

**INCUMPLE EL GOBIERNO DEL ESTADO LOS PUNTOS MÁS  
IMPORTANTES DE LA RECOMENDACIÓN 9/99**

La Comisión Estatal de Derechos Humanos lamenta que no hayan sido cumplidos los puntos más importantes señalados en la recomendación 9/99 por violación del derecho a la integridad personal e inadecuada prestación del servicio de transporte de pasajeros, dirigida el 5 de noviembre de 1999 al entonces gobernador del estado, Alberto Cárdenas Jiménez, y demás autoridades involucradas en el servicio de transporte público.

El ombudsman estatal, Carlos Manuel Barba García, informó que durante tres años la CEDHJ ha dado un seguimiento puntual y riguroso a esta recomendación motivada por las irregularidades, atropellos, vejaciones que sufren los usuarios, así como por las 141 muertes que en 1998 fueron ocasionadas por vehículos del transporte público. Aclaró que aunque la recomendación se emitió durante la administración de Cárdenas Jiménez, la CEDHJ envió en tres ocasiones el documento a la actual administración, pero no se obtuvo ninguna respuesta.

Dijo que no obstante que las autoridades involucradas en la recomendación (secretario general de Gobierno, secretario de Vialidad y Transporte, y el director del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (Sistecozome), aceptaron las sugerencias de la Comisión, excepto el director de Servicios y Transportes, el cumplimiento no ha sido satisfactorio, a pesar de que la CEDHJ ha insistido mediante oficios y participación directa en reuniones de trabajo.

Mediante la investigación realizada por la CEDHJ, cuyos puntos están vigentes todavía, se encontró que el servicio público de transporte de Guadalajara es deficiente, arcaico y carente de planeación, y que algunas de las causas de los múltiples accidentes que propician las muertes son:

Exceso de velocidad producida por: tensión, estrés y cansancio de trabajadores (jornadas laborales de 04:00 a 21:00 horas), poco tiempo para cubrir la ruta, semáforos descompuestos, saturación de rutas; fallas mecánicas / falta de mantenimiento; consumo de drogas o bebidas embriagantes; falta de educación vial de choferes; no acatar las normas como: subir y dejar pasaje en zonas prohibidas, mantener puertas abiertas cuando el vehículo se mueve, llevar pasajeros sobre peldaños o fuera de puertas, apagar luces interiores por la noche, ser descorteses, agresivos o groseros con el pasaje o terceros; inexistencia de educación vial de ciudadanos y usuarios; condiciones laborales injustas, e impunidad de los conductores y dilación en la procuración de justicia.

Recomendaciones y respuesta de las autoridades

Se recomendó al gobernador del Estado:

Expedir las normas técnicas para mejorar el servicio (disposiciones de circulación, uso de vías públicas, condiciones de las unidades); además, la relativa a aplicar sanciones sobre la licencia cuando un conductor salga positivo en el examen antidopaje (el reglamento no lo prevé); así como crear un fideicomiso para ayudar a las víctimas del

transporte público. Ambas propuestas fueron aceptadas por el entonces gobernador; sin embargo, ninguna ha sido cumplida.

También se le pidió instruir al secretario de Vialidad (SVT), a los directores del Sistecozome y Servicios y Transportes, para que incrementaran las medidas de corrección a concesionarios, permisionarios, subrogatarios y choferes, para evitar accidentes. Aceptó y cumplió al girar la instrucción.

Al Secretario de Vialidad y Transporte: se le recomendó crear, ampliar o suprimir rutas e itinerarios. La medida fue aceptada y cumplida parcialmente, al haberse realizado la modificación de las rutas y creado un banco de información de todas las que operan en la zona metropolitana.

Además, se le recomendó intensificar operativos en las calles y para obligar a los conductores a: mantener instalado y en buen funcionamiento el regulador de velocidad; no exceder de los límites de velocidad; transitar por el carril de la extrema derecha; no circular con las puertas abiertas; no conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga; dejar y tomar pasaje sólo en paradas autorizadas; no llevar pasajeros sobre peldaños; entrega del boleto al pagar el pasaje; respetar las zonas peatonales; acatar las preferencias; llevar puesto el cinturón de seguridad; mantener distancia suficiente en relación con otros vehículos; respetar el Reglamento de Tránsito.

Sobre estas sugerencias, la Secretaría de Vialidad puso en marcha operativos permanentes con grupos de quince abogados y quince elementos operativos que vigilan los conceptos antes señalados. En la actualidad son seis grupos que circulan en sendas patrullas, quienes vigilan que los conductores de vehículos de transporte público cumplan con las disposiciones legales antes señaladas.

