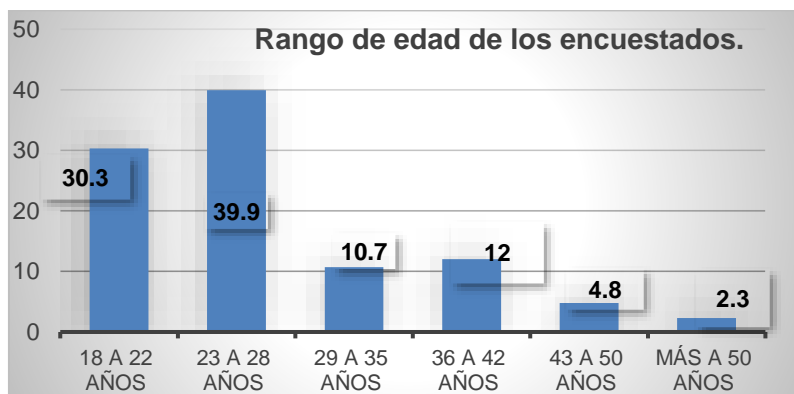
Gráfico 12. Sexo de los encuestados.



Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

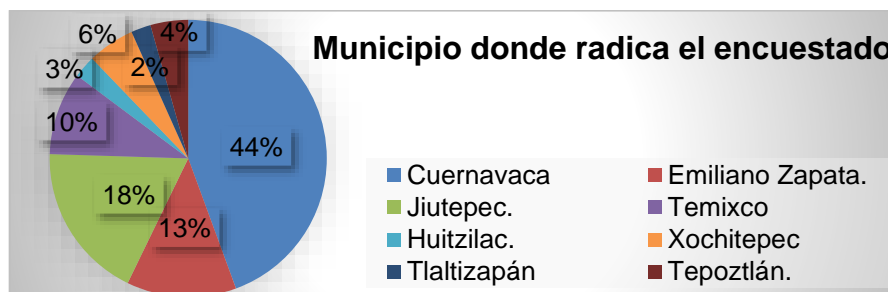
Con respecto a los rangos de edad, se determinó como requisito que la población encuestada fuera mayor de 18 años. En el siguiente Gráfico podemos ver los rangos de nuestros encuestados; el rango con mayor representatividad fue el de los jóvenes de 23 a 28 años con 39% de las respuestas, seguido por el rango de 18 a 22 años con 30%, y posteriormente de 36 a 42 años con 12% de las respuestas.

Gráfico 13 Rango de edad de los encuestados.



Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Gráfico 14 Municipio donde radica el encuestado.

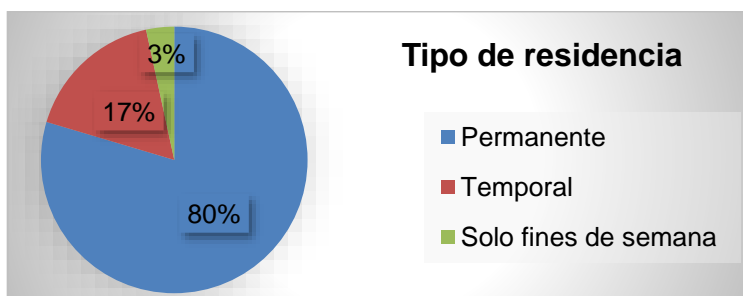


Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Como se había previsto en la muestra de la encuesta, la mayor participación de la población fue de quienes radican en el municipio de Cuernavaca, con un 44% de los encuestados y quien presentó la menor participación fue el municipio de Tlaltizapán con un 2%. Estos datos nos permiten darle validez a nuestra muestra puesto que están representados los diferentes municipios que componen a la zona metropolitana de Cuernavaca.

De acuerdo con la condición de su estadía o residencia de los encuestados en la ZMDC las respuestas nos permiten identificar que el 80% de los encuestados viven dentro de la zona metropolitana de manera permanente, mientras que el 17% sólo está transitoriamente y al 3% esta solo los fines de semana.

Gráfico 15 Tipo de residencia

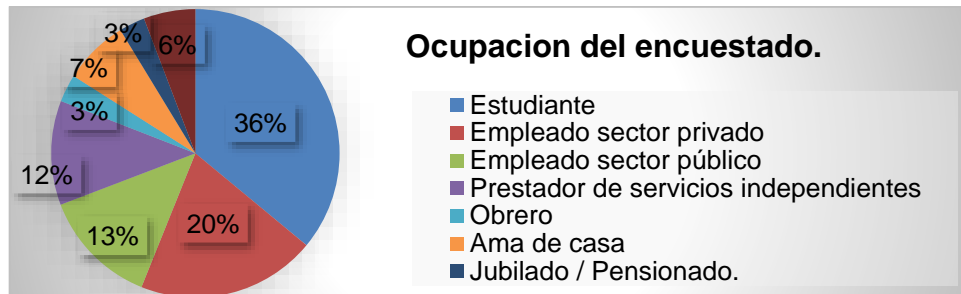


Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Sobre la ocupación de la muestra, 36% de nuestros encuestados respondieron ser estudiantes. Seguido de empleados del sector privado con 20%; 13% dijeron ser empleados del sector público y 12% prestadores de servicios independientes. También tenemos representación de amas de casa, obreros, jubilados y pensionados.

Cuando se les preguntó si eran usuarios regulares del transporte de la zona metropolitana, el 79% afirmó ser usuario del transporte público de la ZMDC, un 17% dijo ser ocasional y un bajo 4% dijo no usar el servicio. Por lo tanto 96% de nuestra encuesta es usuaria del ser transporte del servicio público. Importante dato para el análisis que requerimos.

Gráfico 16 Ocupación del encuestado.



Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Gráfico 17 Usuario del transporte público de la ZMDC.

