Recomendación 13/2005

Guadalajara, Jalisco, 14 de diciembre de 2005

Asunto: violación a la integridad personal e inadecuada prestación del servicio público de transporte de pasajeros

Queja 2811/2003/I

Francisco Javier Ramírez Acuña
Gobernador constitucional del Estado de Jalisco

Alfonso Rejón Cervantes
Secretario de Vialidad y Transporte del Estado

Raúl Meza Becerra
Secretario del Trabajo y Previsión Social

Susana Márquez García
Directora general del organismo público descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana

Síntesis
El 18 de diciembre de 2003, con motivo de diversas notas periodísticas relativas a las muertes de personas por conductores del transporte público de pasajeros, se inició de oficio una queja a favor de la sociedad en general. El 8 de septiembre de 2004, el jefe del Área de Seguimiento de la Dirección de Orientación, Quejas y Seguimiento de este organismo, declaró el cumplimiento insatisfactorio de la recomendación 9/99, emitida por esta Comisión el 5 de noviembre de 1999, a diversos funcionarios de la administración del entonces Ejecutivo del estado, Alberto Cárdenas Jiménez, ya que ese año fue particularmente trágico, pues hubo 105 fallecimientos ocasionados por el transporte público de pasajeros.

De lo investigado se advirtieron las acciones de supervisión y vigilancia puestas en marcha por el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Vialidad y Transporte, para prevenir estos accidentes en la zona metropolitana. Las muertes ocasionadas por autobuses disminuyeron 51.42

por ciento de 1999 a 2004, en lo que va de este año, han ocurrido 33 fallecimientos.

No obstante lo anterior, el año pasado y lo que va del presente, la participación del transporte público de pasajeros en accidentes fatales ha ocupado las planas y espacios electrónicos de los medios de comunicación. (51 muertes en 2004 y 26 en 2005)

La Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco (CEDHJ), con fundamento en los artículos 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4° y 10 de la Constitución Política del Estado de Jalisco; 1°, 2°, 3°, 4°, 7°, fracciones X y XXV; 28, fracción III; 72, 73, 75 y 79 de la Ley de la CEDHJ; y 109 y 119 de su Reglamento Interior, examinó la queja 2811/03/I-B iniciada de manera oficiosa por este organismo con motivo de varias notas periodísticas que denuncian la afectación al derecho a la integridad personal por parte de los prestadores del servicio de transporte público urbano.

I. ANTECEDENTES Y HECHOS

1. El 9 de diciembre de 2003, el director de Quejas, Orientación y Seguimiento de esta Comisión dictó un acuerdo en el que manifestó que el 1 de diciembre de 2003 se publicó en el diario *El Occidental* una nota con el encabezado "Muere motociclista arrollado por un alianza"; en ella se describe la forma en que un camión de la ruta 52 embistió a quien en vida llevaba el nombre de Roberto Joel Magaña. En esa fecha, el diario *Mural* publicó una nota que dice: "Mata camión a motociclista". El mismo día, el periódico *Público*, en la sección correo, señalaba: "Ya estamos hartos de tantas muertes y maltrato al usuario por el transporte público, especialmente por los minibuseros".

En la misma fecha, el periódico *Público* incluyó el artículo titulado "Los ancianos son víctimas del transporte"; en él se describe que ni el aumento de penas ni las supuestas condiciones para circular lograron mejorar el servicio de transporte público en la zona metropolitana.

Como consecuencia de lo anterior, el director de Quejas, Orientación y Seguimiento ordenó iniciar queja oficiosa con la finalidad de que este

organismo protector de derechos humanos investigara y analizara las causas que ocasionan la deficiente prestación del servicio de transporte público de pasajeros y, en su caso, la responsabilidad de las autoridades estatales.

2. Por acuerdo del 18 de diciembre de 2003 se admitió la queja, se calificó como probable violatoria de derechos humanos y se ordenó el desahogo de las investigaciones necesarias. Se solicitó al licenciado Luis Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado, que rindiera un informe respecto de las acciones preventivas que esa secretaría ha tomado para evitar el incremento de accidentes viales, concretamente del transporte público.

3. Mediante oficio sin número del 7 de enero de 2004, el licenciado Ricardo Bugarini González, encargado de la mesa de Derechos Humanos de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, por instrucciones del licenciado Alfonso Rejón Cervantes, rindió el informe solicitado en los siguientes términos:

> Esa dependencia del Ejecutivo del Estado, tutela valores como la integridad y respeto a transeúntes y usuarios del transporte público, vigilantes también del cabal cumplimiento del cobro de las tarifas autorizadas [...]

En dicho documento reconocen el problema social que representan los accidentes protagonizados por el transporte público colectivo de pasajeros, razón por la cual se han dado a la tarea de hacer una especial supervisión y vigilancia, dentro del ámbito de sus atribuciones, que son:

- Vigilancia en zonas detectadas como conflictivas y peligrosas para transeúntes y usuarios.
- Vigilancia especial en horas de entrada y salida en centros escolares y hospitales.
- Supervisión del cumplimiento de la instalación y correcto funcionamiento de elementos y dispositivos de seguridad que por ley deben de portar los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros (regulador de velocidad y dispositivo de puertas cerradas).
- Supervisar el estado físico en el que se encuentran los conductores de transporte, haciendo exámenes para detectar el consumo de drogas o psicotrópicos.

- Supervisar que no se exceda la velocidad máxima permitida, por parte de los conductores mediante operativos especiales en zonas identificadas como de alto riesgo.
- Supervisión del perfecto funcionamiento del sistema de frenos en los vehículos de transporte público, así como la instalación de espejos y demás equipo que permita tener al conductor mejor y mayor visibilidad, para detectar oportunamente a transeúntes y usuarios.

Sobre las actas circunstanciadas levantadas al transporte público de pasajeros en 2003 con motivo del exceso de velocidad, por carecer del dispositivo de seguridad denominado regulador, falta de documentos para circular, exámenes antidopaje e inspección sobre los 17 puntos de la guía de mejoramiento del transporte público, en síntesis, señaló que se expidieron 11 550 cédulas de infracción.

Posteriormente se integraron a la queja diversas notas periodísticas: *Mural*, 19 de enero de 2004, que dice "el problema está en los choferes", y refiere que según el secretario de Vialidad, Alfonso Rejón Cervantes, el transporte en la zona metropolitana se encuentra en condiciones adecuadas, aunque puede mejorar, lo que implica una serie de acciones integrales entre ellas, capacitación a operadores, el control y la supervisión de la seguridad y la calidad del servicio y mejoramiento del proceso de atención al público. Sin embargo, para el director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT), es la escasa fluidez por los congestionamientos, producto del incremento en el número de vehículos en circulación sobre las vialidades tradicionales. Propone como soluciones impartir cultura vial tanto a conductores como a peatones y profesionalizar el servicio subrogado, con economía de escala y asociaciones cooperativas de propietarios y conductores para que permee el sentido de corresponsabilidad.

Periódico *El Informador,* 3 de febrero de 2004: "Anuncian medidas para el transporte". La nota señala que el Gobierno del Estado tomará medidas extraordinarias en el área del transporte público, como lo es la atención a las víctimas, la rectificación de rutas, la implementación de nuevas empresas y el crecimiento del tren ligero. El gobernador del estado, Francisco Javier Ramírez Acuña, informó que pretende aplicar un sistema de pago distinto a los choferes y dejar que se realice con base en porcentajes y al número de boletos que vende cada operador. Dijo que la reordenación de rutas no será en

beneficio de ninguna empresa, sino de los usuarios, y que se trabaja en el proyecto de reestructuración de rutas del transporte público.

4. El 29 de marzo de 2004, por conducto del maestro Gerardo Octavio Solís Gómez, en ese entonces procurador general de Justicia del Estado, se solicitó al licenciado Jorge Omar Valdez Hermosillo, información relativa al número de fallecidos a causa de accidentes por el transporte público de pasajeros.

5. El 6 de abril de 2004, mediante oficio 0904/2004, el licenciado Manuel Dávila Flores, director de Supervisión de Derechos Humanos de la PGJE, por instrucciones del procurador general de Justicia del Estado, informó que durante 2003 fallecieron 81 personas por incidentes viales en los que se involucra el transporte público.

6. El periódico *El Informador* del 21 de junio de 2004 señala: "En Guadalajara, 89 por ciento de las muertes por transporte público"; destaca que a un año de que entraron en vigor las reformas al Código Penal en materia de transporte público, los decesos por esta causa se han reducido 36 por ciento de un año a otro en la zona metropolitana; sin embargo, en Guadalajara se mantiene la incidencia de muertes, sobre todo en las zonas Cruz del Sur y Centro.

7. En la queja se encuentra agregada una copia del escrito del 7 de septiembre de 2004, signado por el psicólogo José de Jesús Gutiérrez Rodríguez, secretario técnico del Comité Ciudadano "Por Una Nueva Cultura en Pro de la Integración Social de las Personas con Discapacidad" y presidente ejecutivo de Red Ciudadana, AC, dirigido al licenciado Carlos Manuel Barba García, presidente de esta Comisión; ese documento señala que ante la Cuarta Visitaduría se radicó la queja 1267/2003/IV, presentada el 6 de junio de 2003, y que es inminente que el Gobierno del Estado de Jalisco autorice la norma técnica y especial para el servicio del transporte público, proyecto que como se ha hecho saber, no incluye las adaptaciones necesarias para ser utilizado por miles de personas con discapacidad, como lo previene el Código de Asistencia Social del Estado de Jalisco. El escrito añade que es preciso que el Gobierno del Estado implemente las exigencias necesarias a los concesionarios del transporte público, con la finalidad de disminuir el número de personas muertas y lesionadas.