Además, la SVT señaló que revisan los vehículos dos veces por año. Para corroborar lo anterior, personal de esta comisión abordó diversas unidades y descubrió que la mayoría no transitan por el carril de la extrema derecha; conducen a exceso de velocidad; dejan y toman pasaje en lugares no autorizados; realizan maniobras que ponen en riesgo a los pasajeros; circulan con las puertas abiertas; se observaron pasajeros colgados sobre los peldaños de las puertas; no respetan las zonas peatonales y señales de tránsito; no guardan su distancia con otros vehículos; los choferes no portan el gafete vigente y no se ponen el cinturón de seguridad, no cuentan con anuncios que indiquen el regulador de velocidad, entre otros. En conclusión, se puede asegurar que este punto no se ha cumplido.

Otras recomendaciones hechas a la SVT fueron:

Establecer vías y carriles exclusivos para el transporte público. Aceptada, pero no cumplida. Sólo en calles principales como Calzada Independencia y Alcalde se han colocado señales de carriles preferentes.

Precisar los lugares para tomar y dejar pasaje. Aceptada y cumplida.

Instalar paradas con cobertizos. Aceptada, pero no se ha cumplido satisfactoriamente, pues se han instalado pocos cobertizos.

Capacitar a los conductores del transporte público y lanzar campañas de educación vial. Aceptada. La Secretaría de Vialidad informó que constantemente se capacita a los choferes y se ha firmado un convenio con las empresas que prestan el servicio para que los chóferes continúen capacitándose. Además, han difundido diversas disposiciones legales de la materia en radio y televisión. Personal de este organismo entrevistó a algunos choferes y la mayoría coincidió en que sí se imparte capacitación, pero lo CEDHJ reconoce que no ha sido suficiente.

Mantenimiento mecánico y eléctrico adecuado. Aceptada. La SVT ha informado que son revisadas aproximadamente cien unidades diarias y que no existen en circulación camiones de más de doce años de antigüedad.

Que en todos los establecimientos educativos se asignen patrullas escolares y promotores voluntarios de seguridad vial. Aceptada. Al respecto, la Secretaría de Vialidad informó que cuentan con el programa de formación de patrullas escolares con la participación de padres de familia y maestros, y que se han visitado mas de 517 planteles.

Coordinarse con los concesionarios, permisionarios y subrogatarios para vigilar la labor de los conductores, en cuanto a sus actitudes y la atención que brindan a los usuarios y den un trato digno a las víctimas de accidentes viales; supervisar la vigencia de las licencias de conducir de quienes ya laboran como conductores o pretendan serlo; verificar que éstos tengan y usen su gafete vigente; crear espacios adecuados para las personas de la tercera edad; practicarle cuando menos dos veces al año, exámenes antidopaje.

Estas sugerencias fueron aceptadas. Sin embargo, en inspección efectuada por personal de esta Comisión sobre los vehículos, comprobó que el trato de los conductores a los usuarios no es adecuado y no portaban gafete vigente. Los camiones sí cuentan con espacios para personas de la tercera edad, pero no lo respetan los usuarios.

En cuanto a los exámenes antidopaje, los choferes señalaron que sí se los practican; además, la SVT informó que de febrero a diciembre del 2001 realizaron 169 exámenes, de los que 20 resultaron positivos y de enero a junio de 2002 realizaron 250, con 5 positivos; sin embargo, se considera que son pocos los exámenes practicados, en relación con el número de choferes que existen.

Sobre estos puntos la SVT señaló que han llevado a cabo una serie de acciones tendentes a disminuir los accidentes donde interviene el transporte público, de las cuales destacan: convenios con las empresas que prestan el servicio para la instalación de reguladores de velocidad; verificación de unidades en forma constante para constatar que cuentan con regulador de velocidad; retiro de las que carecen de regulador de velocidad o por fallas técnicas y mecánicas; infracciones por exceso de velocidad

Al director del Sistecozome y Servicios y Transportes (sólo el Director de Sistecozome aceptó la recomendación): incrementar la vigilancia y supervisión para evitar que los ancianos y niños sean maltratados por los conductores (acepten transvales y reserven un lugar); que cobren las tarifas vigentes; que practiquen exámenes antidopaje; y elaborar un manual del conductor. Esto fue cumplido parcialmente.

Al Secretario General de Gobierno se le pidió instruir al director del Trabajo para que intervenga en el estudio y se revisen las condiciones de trabajo de los choferes. Aceptó la sugerencia, pero no la cumplió.

Uno de los aspectos fundamentales que han impedido el cumplimiento cabal de la recomendación, es la falta de personal que supervise en forma seria y responsable la actividad del servicio público, pues solo se cuenta con 30 personas para inspeccionar la totalidad de camiones y minibuses.