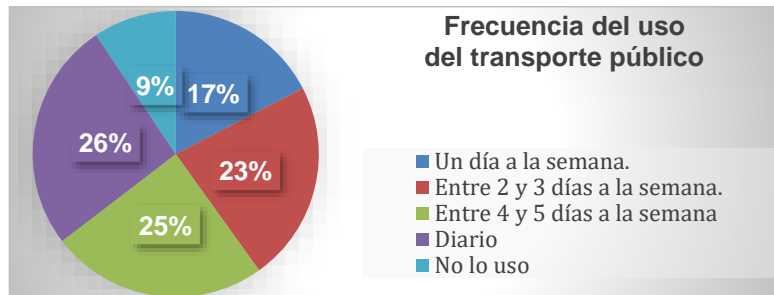


Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Junto con la pregunta anterior, también se les cuestionó sobre la frecuencia del uso de este servicio. La representación de los encuestados fue de un 26% que dijeron usar el transporte público de la ZMDC a diario, seguido de un 25% que dijo usarlo entre 4 y 5

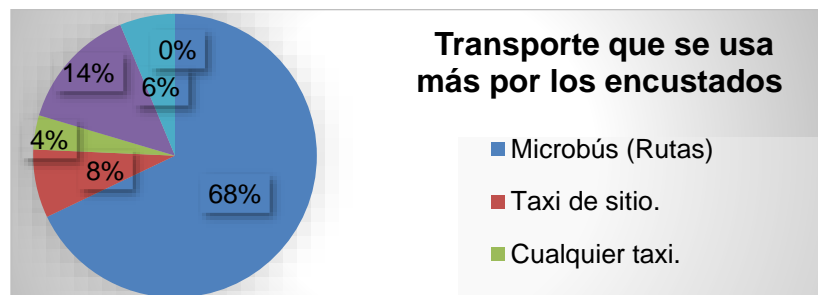
veces a la semana. Este dato también es muy importante porque como vemos los usuarios del transporte público al usarlos todos o al menos más de cuatro días, se convierte en un curso indispensable para la movilidad.

Gráfico 18. Frecuencia del uso del transporte público en la ZMDC.



Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Gráfico 19 Tipo de transporte usado con más frecuencia por los encuestados.



Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

También se les preguntó sobre qué tipo de transporte público suelen usar. Teniendo en cuenta que existe una variedad que va desde las llamadas rutas, hasta servicios como taxis y las actuales plataformas como UBER Y DIDI. Un 68% del total de los encuestados dijo usar con más frecuencia el transporte público tipo microbús denominado ruta, en segundo lugar, como uso más frecuente fue el servicio de plataforma UBER con un 14% y en un tercer lugar con 8% a los taxis de sitios. Esto es importante de considerar porque

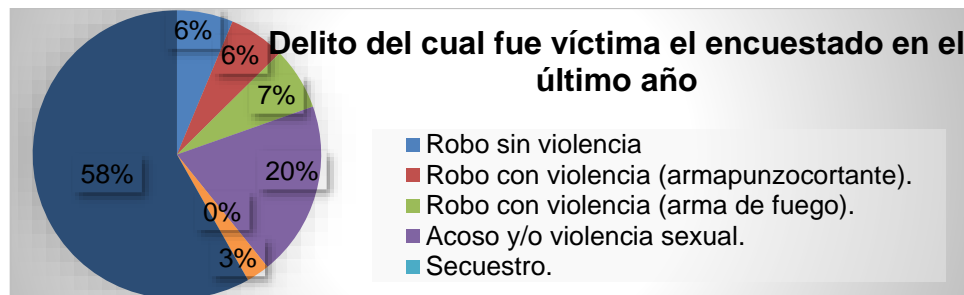


si atendemos que el transporte público es un servicio concesionado al sector privado, lo que significa que es la iniciativa privada la que tiene que dotar de los insumos necesarios para el otorgamiento de un el servicio de calidad, y la responsabilidad del Estado es la supervisión y vigilancia de que tengan estos indicadores.

Esta discusión es muy compleja, porque la capacidad regulativa del Estado tiene que limitarse a la vigilancia para que los concesionarios atiendan las obligaciones. Pero lo que no puede dejarse de lado es que el Estado sigue teniendo la responsabilidad de proveer en todos los espacios, de las condiciones mínimas para que la población conviva, transite, se movilice y viva con paz y tranquilidad.

Es por ello importante analizar las acciones que el Gobierno encamina para asegurar que los usuarios del transporte colectivo cuenten con condiciones de seguridad, obliga a reflexionar sobre la necesidad que el sector privado concesionario y el Gobierno que lo concede se vinculen y trabajen en proyectos colaborativos que les permita por una parte dotar de un servicio de calidad y por otra garantizar condiciones mínimas de seguridad para sus usuarios.

Gráfico 20 Delito del cual fue víctima el encuestado en el último año.



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Una segunda parte de la encuesta se orientó a preguntarles a los encuestados sobre su la percepción de la seguridad que tienen en el servicio de transporte. Cuando se les preguntó si en el último año han sido víctimas de algún delito, el 58% de los encuestados dijo no haber sido víctima de violencia. Pero el 42% restante aseguró que sí ha sido

víctima de delitos como el robo, acoso e incluso secuestro. Y esto es importante debe tener en cuenta porque nos da un indicador que no reconocen los planes de desarrollo municipal ni estatal, y es la presencia de una violencia escurridiza que se en el transporte público.

Una pregunta relacionada con la anterior es sí siendo víctimas de algún delito, acudieron a las instancias correspondientes a presentar su denuncia. Esto es importante porque representa la confianza que tienen los ciudadanos con las instituciones de procuración de justicia. Las respuestas de los encuestados fue que como es común, la cifra negra prevalece, es decir más del 91% de los que fueron víctimas de algún delito no denunciaron el hecho.

Gráfico 21 Denuncia de las víctimas a las instancias correspondientes.



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

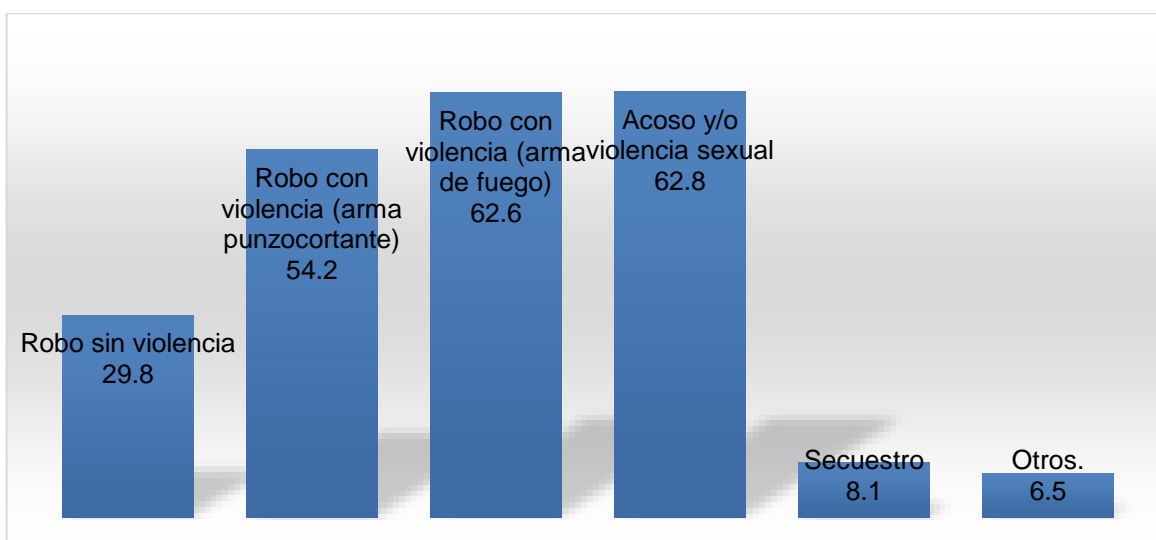
Siguiendo con esta secuencia de preguntas en las que se busca indagar sobre la percepción que tienen los ciudadanos sobre la violencia en el transporte público, se les preguntó cuáles eran los delitos que desde su opinión suelen ocurrir con más frecuencia en el transporte público. Esta pregunta tiene que ver más con percepciones que tienen los individuos frente a una realidad que puede tener múltiples interpretaciones.