8. Por acuerdo del 21 de septiembre de 2004, se recibió comunicado sin número, signado por el licenciado el jefe del área de Seguimiento, de la Dirección de Orientación, Quejas y Seguimiento de la CEDHJ, del que se advierte la declaración de cumplimiento insatisfactorio de la recomendación 9/99, emitida el 5 de noviembre de 1999 por este organismo, manifestación que fue notificada a los licenciados Francisco Javier Ramírez Acuña, gobernador constitucional del estado de Jalisco; Héctor Pérez Plazola, entonces secretario general de Gobierno; Gerardo Octavio Solís Gómez, procurador general de Justicia del Estado en esa época; Ignacio Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado; Raúl Romero Mora, director general del Organismo Público Descentralizado de Servicios y Transportes; y Susana Márquez García, directora general del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana. En esa misma fecha se solicitó a los funcionarios públicos en mención, que informaran a este organismo los antecedentes, fundamentos y motivaciones sobre los actos o causas por las cuales incumplieron satisfactoriamente la recomendación 9/99.

9. Mediante oficio 2587/2004 del 24 de septiembre de 2004, el licenciado Manuel Dávila Flores, director de Supervisión de Derechos Humanos de la PGJE, por instrucciones del procurador general de justicia del estado, refirió que en el propio acuerdo del 8 de septiembre de 2004 se advierte que esa institución aceptó y cumplió la recomendación aludida.

10. Por oficio sin número del 7 de octubre de 2004, el entonces secretario general de Gobierno, licenciado Héctor Pérez Plazola, informó que el 15 de diciembre de 1999, Fernando A. Pérez Peláez, en aquella fecha secretario general de Gobierno del Estado, instruyó al ex director general de Trabajo y Previsión Social, Francisco Hannón Quijas, para que interviniera en el estudio y revisión de las condiciones de trabajo de los conductores del transporte urbano, sobre todo de la jornada laboral, y que, sin detrimento alguno de sus percepciones salariales, se ajustaran a sus necesidades, en los términos del artículo 123 inciso a, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. A ese documento se anexó copia simple del oficio DG/154/00 del 3 de abril de 2000, signado por el entonces director de la Dirección General del Trabajo y Previsión Social del Estado y dirigido al licenciado Manuel Ahumada de la Madrid, en aquella fecha director de Quejas

y Orientación de esta Comisión; mencionó que dentro de los programas y acciones relacionados con la empresa Servicios y Transportes, después de solucionar el conflicto de huelga, las partes aceptaron y se comprometieron a revisar lo concerniente a la jornada y condiciones de trabajo para mejorar las relaciones laborales. Por lo que ve a Sistecozome, en esa empresa existe un verdadero conflicto respecto a las condiciones de trabajo en el transporte de servicio subrogado; se ha logrado que los propietarios reconozcan el carácter y personalidad como trabajadores de los operadores y se pretende cambiar las condiciones laborales a través de un convenio con el Instituto Mexicano del Seguro Social, por lo que se propuso un salario fijo de acuerdo a cada una de las 57 rutas, cambio de horario de trabajo y derechos mínimos laborales, como aguinaldo, vacaciones, prima vacacional, séptimo día, días de descanso y horas extras. En la Alianza de Camioneros de Jalisco las condiciones de trabajo son diferentes, dado que se les reconoce plenamente su condición de trabajadores y cuentan con todos los derechos laborales ante la existencia de un contrato colectivo de trabajo con el sindicato. Las demás empresas de transporte urbano, como Transportes Tapatíos, Cardenales y TUCSA, prestan servicio de primera, los choferes laboran 8 horas, no se llevan las unidades a su domicilio, presentan menos conflictos y cuentan con contrato colectivo de trabajo.

11. Mediante oficio sin número, del 7 de octubre de 2004, los licenciados Francisco Javier Ramírez Acuña y Héctor Pérez Plazola, gobernador constitucional del Estado y entonces secretario general de Gobierno, respectivamente, informaron que con motivo de la aceptación de la recomendación, el entonces gobernador del Estado, ingeniero Alberto Cárdenas Jiménez, giró instrucciones al ex secretario de Vialidad y Transporte, ingeniero Leopoldo S. Montelongo Castellanos, para que incrementara, en caso necesario, las medidas de corrección a concesionarios, permisionarios, subrogatarios y choferes para evitar los accidentes por imprudencia o negligencia. Se le pidió que analizara la viabilidad de crear un organismo cuyo fin fuera pagar inmediatamente la justa indemnización, ya sea subjetiva u objetivamente, a las víctimas directas o indirectas de los accidentes viales. Igualmente, el entonces gobernador instruyó al director general del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT), para que elaborara la Norma General Técnica que mejore aún más las condiciones del servicio de transporte público y sea eficiente en beneficio de la población, particularmente de menores, jóvenes,

personas con alguna discapacidad y de la tercera edad, incluyendo disposiciones de circulación, uso de vías públicas y condiciones técnicas de las unidades.

12. Por oficio DG/655/2004, del 11 de octubre de 2004, el director general de Servicios y Transportes, Raúl Romero Mora, rindió su informe en los siguientes términos:

Respecto a los puntos de la recomendación que involucra a la empresa que representa, se ha intensificado la inspección y vigilancia en la vía pública con la finalidad de prestar el servicio de transporte público en la zona metropolitana sin que se viole la norma que rige la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte; se pintaron los asientos de las unidades con diferente color para distinguir el uso que hacen las personas con discapacidad, de la tercera edad y embarazadas; se ha verificado que los conductores no sean descorteces con los usuarios, respeten los transvales y se realicen exámenes antidopaje. Para la contratación de conductores se han establecido requisitos como la inclusión del examen antidopaje y la presentación de la licencia de chofer. En cuanto al manual del conductor, informó que la norma técnica es un instrumento auxiliar. Concluyó al señalar que la empresa, en vías de mejorar el servicio, ha renovado parcialmente el parque de vehículos mediante la adquisición de 50 unidades nuevas. Se instaló un dispositivo para mantener las puertas cerradas cuando la unidad esté en movimiento, y se han impartido cursos de capacitación para sensibilizar y crear conciencia humanitaria en los servidores públicos de ese organismo. Acotó que se han sostenido pláticas con el sindicato sobre la posibilidad de reducir las jornadas de trabajo y, con ello, evitar el estrés y cansancio de los conductores. Se trató además la instalación de rampas especiales en rutas subrogadas para gente con capacidades diferentes.

13. En oficio DGJ/DC/15591/04, del 8 de octubre de 2004, Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte, informó que se han realizado diversas actividades encaminadas a cumplir con las recomendaciones:

- Establecer vías y carriles especiales para transporte público.
- Precisar los lugares para tomar y bajar pasaje. Al respecto, se instalaron 1 615 paradas oficiales, con una distancia de 400

metros entre una y otra y, previo estudio, se concluyó la instalación de 4 800 paradas oficiales más.

- Instalar paradas con cobertizos.
- Capacitación para los conductores de transporte público y campañas de educación vial dividida en tres rubros:
    a) Actualización de conductores.
    b) Profesionalización de conductores.
    c) Formación de instructores.

En 2004 se impartieron 28 cursos a 3 828 asistentes; en 2003 se dieron 120 cursos de profesionalización a 1 251 personas; y el de formación de instructores, en 2001, a 168 empresas privadas.

El curso vial para obtener la licencia en su modalidad de servicio público se ha impartido a 4 504 participantes en las instalaciones de la Secretaría de Vialidad y Transporte y delegaciones foráneas.

Se realizaron campañas de prevención de accidentes, entre las que se encuentran educación vial al peatón y transporte público.

Se revisó que los vehículos que prestan el servicio de transporte público en su modalidad de colectivo, cumplan con las condiciones de higiene, seguridad, comodidad y eficiencia; en 2003 se llevaron a cabo 4 247 inspecciones y en 2004, 6 317.

También se verificó que las unidades circulen a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora, sin tolerancia alguna, excepto en los lugares donde exista señalamiento para menor velocidad. Los vehículos deben contar con un censor que se conoce técnicamente como regulador de velocidad, el cual será ajustado a 65 kilómetros por hora; un dispositivo de puertas cerradas que impida el arranque de las unidades si las puertas están abiertas, y que no se abran hasta que la unidad esté completamente inmóvil; que tenga dos asientos preferenciales detrás del asiento del operador; información respecto a la tarifa de menores; espejos frontales con medidas específicas; espejos retrovisores; información de uso y utilización del transporte público (derrotero, teléfono para quejas y sugerencias), permiso para publicidad, en caso de tenerla; luces principales, luces direccionales, luz de freno, luz interior, luz de placas, placas de circulación, número económico, llantas, cristales, limpiaparabrisas y

claxon, timbre y tapicería en buen estado; el extinguidor colocado en un lugar accesible y en buen funcionamiento; unidad aseada y en orden; suficientes pasamanos, útiles y limpios; puertas traseras y delanteras en óptimas condiciones. Se inspeccionó que la unidad no tenga radio o estéreo que distraiga la atención del conductor; que el piso cuente con antiderrapante y no tenga obstáculos ni rupturas; calcomanía que señale la tarifa vigente en lugar visible; el conductor de la unidad deberá contar con el gafete oficial vigente, expedido por la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco; lo anterior, de conformidad con los artículos 97 de la Ley de los Servicios de Vialidad y Transporte; 42, 62 y 117 de su Reglamento, así como lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento del Servicio de Tránsito del Estado de Jalisco.