Las respuestas de los encuestados refirieron que el servicio más frecuente que consideran se comete es el acoso y violencia sexual. Le sigue el delito de robo con violencia ya sea con armas de fuego o con arma punzo cortante, y robo sin violencia, que se refieren más a los llamados carteristas. También señalan que el secuestro es otro

de los delitos que desde su opinión suele ocurrir en el uso del transporte público. Cabe señalar que de esta pregunta los encuestados podían señalar más de una opción.

Los anteriores son de suma importancia para identificar que los usuarios del transporte público en cualquiera de sus modalidades sí perciben el espacio en donde se brinda como inseguro, y consideran que en este se cometen varios delitos que atentan contra la integridad de los usuarios. Es alarmante que los usuarios en particular identifiquen el acoso y la violencia sexual como algo que suele ocurrir con regularidad en el servicio. Asimismo, el robo con violencia se convierte en uno de los delitos con mayor percepción ciudadana que es cometido. Y aunque el secuestro es un delito que considera que se comete en menor medida, es aún una lamentable posibilidad de que pueda ocurrir.

Gráfico 22 Delitos que se considera que se presentan con mayor frecuencia en el transporte público.



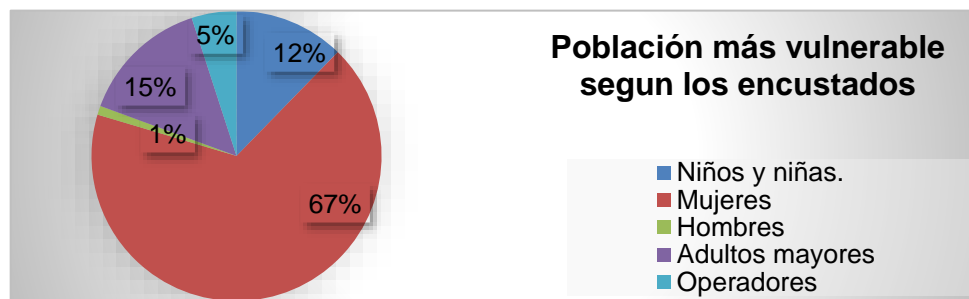
Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

La siguiente pregunta que se les hizo, es que desde su opinión cuál consideraban que era la población más vulnerable de experimentar inseguridad en el servicio público. El 67% de los encuestados contestó que a su consideración la población más vulnerable a la inseguridad en el transporte público son las mujeres, seguido con un 15% los adultos

mayores y en tercer lugar con un 5% los operadores del servicio del transporte público en la ZMDC.

Esto es interesante de analizar puesto que, si bien el 52% de los encuestados fueron mujeres, también hace pensar que los hombres consideran que las mujeres son un sector vulnerable ante la violencia que impera en la vía pública. Considerando que el acoso y la violencia sexual que consideran como un delito con mayor posibilidad de cometerse, entonces la percepción que tienen los ciudadanos sobre la inseguridad en el transporte público se caracteriza por una vulnerabilidad del sector femenino.

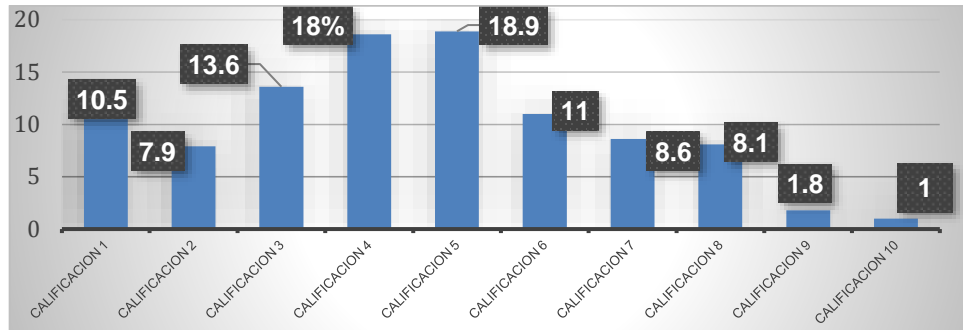
Gráfico 23. Percepción de los encuestados sobre cuál es la población más vulnerable a la inseguridad en el transporte público de la ZMDC.



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

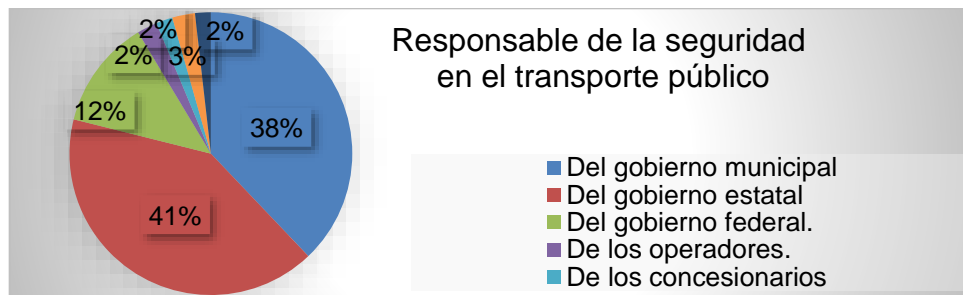
En la tercera parte de la encuesta, se les pidió a los encuestados que calificarán del uno al 10, Siendo 1 muy inseguro y 10 muy seguro, las medidas de prevención y atención de la inseguridad en el transporte público. Esta pregunta nos permitirá identificar si perciben medidas que desarrolle la autoridad para disminuir o reducir el índice delictivo en el transporte. Las respuestas fueron negativas puesto que 68.9% de los encuestados calificaron desde uno hasta 5 las medidas preventivas y de contención a la delincuencia. Lo que indica que no perciben ninguna medida que prevenga o combata la violencia que se vive en el servicio público. Del resto de las calificaciones, 19.6% de los encuestados calificaron con puntuaciones de 6 a 7; nueve punto nueve por ciento calificaron entre 8 y 9, y solamente 1% calificaron con 10.

Gráfico 24 Calificación de la percepción de la seguridad en el transporte público de la ZMDC.



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Gráfico 25 responsable de la seguridad en el transporte público.

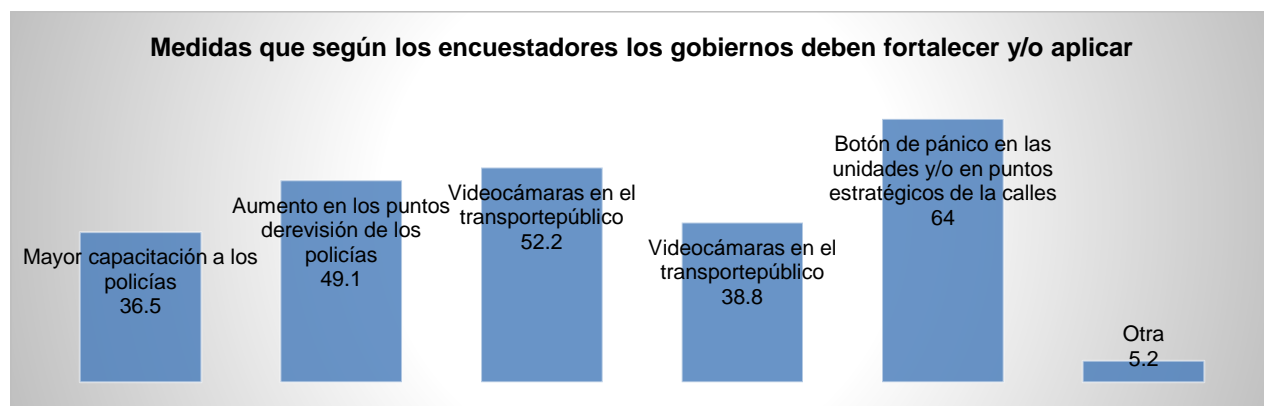


Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

Ahora bien, cuando se les preguntó sobre de quién era la responsabilidad de asegurar el orden en el transporte público, el 41% de los encuestados consideraron que la responsabilidad recae en el Gobierno estatal, el 38% comentó que el Gobierno municipal y sólo el 12.5% considera que es responsabilidad del Gobierno federal. Asimismo 3% de los encuestados consideró que son los usuarios los responsables, un 2% de los operadores, otro 2% de los concesionarios.

Esto quiere decir que si bien el servicio público es concesionado al sector privado, los ciudadanos consideran que son las autoridades de Gobierno las responsables de brindar Seguridad Pública los usuarios. Dejando fuera de esa responsabilidad al sector privado quién, aunque genera ganancias por el uso del transporte público, desde la percepción ciudadana no tiene ninguna obligación para atender la inseguridad que se presta en estos espacios.

Gráfico 26 Medidas que según los encuestados los gobiernos deben fortalecer y/o aplicar.



Fuente: Fuente: Elaboración propia con datos de Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.

También se les preguntó a los encuestados cuáles serían algunas de las medidas necesarias para reducir los índices delictivos en el servicio público, donde tuvieron la libertad de escoger un máximo de 3 medidas de las enlistadas en el formulario; 64% de los encuestados coincidió que es indispensable el uso de botones de pánico, 52% la instalación de videocámaras, el 49% consideran que es necesario aumentar los puntos de revisión por parte de los policías y 36% mayor capacitación a los policías.

En resumen, a través de esta encuesta podemos verificar que los ciudadanos no perciben ninguna medida preventiva que reduzca los índices de violencia en el transporte público, a pesar de que existe una tasa alta de victimización de los usuarios del servicio.

Asimismo, la percepción de los ciudadanos con respecto a la responsabilidad de brindar mejores condiciones de seguridad recae en el sector público, a pesar de que el servicio es concesionado al sector privado. Principalmente es el Gobierno estatal y los gobiernos municipales quienes deberían de implementar mejores acciones para la prevención del delito en el transporte público. y Asimismo consideran que se requieren de mejores prácticas y acciones fomentadas desde el Gobierno para reducir los índices

## CONCLUSIONES

El objetivo de la presente tesis fue explorar la percepción que tiene los ciudadanos usuarios del servicio de transporte público en la zona metropolitana de Cuernavaca, con respecto a las políticas preventivas contra la inseguridad, para explorar la evaluación ciudadana respecto a las mismas. Se buscó comprobar la hipótesis de que los ciudadanos de la Zona Metropolitana de Cuernavaca (ZMC) no se encuentran conformes con las existentes Políticas públicas creadas para prevenir el delito en el transporte público local, pues creen que no son efectivas para su fin y esto provoca la debilitación en la confianza hacia las Instituciones Gubernamentales locales, generando ilegitimidad de la acción pública. Hipótesis que resultó afirmativa.

Para lograr este objetivo se dispuso a desarrollar el presente trabajo de la siguiente manera. En el primer capítulo se empieza por entender lo que es una política pública, partiendo de los antecedentes históricos que le dieron vida a una doctrina que tenía como materia generar una eficacia en las acciones realizados por los gobiernos. Es así que encontramos que el mismo desarrollo teórico y el dialogo de las políticas públicas, han generado una diversificación del concepto de lo que es una política pública, estos conceptos ha sido propuestos por diferentes autores que se han especializado en la materia, uno de ellos Harold Lasswell (1994) quien es considerado como padre de las políticas públicas.

En el ciclo de las políticas públicas, partimos de la lógica de la teoría de los ciclos, donde se encuentran varias fases interrelacionadas una con otra, desde un principio que surge con la creación de unas políticas públicas hasta un final que pretende retornar a otro principio, es como los eslabones que no permiten que se termine la cadena. Estos eslabones se han convertido en una serie de pasos que deben seguirse para la creación y ejecución eficiente de una política pública. Estos mismos pasos no son para nada improvisados, más bien son fundamentados de las experiencias anteriores.

Se dejó ver que estos procesos son de suma importancia, ya que, de estos, parte la calidad de las políticas públicas. Si bien se hace énfasis en la serie de pasos, no es estrictamente fundamentado la cantidad de procesos a seguir. Se consideró que el ciclo



de las políticas públicas es más un marco lógico de referencia donde en general se propone tres elementos para el éxito de esta estructura.

- Diseño de la política pública.
- Implementación de la P.P.
- Evaluación.

La importancia de este ciclo recae en el análisis previo de los procesos, mismos que dan una noción más fiable del panorama esperado de la política. Estos ciclos al no ser estrictamente estructurados por cierto número de procesos, permiten las repeticiones necesarias de estos, ya que de la primera vez de una ejecución de una fase que no terminó por convencer se obtuvo experiencia que se aplicara en una segunda vez.