Se observaron deficiencias en las medidas de seguridad antes señaladas, por lo que en 2004 se retiraron de la vía pública, más de setecientos vehículos de transporte público en su modalidad de colectivo, y fueron liberados una vez que el concesionario, permisionario o subrogatario corrigió la irregularidad encontrada Se celebraron 162 convenios en 2003 y 565 en 2004, para subsanar irregularidades en las condiciones mecánicas de los vehículos.

También se examinó que en todos los establecimientos educativos se asignen patrullas escolares y promotores voluntarios de seguridad vial. Se implementaron 141 patrullas.

14. El 30 de agosto de 2004 se recibió oficio 2320/2004, signado por Manuel Dávila Flores, director de Supervisión de Derechos Humanos de la PGJE, mediante el cual informa que por datos proporcionados en lo económico por la jefatura de la División de Averiguaciones Previas y Coordinación Metropolitana, sobre estadística de personas fallecidas a causa de incidentes viales relacionados con el transporte público, en 2003 la cifra fue de 81 personas, y del 1 de enero al 26 de agosto de 2004, 34 fallecidos.

15. El 12 de noviembre de 2004 se recibió el oficio DG/625/2004, firmado por Susana A. Márquez García, directora general del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana, quien refiere que el director de Quejas, Orientación y Seguimiento de este organismo ordenó el archivo de la queja relativa a la recomendación 9/99. Al respecto, se le hizo saber que el acuerdo de archivo que menciona fue en el sentido de declarar cumplimiento

insatisfactorio. Por lo que respecta al Sistecozome, en razón de que no se cumplió con la elaboración del manual del conductor, se le solicitó que informara por qué no se expidió ese instructivo.

16. Dentro de la queja 1267/2003/IV, tramitada ante la Cuarta Visitaduría de esta Comisión, el 1 de noviembre de 2004 se emitió una propuesta de conciliación al gobernador del estado, Francisco Javier Ramírez Acuña, para que, en cumplimiento a las disposiciones legales contenidas en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco y de su Reglamento, expidiera y publicara la norma general de carácter técnico para el servicio de personas con discapacidad y de características especiales en el transporte público colectivo de pasajeros, con la finalidad de que se cumpliera cabalmente con lo que dispone el artículo 177 del Código de Asistencia Social del Estado de Jalisco. Al secretario de Vialidad, Ignacio Alfonso Rejón Cervantes, se le pidió que diseñara y pusiera en marcha de forma permanente, programas y campañas de educación vial y de cortesía urbana a través de los medios de comunicación, y que se instalen carteles en lugares estratégicos, con mensajes que motiven los hábitos de respeto hacia las personas con capacidades diferentes y de la tercera edad.

17. Por escrito del 11 de noviembre de 2004, Ignacio Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado, aceptó la propuesta de conciliación.

18. Por escrito del 15 de noviembre de 2004, el gobernador constitucional del estado y el entonces secretario general de Gobierno, Francisco Javier Ramírez Acuña y Héctor Pérez Plazola, respectivamente, aceptaron la propuesta de conciliación y giraron las instrucciones respectivas para su debido cumplimiento. Al efecto, acompañaron copia de oficio dirigido al ingeniero Jaime Aguilar Morales, director general del organismo coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, mediante el cual lo instruyen para que elabore la norma técnica y cumplir así con lo dispuesto en el Código de Asistencia Social del Estado de Jalisco.

19. El 25 de noviembre de 2004, David Alberto Lozoya Assad, cuarto visitador, envió el expediente de queja al área de Seguimiento de la Dirección de Quejas y Orientación con motivo de la aceptación de la propuesta conciliatoria, para vigilar su cumplimiento.

20. El 4 de enero de 2005 se solicitó a Ignacio Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado, estadística de fallecimientos como consecuencia de los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público de pasajeros en la zona metropolitana, de 1999 a 2004. Asimismo que informara si las unidades del transporte del servicio público tienen seguro o mutualidad para solventar los daños que se ocasionen a terceros y si existen unidades de transporte público en servicio con antigüedad mayor a doce años, desde su fabricación, y el número de personas que puede transportar un vehículo público en la zona metropolitana (autobuses, minibuses y autobuses medianos).

21. En constancia elaborada el 4 de enero de 2005 por el primer visitador general de esta Comisión, se advierte que Gabriel Diez Martínez Serrano, director general jurídico de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, entregó estadística de accidentes, heridos y muertes ocasionados por el transporte público colectivo de la zona metropolitana, de 1997 a 2004; copia fotostática del refrendo de placas de circulación de dos vehículos del transporte público de pasajeros (autobuses grandes y medianos), de los cuales se advierte la cantidad de pasajeros que pueden transportar. El referido funcionario mencionó que en esa fecha no existían unidades de transporte público en circulación con antigüedad mayor a doce años desde su fabricación, ya que se han renovado las unidades y todas ellas cuentan con seguro o mutualidad para solventar los daños ocasionados a terceros. Informó que está por firmarse un convenio con las empresas y los subrogatarios para comprometerlos a indemnizar de inmediato a las víctimas de los accidentes del transporte público, e incluso el pago de hospitalización y medicina hasta su total recuperación.

22. El 10 de enero de 2005 se solicitó a Francisco Javier Ramírez Acuña, gobernador constitucional del estado, que informara porqué no se han emitido las normas técnicas y especiales para las unidades del transporte público de pasajeros y no se ha creado un fideicomiso para apoyar a las víctimas, o si se creó alguna otra figura jurídica que obligue a las empresas transportistas al cumplimiento de sus responsabilidades con motivo de los accidentes de tránsito.

A Alfonso Ignacio Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado, se le pidió que informara si se han establecido en la zona metropolitana vías y carriles exclusivos para el transporte público; cuántos y en qué paradas se han instalado cobertizos, y si se ha infraccionado a los conductores por maltrato a los usuarios y la falta de gafete.

A Susana Márquez García, directora general del Sistecozome, que informara si ya fue elaborado el *Manual del conductor*.

A Raúl Romero Mora, director general del organismo público descentralizado Servicios y Transportes, se le pidió que informara acerca del resultado de las pláticas sostenidas con el sindicato de los conductores, a fin de verificar la posibilidad de reducir las jornadas de trabajo para evitar el estrés y cansancio de los conductores de transporte público. También se le preguntó si se han colocado rampas para gente con capacidades distintas en rutas subrogadas, para facilitarles el acceso a las unidades.

23. Por oficio DGJ/D.C./360/2005 del 6 de enero de 2005, Claudia Patricia Pérez Magallanes, directora de lo Contencioso de la Dirección General Jurídica de la Secretaría de Vialidad, informó que de los 4 470 vehículos de transporte público en su modalidad de colectivo, 1 195 se encuentran afiliados a la mutualidad Mutujal; 347, a FORSSA; 1 400, con la mutualidad de Alianza de Camioneros de Jalisco; y 1 538 tienen contrato de seguro con empresas aseguradoras.

24. Por oficio DG/0029/2005 del 17 de enero de 2005, Raúl Romero Mora, director general de Servicios y Transportes, informó que se han sostenido pláticas con el sindicato de los conductores para modificar las jornadas de trabajo y evitar el estrés y cansancio, y que la posición de la dirección a su cargo ha sido establecer la jornada de ocho horas; sin embargo, la representación sindical ha señalado que existe la negativa de los trabajadores, y que prevalezca la jornada como se estipula en la cláusula quinta del contrato colectivo de trabajo. Igualmente señaló que sí se han colocado rampas para gente con capacidades distintas, y que Servicios y Transportes ha puesto en circulación en la ruta 371 una unidad equipada para facilitar el ingreso a esas personas. Añadió que se estima incrementar las unidades con rampas, conforme lo permita la situación económica del organismo.

25. Por escrito del 18 de enero de 2004 [*sic*], Francisco Javier Ramírez Acuña y Héctor Pérez Plazola, gobernador constitucional del estado y exsecretario general de Gobierno, respectivamente, informaron que las autoridades competentes en la entidad trabajan en la emisión de las normas técnicas y especiales para las unidades de transporte público de pasajeros. En cuanto a la creación del fideicomiso para apoyar a las víctimas del transporte público, se creó el organismo público descentralizado denominado Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, dependiente de la Secretaría de Salud del Estado, creación publicada en el periódico oficial *El Estado de Jalisco*, el 18 de enero de 2005. Anexaron un ejemplar.

26. Mediante oficio DRE/00185/05 del 25 de enero de 2005, Gabriel Diez Martínez Serrano, director general jurídico de la Secretaría de Vialidad y Transporte, acompañó informe estadístico de fallecimiento de personas por accidentes de transporte público de pasajeros de 1999 a 2004. Acompañó copia simple de oficios relacionados con la mutualidad, antigüedad y capacidad en el transporte público, de los que se advierte:

- En el oficio DTP/163/2005 del 24 de enero de 2005, firmado por el director de Transporte de Pasajeros, informa que todas las unidades del transporte público de la zona metropolitana cumplen con el requisito de seguro vigente o, en su caso, estar afiliados a alguna mutualidad, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco. Igualmente, menciona que no circulan unidades en el estado con antigüedad mayor a doce años, y respecto al número de pasajeros que puede transportar una unidad del servicio público, es indeterminado en razón de que no existe un parámetro.

27. Por oficio D.R.E./00236/05, del 1 de febrero de 2005, José Alfredo Hernández Hernández, abogado adscrito a derechos humanos de la Secretaría de Vialidad y Transporte, acompaña copia simple de los siguientes comunicados:

Oficio D.G.I.V./0071/2005, del 28 de enero de 2005, signado por Mónico Rosales Hernández, director general de Infraestructura Vial, quien informa que no se han establecido en la zona metropolitana de Guadalajara vías o

carriles exclusivos para el transporte público, con excepción de los tramos de Alcalde, 16 de Septiembre y calzada Independencia. Además, en los que se han instalado señalamientos horizontal y vertical para identificar las paradas oficiales; que la secretaría ha promovido con los ayuntamientos la instalación de paraderos o cobertizos.
Oficio C.G.S.T.P 006/05, de la misma fecha que el anterior, firmado por el licenciado Luis Armando González Téllez, coordinador operativo de la Seguridad en el Transporte Público, quien informa que se han elaborado 184 infracciones a conductores por no portar el gafete de identificación expedido por la Secretaría de Vialidad. Comunica que respecto al maltrato a usuarios, el reglamento no prevé sanción pecuniaria; no obstante, en 2004 se tramitaron 86 quejas, conciliadas una vez que fueron citados los permisionarios o subrogatarios y conductores.

28. Mediante oficio 1365/05, del 29 de agosto de 2005, el jefe del área de Seguimiento de la CEDHJ, informó al primer visitador general de esta Comisión, que a esa fecha el secretario ejecutivo estatal, y el secretario de Vialidad y Transporte del Estado, no han dado cumplimiento a la amigable composición emitida dentro de la queja 1267/03/IV, no obstante haberla aceptado (antecedentes y hechos 16, 17, 18 y 19).

29.-Por oficio DDPE/094/09/05 del 9 de septiembre de 2005, el doctor Alfonso Petersen Farah, secretario ejecutivo del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, informó a este organismo que en esa fecha se habían contabilizado 702 lesionados, y 22 occisos a cuyos deudos se les ha apoyado con los gastos funerarios por parte de las mutualidades, y se les ha otorgado la indemnización correspondiente cuando así procede. Derivado de las sesiones ordinarias que lleva ese consejo, se estableció la cantidad de 16 500 a 14 500 pesos como aportación para gastos funerarios. Para los lesionados, cinco días de salario mínimo inmediatamente después del evento, con la finalidad de solventar de manera básica sus necesidades. Refirió que las cantidades erogadas por concepto de indemnización no son contabilizadas en ese consejo; sin embargo, dice llevar vigilancia sobre su cumplimiento.

II. EVIDENCIAS

1. Notas periodísticas:

i. Muere motociclista arrollado por un alianza
Se registró una víctima más del transporte público la tarde de este domingo, luego de que un joven motociclista pereció tras ser embestido por una unidad de la ruta 52…(*El Occidental*, 1 de diciembre de 2003).

ii. Admite Vialidad que aún debe reestructurarse el transporte
… El director de Transporte Público de la SVyT, Daniel Gutiérrez Amezcua, admitió que la modificación de rutas que se ha realizado en el transcurso del año no es lo ideal, pues se requiere la reestructuración integral que ya está revisada, pero pendiente de aplicarse [...] Con base en los resultados del estudio de origen y destino, en el cual se invirtieron alrededor de 8 millones de pesos, se tiene una propuesta de reestructuración de las rutas del transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara. Sin embargo, está pendiente de revisión y aprobación por parte del gobernador del estado. (*El Informador,* 1 de diciembre de 2003).

iii. Los ancianos son víctimas del transporte
Ni el aumento de penas ni las supuestas condiciones para circular lograron mejorar el transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara. Este año, la lista de víctimas llegó hasta el fin de semana pasado, a 77 personas muertas en accidentes que involucran a un camión urbano o un minibús […] de las víctimas del transporte público, 60 por ciento son ancianos... (*Público*, 9 de diciembre de 2003).

iv. Grave, niño arrollado por minibús
Los accidentes provocados por choferes del servicio urbano son cotidianos, de modo que ya van 81 personas muertas por este medio durante el año. El niño arrollado el lunes está hospitalizado en estado de coma. (*El Occidental*, 24 de diciembre de 2003).

v. Hay desinterés del gobierno
Para los transportistas, una de las fallas principales en el transporte público es el desinterés de las autoridades en remediar los problemas, pues sólo exigen nuevas medidas a los concesionarios y ellas no hacen algo para reordenar esta actividad […] Las autoridades no hacen algo por legislar, cambiar las leyes, abrir nuevas rutas y corregir otras, crear una cultura vial en las personas y adecuar la infraestructura para la circulación de las unidades […] "El problema está en los choferes" Según el Secretario de Vialidad, Alfonso Rejón Cervantes, el transporte en la zona metropolitana se encuentra en condiciones adecuadas, aunque puede mejorar, lo que implica una serie de acciones integrales, entre ellas: capacitación a operadores, el control y la supervisión de la seguridad, y la calidad del servicio y

mejoramiento de procesos de atención al público. Sin embargo, para el Director del Centro Estatal de la Investigación de la Vialidad y el Transporte, CEIT, otro punto es la escasa fluidez por los congestionamientos, producto del incremento en el número de vehículos en circulación sobre las mismas vialidades tradicionales (*Mural*, 19 de enero de 2004).

vi. Chocan soluciones para el transporte

Se culpan mutuamente autoridades y transportistas de deficiencias […] las propuestas de los transportistas:

- Crear un plan integral del transporte
- Implementar programas de cultura vial
- Mejorar infraestructura
- Convertir cada ruta en empresas mercantiles
- Crear carriles preferenciales para los camiones
- Reordenar las rutas
- Que el gobierno no preste el servicio con sus empresas paraestatales

Las propuestas del gobierno:

[...]

- Asientos preferenciales
- Capacitación de operadores
- Uso del regulador de velocidad
- Colocar el derrotero de la ruta
- Respeto a la tarifa de estudiantes, discapacitados y ancianos
- Respeto a la tarifa de menores
- Buena presentación de operadores
- Buen trato de los operadores al pasaje
- Unidades con presentación impecable
- Espejos frontales para eliminar el punto ciego
- Sanitarios en las terminales
- Depósitos para las unidades
- Cumplir con horarios del servicio
- Hacer exámenes antidoping cada 4 meses a los choferes
- Ajustar jornadas de trabajo
- Cambiar el sistema de pago
- Sistema de bloqueo de puertas

(*Mural*, 19 de enero de 2004).

vii. Discapacitados piden mejorar el transporte

Invidentes obligados a bajar por la puerta trasera, ancianos con malos tratos y falta de adecuaciones para los discapacitados. Así funciona el servicio del transporte público en la ciudad, denunció ayer el organismo Red Ciudadana

[…] el problema del transporte es un problema añejo. En Jalisco hay medio millón de adultos mayores a quienes no se les da respuesta. Urge una reforma integral a los servicios de transporte. (*Público*, 21 de enero de 2004).

viii. Anuncian medidas para el transporte
Entre las medidas extraordinarias que aplicará el Gobierno del Estado en el área de transporte público en las próximas semanas, están la atención a las víctimas, la rectificación de rutas, la implementación de nuevas empresas prestadoras del servicio, el crecimiento del tren ligero, también habrá personal revisando los choferes en cada ruta. El gobernador del estado, Francisco Ramírez Acuña, informó que también se pretende aplicar un sistema de pago distinto a los choferes, y dejar el que se realiza con base en los porcentajes y el número de boletos que vende cada operador […] se trabaja en el proyecto de reestructuración de rutas de transporte público (*El Informador*, 3 de febrero de 2004).

ix. En Guadalajara, 89 por ciento de las muertes por transporte público
Prácticamente a un año de que entraron en vigor las reformas al Código Penal en Materia de transporte público, los decesos por esta causa se han reducido 36 por ciento de un año a otro en la zona metropolitana; sin embargo, en Guadalajara se mantiene la incidencia de muertes […] por transporte público urbano, sobre todo en las zonas Cruz del Sur y Centro (*El Informador*, 21 de junio de 2004).

x. Presentan camión ideal; falta aprobar la norma
Aunque la Secretaría de Vialidad ya presentó a algunos transportistas el camión prototipo, que cuenta con todas las indicaciones que marca la norma técnica, la misma norma no ha sido autorizada […] el Director de Transporte Público de la Secretaría de Vialidad, Daniel Gutiérrez Amezcua, informó que la autorización de la norma depende de la Secretaría General de Gobierno… (*Mural*, 6 de septiembre de 2004).
xi. Por constituirse el Consejo Estatal para la Atención de las Víctimas del Transporte.