Para este apartado partimos de la lógica del concepto evaluación, donde se abrió camino a una conceptualización formulada de evaluación a las políticas públicas. Se reconoció que este método no debe de caer erróneamente en el entendido de una auditoria, es más de una evaluación de calidad y satisfacción de los beneficiarios de las políticas ejecutadas. Para ello se estudiaron diferentes métodos de investigación que permitieran analizar el nivel de los logros alcanzados, como los resultados e impactos de las políticas públicas, para que la información obtenida sirva como retroalimentación de las políticas públicas evaluadas.

Así también se especificó los momentos en que las políticas públicas pueden ser evaluadas. Donde se dio a conocer que se puede evaluar una política, desde su gestación, en sus procesos ya estando en marcha y en sus resultados ya que las políticas públicas se hallan ejecutado.

En el capítulo 2 se analizó el concepto de seguridad pública y prevención, con su incorporación en la lógica de la legitimidad del estado moderno. Donde la seguridad pública se entiende a partir de la capacidad del Estado de asegurar que el ciudadano se encuentre integro junto a sus bienes en un determinado territorio. Esta idea de seguridad es la que se incorpora en la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos y que se convierte en el fundamento en el que el Estado sustenta sus acciones.

La seguridad pública se entiende a partir de cuatro ejes; la conceptualización de seguridad, la procuración de justicia, derechos humanos y la prevención. Esta tesis se centró en analizar la prevención, como eje fundamental para reducir la violencia y la inseguridad al interior de los Estados. Donde en la prevención la ciudadanía juega un papel importante como se fue señalado en el capítulo desarrollado.

En este mismo capítulo se incluyeron las características de inseguridad que caracterizan a los municipios que integran a la Zona Metropolitana de Cuernavaca, donde se identifica que la característica sociodemográfica y la explosión poblacional ha traído en los últimos años como consecuencia el crecimiento de la zona conurbada, y por lo tanto de la ZMC lo que exige mayores infraestructura y servicios para atender las necesidades de la población. Dentro de estas necesidades la movilidad urbana se ha vuelto indispensable, puesto que contar con su estructura y los medios que permitan la circulación no tan solo de personas sino de capitales, es pilar fundamental en el fortalecimiento de la economía local. En el caso de Morelos cómo se advirtió en el segundo capítulo la movilidad urbana en la zona metropolitana está constituida por infraestructura vial como calles y carreteras que podrán ser utilizados por transporte público.

Además se analizó el comportamiento delictivo de la zona de estudio, concluyendo de acuerdo a los documentos revisados que el problema de la inseguridad está presente, con mayor presencia en este territorio comparado con el resto del estado, donde uno de los delitos más sensibles que la ciudadanía percibe y que numéricamente se traduce en caso denunciados ante la autoridad, es el robo junto con otras violencias que sufren los usuarios del transporte colectivo en estos municipios, convirtiéndose en el fundamento del objetivo de la presente investigación.

Y en este mismo capítulo también se resumieron de manera práctica las medidas que los gobiernos tanto estatal como los municipales incorporaron en sus planes de desarrollo y en sus programas sectoriales de seguridad como estrategias y acciones para reducir el ambiente de inseguridad. Sin embargo, los resultados que encontramos es que no todos los municipios reconocen el problema de la inseguridad en transporte público y por lo tanto no incluyen en sus planeaciones estrategias específicas para atender esta

problemática en particular, por lo que en la lógica de la acción pública no existe acciones concretas dirigidas a atender el problema del robo en el transporte público en esta zona.

Y por último en el capítulo tercero se presentaron los resultados de la encuesta aplicada a una segmentación de pobladores de la zona metropolitana de Cuernavaca, dónde encontramos importantes hallazgos, de los cuales destacan los siguientes; en primer lugar, que la mayor parte de los usuarios de transporte colectivo en la zona metropolitana son poblaciones residentes es decir son ciudadanos establecidos en los municipios; otro dato importante que rescatamos es que los usuarios de transporte colectivo utilizan el servicio público por lo menos 5 días a la semana, lo que da como resultado que más de 70% de la población de la muestra es usuario del servicio colectivo.

Un dato relevante más de esta encuesta es que más del 58% de los entrevistados fueron víctimas en el último año antes de la aplicación de la encuesta de un delito en el servicio de transporte público y de estas 91% no presentaron la denuncia correspondiente ante el ministerio público. Así en la percepción ciudadana se identificó que los usuarios de transporte colectivo identifican el acoso sexual y el robo con violencia como los delitos más frecuentes en el transporte público de la zona metropolitana. También en el imaginario colectivo se identifica que son las mujeres el sector más vulnerable de ser víctimas de algún delito en el transporte, seguido de niños y de personas de la tercera edad.

Otro dato de relevancia es que en cuanto a la calificación de las acciones de seguridad que se implementan en transporte colectivo, 69% los participantes de esta encuesta las reprueban, y solamente un 3% de los encuestados dan una aprobación dentro de 9 a 10 de calificación, así mismo encontramos que de acuerdo a los encuestados el 38% consideran que la responsabilidad de seguridad en el transporte recae en el gobierno municipal y 41% del gobierno estatal dejando afuera de esta responsabilidad a los concesionarios, operadores y al gobierno federal. Hay que recordar que el servicio de transporte público es concesionado a la iniciativa privada pero el gobierno sigue teniendo la responsabilidad de regularlos tanto en regulación como en la atención de los problemas de orden público. Por lo tanto, encontramos que desde la percepción ciudadana una de las medidas que pueden fortalecer la reducción de la delincuencia en

el servicio público es la instalación de tecnologías de prevención cómo son los botones de pánico, las videocámaras y aumento de los puntos de revisión, responsabilidad que se asume por parte de las autoridades.

Es así que en las conclusiones a las que llegamos en esta tesis es que el problema de la inseguridad en transporte público colectivo es reconocido en las estadísticas de percepción de violencia y de actividad que realizan instituciones nacionales como INEGI y que se refrendan con los datos proporcionados por el secretario de seguridad pública, sin embargo las autoridades locales, tanto estatales y municipales no reconocen la problemática y por lo tanto no establecen acciones orientadas a resolver este conflicto. En cuanto a la percepción ciudadana identifica que los usuarios del transporte colectivo son conscientes del riesgo que existe de ser víctimas de algún delito de servicio de transporte colectivo, pero debido a la necesidad de uso, asumen estos riesgos.

Y asimismo esta tesis concluye qué no existió ni en el discurso narrativo de los planes de desarrollo de los municipales y mucho menos en la práctica acciones que redujeran la vulnerabilidad de la delincuencia en el transporte, mucho menos en atender la percepción que tienen los ciudadanos respecto a esta problemática. Puede afirmarse incluso que las autoridades no reconocen ni conocen la situación latente que los ciudadanos expresan como usuarios del transporte colectivo.