Es un órgano de seguimiento en la atención y desligado del fideicomiso de las víctimas del transporte público. El acuerdo se publicaría en enero próximo (*El Informador*, 29 de diciembre de 2004).

xii. Menos víctimas del transporte urbano en 2004
En comparación al 2003, el presente año cierra con 30 víctimas menos de transporte público, ya que el año pasado fueron 79 y el 2004, registró 49, y de éstos, casi un 30 por ciento fueron por la imprudencia del peatón (*El Occidental*, 2 de enero de 2005).

xiii. Determinan nueva norma de transporte
La norma técnica para las unidades del transporte público por fin quedó terminada y ya se entregó al gobernador para que sea analizada, informó Jaime Aguilar Morales, encargado del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte, OCOIT (*Mural*, 4 de enero de 2005).

xiv. Está incompleto el Consejo para Víctimas del Transporte
No es correcto que el gobernador presida y participe en todos los organismos que tienen que ver con este rubro, advierte diputado. Para el diputado Juvenal Esparza, la creación del nuevo Consejo de Atención a las Víctimas del Transporte Público está mal integrado, ya que faltó que se consideraran espacios de participación para un diputado de la Comisión de Vialidad y Transporte del Congreso, así como para las Organizaciones no Gubernamentales (*Ocho Columnas,* 16 de enero de 2005).

2. Estadística de fallecimientos ocurridos en accidentes viales en los que participaron unidades del transporte público de pasajeros en la zona metropolitana de Guadalajara, proporcionada por la Secretaría de Vialidad y Transporte:

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
105	87	83	82	79	51	33

3. Copia certificada del comunicado fechado el 8 de septiembre de 2004, firmado por el jefe de Seguimiento de la Dirección de Orientación y Quejas de este organismo, dirigido a Francisco Ramírez Acuña, gobernador constitucional del estado de Jalisco; Héctor Pérez Plazola, exsecretario general de Gobierno; Gerardo Octavio Solís Gómez, exprocurador general de Justicia del Estado; Ignacio Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado; Raúl Romero Mora, director general de Servicios y Transportes; y Susana Márquez García, directora de Sistecozcome en el cual se les comunica la declaración del cumplimiento insatisfactorio de la recomendación 9/99, y se destaca:

i. El gobernador del estado de Jalisco aceptó, pero no cumplió con la aprobación y publicación de las normas técnicas y especiales para las unidades de transporte público en beneficio de la población.

ii. Aceptó crear un fideicomiso para ayudar a las víctimas del transporte público, pero no se cumplió.

iii. El secretario de Vialidad puso en marcha operaciones permanentes con grupos de 15 abogados y 15 elementos operativos para vigilar a los conductores del transporte público; el funcionamiento del regulador de velocidad, los límites de velocidad; el tránsito por el carril de extrema derecha; no circular con puertas abiertas; no conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga; dejar o tomar pasaje sólo en áreas autorizadas; no llevar pasajeros sobre peldaños; entregar el boleto de pago; respetar zonas peatonales; acatar preferencias; cinturón de seguridad; mantener distancia suficiente en relación con otros vehículos, y el respeto al Reglamento de Tránsito. Se constató que en la actualidad son seis grupos los que vigilan a los conductores del transporte público, los cuales son insuficientes para el parque vehicular. Además, la mayoría del transporte no utiliza el carril de la extrema derecha; conduce con exceso de velocidad; deja y toma pasaje en lugares no autorizados; realiza maniobras que ponen en riesgo a los pasajeros; circula con las puertas abiertas; no respeta zonas peatonales ni señales de tránsito; no guarda su distancia; no porta el gafete vigente; y no utiliza el cinturón de seguridad.

4. Oficio 1365/05 del 29 de agosto de 2005, signado por el jefe del área de Seguimiento de la CEDHJ. (antecedentes y hechos 28).

5, Constancia del 1 de noviembre de 2005, elaborada por una abogada adscrita a la Primera Visitaduría de esta Comisión con motivo de la llamada telefónica realizada a la licenciada Celia Berrueco García, abogada adscrita a la Dirección del Registro Estatal de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, quien refirió que hasta el día 28 de octubre de este año, 28 personas han fallecido a consecuencia de los accidentes ocasionados por el transporte público de pasajeros en la zona metropolitana. El 7 de diciembre informó que aumentó el número a 33.

III. FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN

La Constitución Política del Estado de Jalisco, en su artículo 4°, señala:

Toda persona, por el solo hecho de encontrarse en el territorio del Estado de Jalisco, gozará de los derechos que establece esta Constitución, siendo obligación fundamental de las autoridades salvaguardar su cumplimiento.

Se reconocen como derechos de los individuos que se encuentren en el territorio del Estado de Jalisco, los que se enuncian en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los contenidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas y en los tratados, convenciones o acuerdos internacionales que el Gobierno Federal haya firmado o de los que celebre o forme parte.

El Código Civil del Estado al respecto advierte:

Artículo 1º. La Ley dará trato igual a las personas en el reconocimiento de sus derechos y cumplimiento de sus obligaciones.

En los actos y hechos civiles los jueces tomarán en consideración las circunstancias de incapacidad, senectud, cultura y condición social de las personas y en todos los casos procurarán la equidad entre las partes.

Artículo 24. Los derechos de personalidad tutelan y protegen el disfrute que tiene el ser humano, como integrante de un contexto social, en sus distintos atributos, esencia y cualidades, con motivo de sus interrelaciones con otras personas y frente al Estado.

Artículo 28. Toda persona tiene derecho a que se respete:

I. Su vida
II. Integridad física

[...]

IV. Su presencia física;

La Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco establece:

Artículo 1. La presente ley tiene por objeto:

[...]

II. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura vial, la infraestructura carretera y el equipamiento vial.

Artículo 6. El ordenamiento y regulación de la vialidad, el tránsito y el transporte tienen como principal finalidad garantizar la integridad y el respeto a la persona, a sus bienes, a los del Estado y municipios, así como al medio natural y al patrimonio cultural del Estado mediante:

[...]

III. El mejoramiento de la seguridad vial

[...]

V. La prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, segura y acorde a las necesidades de la población;

Artículo 12. Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con problemas de discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruceros o zonas de paso peatonal; asimismo deberán dárseles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

Artículo 19. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado:

[...]

III. Expedir las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura carretera, de la infraestructura y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;

[...]

Artículo 29. Son organismos de participación social y de consulta:

I. El Consejo Consultivo Estatal de Vialidad, Tránsito y Transporte;

[...]

Artículo 31.- Son auxiliares en la aplicación de esta Ley y sus reglamentos:

I. El Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado; (OCOIT)

Artículo 32. El Consejo Consultivo Estatal de Vialidad, Tránsito y Transporte, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde

participen los sectores público, privado y social, que se integrará en forma permanente por:

I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;

II. El Titular de la dependencia del Ejecutivo del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, quien será el secretario técnico;

III. Un representante, en su caso, de la dependencia del Poder Ejecutivo Federal competente en materia de comunicaciones y transportes;

IV. Los representantes de los organismos estatales, concesionarios, permisionarios y subrogatarios organizados del servicio de transporte público;

V. Los representantes de los municipios que se integren como consejeros, en los supuestos siguientes:

a. Un representante de cada uno de los municipios de la Zona Conurbada de Guadalajara;

b. Un representante de los ayuntamientos cuando los asuntos a discutir en el Consejo incidan en el ámbito territorial de éstos; y

c. Un representante de los ayuntamientos de cada región del Estado, según se defina en el ordenamiento territorial del Estado, designados conforme al procedimiento que determine su reglamento y convocados de acuerdo a los proyectos existentes para dicha región;

VI. El director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte; y

VII. El director del organismo coordinador de la operación integral del servicio de transporte público en el Estado.

El Consejo además, deberá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

Artículo 33. Corresponderá al Consejo Consultivo Estatal de Vialidad, Tránsito y Transporte:

I. Recibir, analizar y emitir opinión por escrito ante las autoridades competentes, los comentarios, estudios, propuestas y demandas que en materia de vialidad, tránsito y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;

[...]

III. Proponer la creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio público de transporte; [...]

Artículo 34. El Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado es una entidad pública, descentralizada del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyas principales características serán:

a). Ser un organismo promotor del desarrollo y ejecución de acciones en la operación, supervisión y control del servicio de transporte público;

b). Ser un agente de transformación y de obtención de resultados; y

c). Ser el responsable del desarrollo de los sistemas y de sus partes.

Dicho Organismo se integrará en forma permanente por:

I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;

II. El Titular de la dependencia del Ejecutivo del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;

III. El Director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, quien será el Secretario Técnico;

IV. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte;

V. Los representantes debidamente acreditados de los organismos estatales, concesionarios, permisionarios y subrogatarios organizados del servicio de transporte público; y

Artículo 35. Corresponderán al Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, las siguientes funciones:

I. Planear, dimensionar y coordinar la ejecución de la operación del servicio de transporte público requerido en los corredores de movilidad con prioridad de este servicio, vialidades primarias, secundarias y alimentadoras definidas por el CEIT para el uso del transporte público;

II. Recibir, estudiar y dictaminar en coordinación con el CEIT, las propuestas y demandas que en materia de operación del servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;

III. Instrumentar, en coordinación con el CEIT, las normas de calidad para el servicio de transporte público;

En la exposición de motivos del Reglamento de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco se destaca:

[...] son atribuciones específicas del Ejecutivo a mi cargo, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 22 fracción XIV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la regulación del tránsito, la vialidad y el transporte en el Estado, así como ejercer las atribuciones que la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco le otorga a través y por conducto de la dependencia directa del Poder Ejecutivo que es la Secretaría de Vialidad y Transporte;

Que la dinámica de la vida social en sus diferentes modalidades requiere actualización constante por parte de las entidades públicas y la participación de organismos colegiados para eficientar los servicios principalmente en sectores primarios de la economía como es el transporte público; [...]

[...] De la Normatividad Complementaria, tiene como propósito dejar en claro cuál va a ser el procedimiento para la elaboración y expedición de las Normas Generales de Carácter Técnico que también tendrán fuerza obligatoria una vez que sean publicadas en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco". Estas Normas por su naturaleza de carácter técnico o científico, regularán aspectos que la vida moderna nos ha enseñado que son cambiantes, tales como: los dispositivos y señales para la regulación del tránsito; las condiciones para establecer el orden y control vial; [...]

Por su parte, el citado ordenamiento establece:

[...]

Artículo 2. Para los efectos del presente Reglamento se entiende por:

[...]

XVII. Norma General de Carácter Técnico: Las disposiciones complementarias emitidas por el Ejecutivo, con la finalidad de darle eficiencia y actualidad a los objetivos y fines previstos en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte y su Reglamento; [...]

XVIII. Organismo Coordinador: El Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio del Transporte Público del Estado; [...]

Artículo 3. Para los efectos del artículo primero fracción I, de la Ley, serán aplicables la Ley y el Reglamento de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte, así como las Normas Generales de Carácter Técnico, manuales de procedimientos, circulares y demás ordenamientos que emitan el Ejecutivo y la Secretaría en ejecución de sus funciones.

Artículo 4.- Para los efectos del inciso b, fracción I, del artículo 15 de la Ley, el Ejecutivo expedirá las Normas Generales de Carácter Técnico, las que se regularán de manera enunciativa mas no limitativa, los siguientes aspectos:

I. Las condiciones conforme a las cuales se pretenda prestar o se preste un servicio de transporte público; [...]

Artículo 5.- Para la expedición de las Normas Generales de Carácter Técnico, el Ejecutivo, por conducto de la Secretaría, deberá en todo momento conocer de los avances científicos, tecnológicos, de seguridad, capacitación y prevención de accidentes, los criterios en materia de diseño, uso y administración de las vías públicas del transporte, así como los requisitos técnico administrativos que deberán reunirse para cumplir con los objetivos de la Ley y el Reglamento. Estas Normas deberán publicarse en el Periódico Oficial del Estado para su difusión y cumplimiento, las referencias y particularidades de la misma podrán ser revisadas y modificadas por el Ejecutivo en cualquier momento, tomando en cuenta siempre el interés social y el beneficio de la colectividad.

Artículo 6.- La Secretaría en el ámbito de su competencia podrá, en cualquier momento, establecer las disposiciones, modalidades y modificaciones en las vías públicas que signifiquen un beneficio al orden público y al interés general, de conformidad con el Reglamento.

[...]

Artículo 8. La Secretaría en el ámbito de su competencia y oyendo la opinión del Ayuntamiento correspondiente, podrá en cualquier momento establecer:

[...]

V. Áreas de estacionamiento exclusivas para el uso de discapacitados;

[...]

Artículo 14. Los dictámenes u opiniones que deban emitir los organismos auxiliares y de consulta, deberán sujetarse a las competencias que la Ley establece para cada uno de ellos, tomando en cuenta lo siguiente:

El Consejo Estatal, es un organismo de consulta en materia de vialidad, tránsito y transporte con funciones deliberativas y propositivas.

El CEIT es un organismo auxiliar de estudio e investigación cuyas funciones estén orientadas a crear y desarrollar un sistema eficiente de vialidad y transporte.

El Organismo Coordinador es un organismo auxiliar promotor del desarrollo del sistema que crea y desarrolla el CEIT en materia de transporte y, para ello, ejecutará las acciones de operación, supervisión y control del servicio público de transporte.

Artículo 15. El Organismo Coordinador tendrá, además de las atribuciones y obligaciones que le señala la Ley, las siguientes:

I. Para efecto de que el Ejecutivo cuente con los elementos necesarios para emitir la Norma General de Carácter Técnico a que se refiere el artículo 62 de este Reglamento, el Organismo Coordinador deberá emitir su opinión en un plazo máximo de 30 días naturales, a partir de que ésta le sea solicitada; y

II. Emitir, en un plazo de 30 días naturales, opinión a la Secretaría respecto a la solicitud para el otorgamiento de la concesión de transporte público de carga, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 125 del Reglamento.

[...]

Artículo 20. Queda prohibido obstruir o utilizar los espacios destinados al estacionamiento de los vehículos de personas con discapacidad, así como las rampas de acceso a las banquetas y vías peatonales.

En materia de personas con discapacidad, el Código de Asistencia Social del Estado, en su libro quinto, establece:

Artículo 141. Este libro tiene por objeto regular las medidas y acciones tendientes a procurar el desarrollo integral de las personas con discapacidad, su bienestar físico y mental, así como la igualdad de oportunidades y equidad, a fin de facilitar su integración plena a la sociedad.

Artículo 142. Para efectos de este Código se entiende por:

I. Persona con discapacidad: Todo ser humano que tiene una carencia o disminución, congénita o adquirida de alguna aptitud o capacidad funcional, de tipo sensorial, psicomotora o mental, de manera parcial o total que le impida o dificulte su desarrollo e integración al medio que le rodea, por un periodo de tiempo definido o indefinido y de manera transitoria o permanente;

II. Habilitación: Aplicación coordinada de un conjunto de acciones médicas, psicológicas, educativas y ocupacionales, por tiempo determinado, que permitan a las personas con discapacidad congénita desarrollar su máximo grado de funcionalidad, a fin de ser aptos para realizar, en la medida de sus posibilidades, actividades que los integren familiar y socialmente;

III. Rehabilitación: Aplicación coordinada de un conjunto de medidas y acciones médicas, psicológicas, educativas, ocupacionales y de capacitación social, por tiempo determinado, que tengan como finalidad readaptar y reeducar a la persona con discapacidad adquirida, para que alcance la mayor proporción posible de recuperación funcional, a fin de ser independiente y útil a sí misma, a su familia y a la sociedad;

IV. Barreras Arquitectónicas: Aquellos elementos de construcción que entorpezcan o impidan el libre desplazamiento o el uso de servicios e instalaciones a personas con discapacidad;

V. La Comisión: La Comisión Estatal Coordinadora del Programa de Atención de las Personas con Discapacidad; y

VI. El Consejo Estatal: El Consejo de Valoración de las Personas con Discapacidad.

CAPÍTULO II
De los Derechos de las Personas con Discapacidad

Artículo 143. Sin perjuicio de lo que dispongan otras disposiciones legales aplicables, las personas con discapacidad tendrán derecho a:

[...]

IV. Las consideraciones especiales y preferencias en la utilización de los servicios públicos de transporte; tener acceso y libre desplazamiento en los lugares públicos, así como facilidades al personal, equipo, animales y cualquier otro instrumento de auxilio; y

[...]

Artículo 151. El Ejecutivo del Estado, a través de las Secretarías, sus dependencias y entidades, con la participación voluntaria de los ayuntamientos y de las organizaciones privadas de asistencia social, implementará un sistema de servicios que tendrán por objeto el desarrollo integral de las personas con discapacidad.

Artículo 152. Los servicios se otorgarán a las personas con discapacidad, atendiendo a la evaluación de su capacidad funcional, aptitudes e intereses, procurando la permanencia de las personas con discapacidad en su medio familiar y la participación de sus familiares.

Artículo 153. El sistema de servicios comprenderá:

[...]

XI. El procurar el acceso libre y seguro a los espacios públicos;

[...]

Artículo 174. Las construcciones o modificaciones de edificios e infraestructura urbana, deberán contemplar facilidades urbanísticas y arquitectónicas adecuadas a las necesidades de las personas con discapacidad, de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia.

[...]

Artículo 176. En los auditorios, cines, teatros, salas de concierto y de conferencias, centros recreativos, deportivos y en general cualquier recinto en que se presenten espectáculos públicos, los administradores u organizadores deberán establecer preferencialmente espacios reservados para las personas con discapacidad, que no puedan ocupar las butacas o asientos ordinarios, de conformidad con la legislación aplicable.

Artículo 177.- El sistema de transporte deberá cumplir con las especificaciones técnicas y especiales que permitan el acceso y uso a las personas con discapacidad en los términos de la legislación aplicable.

Cada unidad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros deberá contar con un mínimo de dos asientos preferenciales para personas con discapacidad, los cuales se fijarán de forma vertical, con el respaldo adherido a uno de los costados de la unidad y estarán cerca de la puerta de ingreso.