Estos datos nos permiten en la calidad de egresados de la Licenciatura de administración pública, en ser críticos en la importancia de que los gobiernos reconozcan las problemáticas que viven sus ciudadanos y sobre todo se traduzcan en acciones y en estrategias efectivas s por ello que incluimos dentro de esta propuesta de tesis algunas recomendaciones de acciones que los gobiernos municipales pueden incluir en sus planes desarrollo así también como algunas estrategias que el gobierno estatal puede poner en funcionamiento esperando que estos sirvan como reflexiones para que las autoridades públicas como las municipales y estatales tomen cartas en el asunto.

## **Propuesta de estrategias y acciones en materia de prevención de inseguridad en el transporte público de la ZMC.**

Esta investigación ha sido basta para entender que las medidas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana han sido pocas o nulas en los municipios que la conforman. Y en el caso de la existencia de políticas, la población desconoce de estas.

En una era digital, donde las herramientas tecnológicas como el internet, los teléfonos inteligentes y las computadoras han llegado a ser de alta importancia en nuestro día a día. Más la suma que estas herramientas han sido captadas con mayor recepción en la población joven, rango medio de edad en la mayoría de los municipio de la ZMDC. Es incomprensible que la administración pública no tome en cuenta estos factores para la creación de políticas públicas de prevención del delito en el transporte público.

Por lo que, haciendo uso de las bondades tecnológicas, se propone que las autoridades municipales y estatales inviertan en dispositivos que reduzcan los riesgos de inseguridad que se enfrentan los usuarios del transporte colectivo de la ZMC. Esta es el *Botón digital*, misma que se explica a continuación.

Una App para dispositivos móviles, llamada “Botón Digital”, herramienta que permitirá a la administración pública tener una política innovadora con un buen acercamiento a un gran porcentaje de la ciudadanía, como ya se ha escrito la población joven es la más interesada en estas herramientas tecnológicas, pero también es un hecho que muchos adultos se interesan en estas también.

La aplicación “Botón Digital” está basada en tres ejes principales.

1. Reporte al instante de un delito cometido en alguna unidad del transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca.
2. Proporcionar ubicación en tiempo real del hecho delictivo.
3. Proporcionar material audiovisual del hecho ilícito.

Para que estos ejes tengan una operatividad eficiente, la aplicación funcionara de la siguiente manera:

Una vez descargada la app a un dispositivo móvil, el usuario tendrá que estar de acuerdo con políticas de privacidad, donde aceptará que el Botón Digital acceda a las cámaras y al micrófono del celular, además de aceptar compartir su ubicación en tiempo real. Una vez admitidas estas políticas, los ejes fundamentales de la aplicación serán operables sin ningún problema.

#### *Reporte en tiempo real.*

En este primer eje se propone que en la aplicación exista un botón que sea oprimido por el usuario, cuando este se encuentre en medio de un hecho delictivo y con ayuda del internet mande una alerta a las policías municipales de la ZMDC y al Centro de Coordinación, Comando, Control, Comunicación Y Cómputo (C5) de la Comisión Estatal de Seguridad Pública de Morelos.

#### *Proporcionar ubicación en tiempo real del hecho delictivo.*

Gracias a que el usuario accedió a compartir su ubicación en tiempo real al aceptar las políticas de privacidad. Se tendrá acceso a esta información a la hora de activar el Botón Digital, misma información permitirá rastrear los hechos delictivos y activar una movilización al mismo.

#### *Proporcionar material audiovisual del hecho ilícito.*

Al igual que los ejes anteriores, los dispositivos móviles podrán compartir en tiempo real con ayuda del internet, material audiovisual luego que el usuario active el Botón Digital. Con el fin de servir de apoyo para que los elementos policiacos puedan identificar a los delincuentes.

Este Botón Digital se propone que tenga una eficiencia gracias a la ayuda del internet, ya que se tendría la información en tiempo real de los hechos sucedidos, pero también se plantea que la aplicación tenga una funcionalidad sin esta herramienta, pues sin internet la aplicación guardara información audiovisual de los hechos que serán reportados inmediatamente cuando el dispositivo tenga acceso a este medio.

## ANEXOS

### Cuestionario de la encuesta

#### **Encuesta de percepción ciudadana sobre las políticas de prevención del delito requeridas para el uso del transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.**

1. Sexo.
2. Rango de Edad.
3. Municipio de la zona metropolitana donde radica.
4. Tipo de residencia.
5. Ocupación.
6. Transporte público de la zona metropolitana en Cuernavaca.
7. ¿Es usuario del transporte público en algunos de los municipios que integran de la Zona Metropolitana de Cuernavaca (ZMC): Cuernavaca, Emiliano Zapata, Jiutepec, Temixco, Huitzilac, Tepoztlán, Xochitepec o Tlaltizapán?
8. ¿Qué tan frecuente usa el servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Cuernavaca?
9. ¿Cuál es el tipo de transporte público que más suele usar?
10. Percepción de la inseguridad.
11. En el último año, ¿usted ha sido víctima de alguno de los siguientes delitos mientras utilizaba el servicio de transporte público?
12. En caso de que usted haya sido víctima ¿realizó la denuncia ante las instancias correspondientes?
13. De la siguiente lista, seleccione el delito o delitos que usted considera se presentan con mayor frecuencia en el transporte público de la ZMC
14. Para usted, ¿Quién es la población más vulnerable a la inseguridad en el transporte público de la ZMC?
15. En una escala de 1 a 10, ¿Cómo se siente al utilizar el transporte público? Siendo 1 muy inseguro y siendo 10 muy seguro.
16. Políticas de prevención.
17. Para usted ¿En quién recae la responsabilidad de la seguridad en el transporte público de la zona metropolitana?
18. ¿Cuál ha sido la mejor medida implementada por los responsables de la seguridad en el transporte público en el último año?
19. ¿Cuáles de las siguientes medidas deberían los gobiernos fortalecer y/o aplicar para combatir la inseguridad en el transporte público?
20. En caso de tener otra opción a las anteriores, mencionarla aquí (texto corto):
21. En una escala de 1 al 10, ¿Qué calificación le otorga a las medidas llevadas a cabo por los gobiernos para combatir la inseguridad en el transporte público en la zona metropolitana?
22. Comentarios:

## REFERENCIAS

Aguilar, C. (2017) *Evaluación de políticas públicas, una aproximación*. Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)

Aguilar, F. (2010) *Políticas públicas*. Biblioteca Básica De Administración Pública, no. 1, Escuela de Administración Pública del Distrito Federal-Siglo XXI editores

Aguilar, F. (1992) *La hechura de las políticas*, Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa

Ayuntamiento de Cuernavaca (2018) *Plan municipal de desarrollo de Cuernavaca*

Ayuntamiento de Emiliano Zapata (2018) *Plan municipal de desarrollo de Emiliano Zapata*

Ayuntamiento de Huitzilac (2018) *Plan municipal de desarrollo de Huitzilac*

Ayuntamiento de Jiutepec (2018) *Plan municipal de desarrollo de Jiutepec*

Ayuntamiento de Temixco (2018) *Plan municipal de desarrollo de Temixco*

Ayuntamiento de Tepoztlán (2018) *Plan municipal de desarrollo de Tepoztlán*

Ayuntamiento de Tlaltizapán de Zapata (2018) *Plan municipal de desarrollo de Tlaltizapán de Zapata*

Ayuntamiento de Xochitepec (2018) *Plan municipal de desarrollo de Xochitepec*

Baena, Guillermina. (2017) *Metodología de la investigación*. Grupo editorial Patria



Cardozo, M. (2006) La evaluación de políticas y programas públicos, el caso de los programas de desarrollo de México. Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa

Consejería Jurídica (2018) Plan Estatal De Desarrollo 2019-2024 (PED)

Ejea, G. (2006) *Teoría y ciclo de las políticas públicas* <http://cpps.dyndns.info/cpps-docs-web/secgen/2015/pol-oceanica-regional/Doc%2010.Teor%C3%ADa%20y%20ciclo%20de%20las%20Pol%C3%ADticas%20P%C3%ABlicas.pdf>

Flores, T. Tipos de políticas públicas, <https://politicapublica.cl/tipos-de-politicas-publicas/>  
Gómez, S. (2012) *Metodología de la investigación*. Red Tercer Milenio. [http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Axiologicas/Metodologia\\_de\\_la\\_investigacion.pdf](http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Axiologicas/Metodologia_de_la_investigacion.pdf)

Grupo Interinstitucional. (2015) Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015, Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Hernández Báez. I. Y., Maldonado Martínez H. J., Morales. Morales C., León Sosa, S. E. (2019) El Traslado De Pasajeros En Transporte Público En El Área Metropolitana De Cuernavaca Morelos. <https://docplayer.es/184599463-EI-traslado-de-pasajeros-en-transporte-publico-en-el-area-metropolitana-de-cuernavaca-morelos.html>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020) Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017) Encuesta Nacional De Victimización y Percepción Sobre La Seguridad Pública (ENVIPE)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2018) Encuesta Nacional De Victimización y Percepción Sobre La Seguridad Pública (ENVIPE)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020) Encuesta Nacional De Victimización y Percepción Sobre La Seguridad Pública (ENVIPE)

Izcara, S. (2007). *Introducción Al Muestreo*, Miguel Ángel Porrúa

Martínez L. Coordinado (2019). *Antología sobre teoría de la administración pública*. Instituto Nacional de Administración Pública, A.C. [https://inap-mexico.org.mx/wp-content/uploads/2020/08/Antologia\\_sobre\\_teoría\\_de\\_administración\\_publica.pdf](https://inap-mexico.org.mx/wp-content/uploads/2020/08/Antologia_sobre_teoría_de_administración_publica.pdf)

Ministerio de política territorial y administración (2010) Fundamentos de evaluación de políticas públicas.

Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2020) Incidencia Delictiva Del Fuero Común 2020

Rogers, P.J. (2012). Introducción a la evaluación de impacto, Universidad RMIT (Australia) y BetterEvaluation. [http://www.clear-la.cide.edu/sites/default/files/3%20-%20Introduction%20to%20Impact%20Evaluation%20-%20Spanish\\_0\\_0.pdf](http://www.clear-la.cide.edu/sites/default/files/3%20-%20Introduction%20to%20Impact%20Evaluation%20-%20Spanish_0_0.pdf)

Tamayo y Tamayo, M. (2003) *El Proceso de La Investigación Científica*. Editorial Limusa, S.A. de C.V. Grupo Noriega Editores. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227860/El\\_proceso\\_de\\_la\\_investigación\\_científica\\_Mario\\_Tamayo.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227860/El_proceso_de_la_investigación_científica_Mario_Tamayo.pdf)

UNODC. (2011). Manual sobre la aplicación eficaz de las Directrices para la prevención del delito, Oficina de las Naciones Unidas en Viena. <https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison->

reform/crimeprevention/Handbook on the Crime Prevention Guidelines Spanish.pdf

Yves M. y Jean C, (1992) *Las políticas públicas*, Francisco Morata

Cuernavaca, Morelos a 22 de agosto del 2022

**MTRO. FELIPE DE JESÚS BONILLA SÁNCHEZ  
DIRECTOR DE LA FCAeI  
DE LA U.A.E.M.  
PRESENTE**

Por este conducto, me permito informar a usted que la Tesis denominada: “Evaluación ciudadana de las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca 2020-2021” que presenta el **C. José David Martínez Martínez**, Pasante de la carrera de Licenciatura en Administración Pública

A mi juicio, cumple con los requisitos de metodología y contenido, por lo que no tengo inconveniente en otorgarle mi voto aprobatorio, para que continúe con los trámites de titulación correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**

---

**Dra. Alma Rosa García Cervantes**



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**ALMA ROSA GARCIA CERVANTES** | Fecha:2022-08-22 16:02:49 | Firmante

KXiPuZBwbs+UmA5jRTDw0N/H4ymiXoPykzx1KbCN4PkPSf23K0JyLm2VlhHJ623exgZzTAuGrcUJJAL2EIEYtO+FDIblzzvxlEsnXfwaVVYLk2/zu3Lu6VP/u95gmqr6b8c/XiYccHbOndbRDpZZiujfAzeyfdBhql67rRj60A9I843ESviwVU/Ws68aKCDDe0xHBcd0TDDGjJCuEqvv66U6GQlzKeYZblqFtVaubM3x6cmw/PC7mqT5gKr23UDZ0UZ9Sf7W/A5+ck9lisk7uXclgLt+hCxyyowv27k6FA1GXbbfli+n8EMyeejyxrKtCzo2T2I1AzNH/IS5NU7KA==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



TICNcYxvJ

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/fkFSrumgY8APrLrAoDgh4TshHNMBKuWy>



Cuernavaca, Morelos a 10 de noviembre del 2022

**MTRO. FELIPE DE JESÚS BONILLA SÁNCHEZ**  
**DIRECTOR DE LA FCAeI**  
**DE LA U.A.E.M.**  
**PRESENTE**

Por este conducto, me permito informar a usted que la Tesis denominada: “Evaluación ciudadana de las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca 2020-2021” que presenta el **C. José David Martínez Martínez**, Pasante de la carrera de Licenciatura en Administración Pública

A mi juicio, cumple con los requisitos de metodología y contenido, por lo que no tengo inconveniente en otorgarle mi voto aprobatorio, para que continúe con los trámites de titulación correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**