Artículo 178. La Administración Pública del Estado y los Ayuntamientos contribuirán a garantizar el uso adecuado de zonas preferenciales para el estacionamiento de vehículos en los que viajen personas con discapacidad, tanto en la vía pública, como en lugares de acceso al público.

A efecto de facilitar el estacionamiento de vehículos, de los cuales tengan que descender o ascender personas con discapacidad, la autoridad correspondiente dispondrá las medidas necesarias, que inclusive podrán aplicarse en zonas de

estacionamiento restringido, siempre y cuando no se afecte gravemente el libre tránsito de vehículos y peatones.

Artículo 179. La Secretaría de Vialidad y Transporte deberá:

I. Impulsar el diseño e instrumentación permanente de programas y campañas de educación vial y cortesía urbana, encaminados a motivar los hábitos de respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía pública y en lugares de acceso al público, de conformidad con la legislación aplicable; y

II. Procurar que existan unidades de servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros, con implementos y características para personas con discapacidad, de acuerdo a los estudios correspondientes, en consulta con las asociaciones de personas con discapacidad y de conformidad con los datos que arroje el padrón estatal de personas con discapacidad.

[...]

Artículo 181.- Las violaciones a lo establecido por el presente Libro, su reglamento y demás disposiciones que de él emanen, serán sancionadas por la Secretaría o Dependencia que corresponda de la Administración Pública del Estado o de los Ayuntamientos.

Artículo 182.- Se aplicarán a petición de parte o de oficio, independientemente de lo dispuesto por otras disposiciones legales, las siguientes sanciones:

I. Multa equivalente de 10 a 50 veces el salario mínimo vigente en la zona metropolitana de Guadalajara, a quienes ocupen indebidamente los espacios de estacionamiento preferencial, o bien obstruyan las rampas o accesos para personas con discapacidad;

II. Multa equivalente de 30 a 90 veces el salario mínimo vigente en la zona metropolitana de Guadalajara, a los prestadores en cualquier modalidad del servicio de transporte público que nieguen, impidan u obstaculicen el uso del servicio a una persona con discapacidad; y

III. Multa equivalente de 180 a 240 veces el salario mínimo vigente en la zona metropolitana de Guadalajara, a los empresarios, administradores y organizadores de espectáculos públicos que omitan o ubiquen discriminatoriamente los espacios reservados, así como las facilidades de acceso, para personas con discapacidad.

Reglamento Interno del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte

Artículo 1. El objeto del presente ordenamiento es reglamentar la estructura y funcionamiento del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte [...]

Artículo 2. Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:
I. CEIT: Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y del Transporte;

[...]

Artículo 5. Son atribuciones del CEIT, las siguientes:

[...]

II. Realizar los estudios técnicos, económicos y sociales, que permitan desarrollar un sistema eficiente de vialidad y transporte, con la participación de los concesionarios, permisionarios y de las instituciones de educación superior, así como determinar las vialidades, dando prioridad al servicio colectivo del transporte público de pasajeros y la regulación de su operación;

III. Realizar los estudios técnicos necesarios para la elaboración de los dictámenes que justifiquen, en su caso:

[...]

b). La creación, ampliación o supresión de rutas;
c). La definición de las vías a utilizar por la red integral de transporte público, y [...]

XVI. Proponer las medidas y normas técnicas para la protección a la vida y la salud de los usuarios del transporte público, así como la comodidad y rapidez en el tránsito de vehículos;

[...]

Artículo 8. La administración y dirección del CEIT estará a cargo de:

I. Una Junta de Gobierno; y
II. Una Dirección General.

Artículo 9. La Junta es la máxima autoridad del CEIT. Se integrará en forma permanente por un presidente que será el gobernador del Estado o la persona que éste designe y además por un representante de cada una de las Secretarías e instituciones siguientes:

[...]

El Reglamento Interno del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado establece:

Artículo 1. El objeto del presente ordenamiento es reglamentar la estructura y funcionamiento del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado [...] cuyo objeto primordial es promover el desarrollo y ejecución de acciones en la operación, supervisión y control del servicio de transporte público sirviendo de agente de transformación y obtención de resultados, siendo el responsable del desarrollo de los sistemas de transporte así como de sus partes integrantes.

[...]

Artículo 9. Son funciones del organismo, las siguientes:

[...]

IV. Instrumentar, en coordinación con el Centro Estatal, las normas de calidad para el servicio del transporte público;

[...]

Artículo 13. La administración y dirección del organismo estará a cargo de los órganos siguientes:

I. Una Junta de Gobierno; y
II. Una Dirección General.

Artículo 15. La Junta de Gobierno estará integrada por:

I. Un Presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;

[...]

Artículo 20. A la Junta de Gobierno corresponden las siguientes facultades:

[...]

IV. Supervisar la administración de los recursos e ingresos del organismo y los bienes que se incorporen a su patrimonio y proponer en coordinación con el Centro Estatal, al Gobierno del Estado o de los Municipios, proyectos que tiendan a

mejorar en lo general la prestación del servicio del transporte público y la operación de su sistema;

[...]

Artículo 23. Al Director General corresponden las siguientes facultades:

I. Ejecutar los acuerdos, resoluciones y disposiciones de la Junta de Gobierno;

[...]

Artículo 26. La Dirección Técnica del organismo tendrá las siguientes atribuciones:

[...]

VIII. Proponer la instrumentación de normas de calidad para el servicio de transporte público; y

[...]

Acuerdo que creó el organismo público desconcentrado dependiente de la Secretaría de Salud del Gobierno de Jalisco, denominado Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público.

Artículo 1. Se crea el Organismo Público Desconcentrado, con autonomía técnica, denominado Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, [...] cuyo objetivo es el de atender inmediatamente a las víctimas del transporte público;

a). Al momento del accidente, sin que medie pérdida de tiempo, apoyar a la víctima para que de inmediato se proceda a su revisión física, atención médica, hospitalaria, intervención quirúrgica y, en caso de ser necesario, apoyo funerario;
b). Posterior al accidente; apoyar a la víctima y vigilar para que de inmediato se le preste de manera constante y oportuna, atención médica, hospitalaria y terapéutica hasta que la víctima sea dada de alta; y
c). Cubrir y, en caso de ser necesario, hacerse responsable solidario ante la empresa funeraria por los gastos ocasionados por el deceso de la víctima.

Artículo 3. **"El Consejo"** Tendrá las siguientes facultades específicas

[...]

II. Constatar a través de las áreas competentes en materia de vialidad, tránsito y transporte del Estado, que las empresas de **"Transporte Público"**conserven vigente la afiliación a la mutualidad de su elección legalmente constituida, a efecto de cubrir gastos de atención médica y hospitalarios, gastos funerarios e indemnizaciones por muerte a las personas afectadas por el **"Transporte Público"**;

[...]

IV. Vigilar que los propietarios de los vehículos del **"Transporte Público",** que participen en accidentes viales en la zona conurbada-metropolitana de Guadalajara, cubran los gastos de atención médica y hospitalarios, gastos funerarios e indemnizaciones por muerte de manera rápida y oportuna y en su caso se coadyuve para la aplicación de las sanciones correspondientes; y

[...]

Artículo 4. Para la realización de sus funciones "El Consejo" se integrará por una Junta de Gobierno constituida por:

a) Un presidente que será el Gobernador del Estado o la persona que él designe;
b) El Secretario General de Gobierno, o la persona que designe;
c) El Secretario de Salud, o la persona que designe; quien fungirá como secretario ejecutivo;
d) El Secretario de Vialidad y Transporte, o la persona que designe;
e) El Procurador General de Justicia del Estado, o la persona que designe;
f) Un representante del organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (Sistecozome);
g) Un representante de los subrogatarios del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (Sistecozome);
h) Un representante del organismo público descentralizado denominado Servicios y Transportes;
i) Un representante de los subrogatarios de Servicios y Transportes;
j) Un representante de la Alianza de Camioneros, AC;
k) Un representante de Transportes Urbanos Tapatíos, AC;
l) Un representante de Transportes Unidos de Tlaquepaque, SA;
m) Un representante de Transportes Santa Anita, AC;
n) Un representante de Transportes Tlajomulco, AC;
o) Un ciudadano propuesto por la Cámara de Comercio de Guadalajara; y
p) Un ciudadano propuesto por el Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco.

En la recomendación 9/99 del 5 de noviembre de 1999, este organismo expresó que:

> ... asume en favor de la sociedad civil una postura de irrestricto apoyo a su deseo de un transporte público urbano que garantice seguridad y efectividad, y que dé prioridad, de manera simultánea, a medidas de educación y prevención y a la aplicación igualitaria de la ley. Es necesaria la voluntad de parte de las autoridades por acatar el interés general, que no es otra cosa sino el bien común, además del compromiso de todos los involucrados (incluidos los usuarios) por romper con añejas inercias y dotar al servicio público de transporte de procedimientos más racionales y seguros para usuarios y peatones.

Cabe señalar que 1999 fue particularmente trágico en lo relacionado con accidentes del transporte público de pasajeros, ya que hubo l05 fallecimientos (evidencia 2).

Con motivo de esa recomendación, según informes de Ricardo Bugarini González, encargado de la Mesa de Derechos Humanos de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, y de Alfonso Rejón Cervantes, titular de esa Secretaría, se realizaron diversas acciones de supervisión y vigilancia (antecedentes y hechos 3 y 13), tendentes a tutelar la integridad y respeto de transeúntes y usuarios del transporte público.