---

**Mtra. Cristina Martínez Pérez**

C.c.p. Interesado



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**CRISTINA MARTINEZ PEREZ** | Fecha:2022-11-12 09:34:15 | Firmante

qKfMYE/YgtktgVBw1slYA0pyPLi8jqlAUbRnhG1CUljC+wlopWhUDd/D8LAOCpM1+u4uohkcfbzfRZKSXcBuN2HTBBrxCwI9EcvSuc5ADQ8G0ZFRE/fbDNrfUvNFsBNpzPQoVBOY  
UtZiekIHv+6mMJ1Fvcl8DHQXw8psd/nld0wz8MpL4HNtUTty5RxKUXYv7GXJVJ4I/WU7LZ4Z+whclFsuLu1QAtGtj0uvHB2P2IUT7nzXApLUig++6XLzsz4+STNOSHmUzD6cLtU1F  
EslgfcVWGr+oHckij4W7MbZXFw6Gzp7nd0aiXen6NqqE/STaArTvsyXmudwGpdKStstg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o  
escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



[tBq4YOfLv](#)

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/tBGKBJalzpC8FviGTc24RzxVMgrK7m0o>



Cuernavaca, Morelos a 10 de noviembre del 2022

**MTRO. FELIPE DE JESÚS BONILLA SÁNCHEZ**  
**DIRECTOR DE LA FCAeI**  
**DE LA U.A.E.M.**  
**PRESENTE**

Por este conducto, me permito informar a usted que la Tesis denominada: “Evaluación ciudadana de las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca 2020-2021” que presenta el **C. José David Martínez Martínez**, Pasante de la carrera de Licenciatura en Administración Pública.

A mi juicio, cumple con los requisitos de metodología y contenido, por lo que no tengo inconveniente en otorgarle mi VOTO APROBATORIO, para que continúe con los trámites de titulación correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**

---

**MTRO. ELMER IVAN SÁNCHEZ RABADAN**

C.c.p. interesado





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**ELMER IVAN SANCHEZ RABADAN | Fecha:2022-11-10 14:43:55 | Firmante**

E3Ad6rwKsFDkbWv/vv1Q02znyKdAhNU8X14mu5r9hgQnG3e+c+dERJXPX4T2mtMfFbCWMKQ189+fJLdY4/F0dYpRafR6D6M12irtfCilonCINUCKdFgFSDOAx5tvZouShaQwnrKS  
duwpb4buavfed9+r6R8yNgJKAILc5rSjlTkz439umBLuBMQmFyOli9FxrSxAhtaUPvnpW7gboiXVXSJgit4Pyy8pmb+PkjqbLo9IPFmqJitw5wyWiHdtsMT5tLFi88g1Qybv1CE765x1  
M+uR/Ti8fjjWKaj7f/wSvRekxZmvH3Y0zL/HqjDzV1rYioRpx7dtnKezYXJzhAWg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o  
escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



**75UpCIAPW**

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/Il1JkbiEbxPEAf0TpyK446G4VQLfhOj3>



Cuernavaca, Morelos a 25 de mayo del 2022

**MTRO. FELIPE DE JESÚS BONILLA SÁNCHEZ**  
**DIRECTOR DE LA FCAeI**  
**DE LA U.A.E.M.**  
**PRESENTE**

Por este conducto, me permito informar a usted que la Tesis denominada: “Evaluación ciudadana de las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca 2020-2021” que presenta el **C. José David Martínez Martínez**, Pasante de la carrera de Licenciatura en Administración Pública

A mi juicio, cumple con los requisitos de metodología y contenido, por lo que no tengo inconveniente en otorgarle mi voto aprobatorio, para que continúe con los trámites de titulación correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**

---

**LIC. ROCIO KARINA GALARZA ESPINA**



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**ROCIO KARINA GALARZA ESPINA | Fecha:2022-06-20 10:38:34 | Firmante**

HRK9I1wQpezlRoK3Ib1VOX8RBW45AchnG1vFTfX4cWI8cegNYR2+HxMj0xh7NBnMNVQ9xw0njFjPS1F4pOEUja+RS3TOFyDwndy3DS0+2AzMGR1/YvycKCuOU6TBKv77n  
wCVETU9YQ8uF9LmVrrPtKD1HFUhb9sFUBaiuBnCFi/Hk0cYOBEn+HudzIINIKwbSPs8MDaGM9JQKGpINKZ5fNKhQtWHNNiWvS8I5tXS1ZCcuCWk17LXyARWGSdgA51NnVLA  
kjncvg/3zyKt5y5tVb1+mK4z/usl3ACzqOoNL4hF9QI9ufJ01gYHZHajSEMYrToXE+LFETIfIzraJ4GnQ==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o  
escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



[OqedwIivU](#)

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/PUDRtaUDR24oNfSLIB5EjyPomGDzrDyX>



Cuernavaca, Morelos a 28 de abril del 2022.

**MTRO. FELIPE DE JESÚS BONILLA SÁNCHEZ**  
**DIRECTOR DE LA FCAeI**  
**DE LA U.A.E.M.**  
**PRESENTE**

Por este conducto, me permito informar a usted que la Tesis denominada: *“Evaluación ciudadana de las políticas de prevención del delito en el transporte público de la zona metropolitana de Cuernavaca 2020-2021”*, que presenta el **C. JOSÉ DAVID MARTÍNEZ MARTÍNEZ**, de la Licenciatura en Administración Pública, a mi juicio, cumple con los requisitos de metodología y contenido, por lo que no tengo inconveniente en otorgarle mi voto aprobatorio, para que continúe con los trámites de titulación correspondientes.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**A T E N T A M E N T E**

**(FIRMA ELECTRÓNICA)**

---

**Mtra. Leticia Neria Monroy**



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

LETICIA NERIA MONROY | Fecha:2022-04-28 12:31:21 | Firmante

Vi7Rh+NHoCPssOTkwcmsmFPxMKLunUrz3yRrieqZrsphaou9568piXfYo51gUPFCRO4aPK1O2SAm6RM0LLbetv8lvUNHOWY0lk+LYp3I0IQXXFjh6t58QQA+7WLx1osjlLvZ/pFU4mUIX9z7FYqxjQAfRYoZbXNggs4I1UQivxUxgARBRyOx11QrLsMhp9GGdRuwgQhievaRsUj4XjUDWXdpInPHo2fCQ+FXRhOoHADsFvHeY73cRMGrzm0Mse31bh8WWkMkTx1DjDnD1JwMH4taUmp/dZFzqzQMCrkjAEObMA+meYQEUaz17Nht+urnwjgg3jUbHqQhjRFbFlqQ==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



[W1fZpQGJI](#)

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/uFDal8vAFhy4XOoZa8gGR0cDmJl2Krqk>