El ingeniero Alberto Cárdenas Jiménez, en aquel entonces gobernador constitucional del estado, instruyó al secretario de Vialidad y Transporte para que incrementara, en caso necesario, las medidas de corrección a concesionarios, permisionarios, subrogatarios y choferes para evitar los accidentes por imprudencia o negligencia; y al director general del OCOIT, para la elaboración de la norma general técnica (antecedentes y hechos 12).

Esta Comisión de Derechos Humanos, reconoce las acciones de supervisión y vigilancia puestas en marcha por el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Vialidad y Transporte, para prevenir los accidentes provocados por el transporte público de pasajeros en la zona metropolitana (antecedentes y hechos 3 y 13). Las muertes ocasionadas por autobuses del transporte público disminuyeron 51.42 por ciento de 1999 a 2004; en lo que va de este año han ocurrido 33 fallecimientos (evidencias 1, fracción xii; 2 y 4).

No obstante lo anterior, el año pasado la participación del transporte público de pasajeros en accidentes, ocupó las planas y espacios electrónicos de los

medios de comunicación. El saldo fatal de muertes (51) implica no sólo la tristeza profunda y un golpe trágico para los deudos sino, en muchos casos, el desamparo económico (evidencias 1, fracciones i, ii, iii, iv, v, vi, vii, viii, y ix).

Es de reconocer la preocupación del Gobierno del Estado por las víctimas del transporte público, ya que como se solicitó en la recomendación 9/99, el 6 de enero de este año emitió el acuerdo 001/05, publicado en el periódico oficial *El Estado de Jalisco* el 8 de enero por medio del cual se crea el organismo denominado Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, cuya facultad de constatar a través de las áreas competentes en materia de vialidad tránsito y transporte del estado, que las empresas de Transporte Público conserven vigente la afiliación a la mutualidad, a afecto de cubrir gastos de atención médica, hospitalaria, gastos funerarios y la justa indemnización por muerte, en forma inmediata a las víctimas directas e indirectas de los accidentes, que les deberían cubrir los responsables, subjetiva u objetivamente.

Al crear ese organismo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Salud, el Ejecutivo del estado omitió incorporar a la Junta de Gobierno a un representante de esta CEDHJ, ya que los derechos de las víctimas forman parte de los llamados derechos de la segunda generación, que son los que demandan un hacer por parte del estado, al igual que los derechos económicos, políticos, sociales y culturales. Éstos deben brindarse de manera gratuita, con independencia de que se aprehenda o condene al responsable. Esta prerrogativa debe ser velada por las comisiones de derechos humanos, por tal motivo, de conformidad con lo dispuesto en la fracción X del artículo 7 de la Ley de la CEDHJ, es procedente solicitar al gobernador del estado la modificación del artículo 4° que norma la Junta de Gobierno del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, e incorpore como parte de ese órgano a un representante de esta CEDHJ para vigilar y darle seguimiento en forma directa, a través de la asamblea, a la obligación que tienen los prestadores del servicio colectivo de pasajeros, de cubrir los gastos, de manera pronta y oportuna, por atención médica, hospitalización y fallecimientos, ya sea en forma directa o por medio de las mutualidades correspondientes. En caso de no ser así, insistir al ejecutivo del estado en la creación de un fondo de apoyo a las víctimas de accidentes viales, en las que participen la Secretaría de

Vialidad y Transporte, concesionarios, permisionarios y subrogatarios, tal como se le solicitó en la recomendación 9/99. (evidencia 3 fracción ii)

El 7 de noviembre de este año, el ejecutivo del estado, firmó el acuerdo en el cual expide La Norma General Técnica número SVT/01/2005, que especifica las características que deberán tener los vehículos del servicio de transporte público urbano, y ordenó su publicación en el periódico oficial *El Estado de Jalisco.* Ello en cumplimiento a la Conciliación propuesta en la queja 1267/2003/IV (antecedentes y hechos 7, 16 y 19)

No obstante que esa norma técnica establece, entre otros ordenamientos, derechos y preferencias especiales a las personas con discapacidad, es procedente recomendar al secretario de Vialidad y Transporte, ordene a quien corresponda, que se le de continuidad en forma permanente a los programas y campañas de educación, además la instalación de carteles en lugares estratégicos, con mensajes que motiven los hábitos de respeto hacia las personas con capacidades diferentes y de la tercera edad, para lograr un transporte público de pasajeros seguro, eficiente y amable. Esta petición tiene relación con la propuesta de conciliación aceptada dentro de la queja que se menciona en el párrafo que antecede.(antecedentes y hechos 16 y 17)

Es evidente la inquietud derivada de diversas opiniones vertidas a través de los medios de comunicación, por parte de algunos sectores de la población, en la necesidad de reestructurar las rutas del transporte público, e inclusive, según el decir de las propias autoridades de la Secretaria de Vialidad y Transporte, existe un estudio al respecto, en el cual se han invertido ocho millones de pesos.(evidencias I fracciones ii, v, vi y viii) Ante esas opiniones, resulta necesario la conclusión del estudio de ingeniería y evaluación de proyectos, transporte, vialidad e impacto vial por lo tanto, procede solicitar al gobernador del estado que gire instrucción al director general del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT) para que practique ese dictamen y, en su oportunidad, en caso de justificarse, se realice la reestructuración de las rutas de la zona metropolitana.

Los conductores del transporte público de pasajeros merecen toda consideración, respeto y reconocimiento a la labor que desempeñan, ya que tienen la gran responsabilidad de trasladar diariamente con calidad, eficiencia y seguridad a miles de usuarios. Por ello, es aconsejable que se revisen en

general las condiciones de la prestación del trabajo, tomando en cuenta la normatividad establecida por los artículos 3° y 5° de la Ley Federal del Trabajo; esto es, en estricto apego a los principios o postulados fundamentales del derecho laboral, atento a lo cual no se puede hablar de ellos si no se observa la justicia mediante un orden jurídico esencialmente justo y su recta aplicación. Las condiciones de trabajo de dichos conductores del transporte público de pasajeros deben ser respetando los principios fundamentales de libertad, dignidad, igualdad y jornada humanitaria, así como asegurándoles un nivel económico decoroso para ellos y sus familias, con el pago de un salario justo, derechos que en caso de verse quebrantados no surtirían efecto por ir en contra de disposiciones de orden público, y más aún, en contra de los derechos humanos. Además, de esa manera se generarán las condiciones para que el trabajador cumpla su deber de prestar el trabajo de la mejor manera posible y, desde luego, se evitará que los conductores traten de ganarse al usuario para obtener mayores ingresos, ya que sus percepciones dependerían de un salario fijo.

Esa inquietud deriva de la recomendación 9/99 misma que fue aceptada por el entonces secretario general de Gobierno, licenciado Fernando A. Guzmán Pérez Peláez, al haber girado instrucciones al exdirector general de Trabajo y Previsión Social, Francisco Hannon Quijas, para que realizara el estudio correspondiente, dictamen que no se concluyó. Al respecto, el propio ejecutivo del estado ha vertido opiniones a los medios de comunicación (antecedentes y hechos 10, evidencias 1, fracción viii).

Por lo anterior, es procedente solicitar al secretario de Trabajo y Previsión Social que gire instrucciones a quien corresponda para que, en coordinación con los empresarios y conductores del servicio público de transporte de pasajeros, y sin perjuicio de sus ingresos, revisen las condiciones de trabajo en los términos que se mencionan en párrafos precedentes.

Con fundamento en los artículos 7°, fracción XXV; 28, fracción III; 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, en relación con los artículos 109, 119 y 120 de su Reglamento Interior, se formulan las siguientes:

VI. CONCLUSIONES

Recomendaciones:

A Francisco Javier Ramírez Acuña, gobernador constitucional del estado:

Primera. Se modifique el artículo 4° de las Disposiciones Generales que Norman la Actividad del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, con la finalidad de que se incorpore a la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco dentro de la Junta de Gobierno de ese órgano desconcentrado, dependiente de la Secretaría de Salud del Gobierno del Estado.

Segunda. Gire instrucciones al director general del OCOIT para que practique los estudios de ingeniería y evaluación de proyectos, transporte, vialidad e impacto vial y de justificarse, se realice la reestructuración de las rutas del transporte público de pasajeros en la zona metropolitana.

A Alfonso Rejón Cervantes, secretario de Vialidad y Transporte del Estado:

Primera. Que continúe en forma permanente, el operativo que puso en marcha con un grupo de abogados y elementos operativos para vigilar y obligar a los conductores del servicio público de transporte de pasajeros a:

1. Mantener instalado y en buen funcionamiento el regulador de velocidad.

2. No exceder los límites de velocidad.

3. Transitar por el carril de la extrema derecha.

4. No circular con las puertas abiertas.

5. No conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga.

6. Dejar y tomar pasaje sólo en paradas autorizadas.

7. No llevar pasajeros sobre peldaños.

8. Entregar el boleto del pasaje.

9. Respetar las zonas peatonales.

10. Acatar las preferencias.

11. Llevar puesto el cinturón de seguridad.

12. Mantener distancia suficiente en relación con otros vehículos.

13. Respetar el pago con transvale.

14. Respetar el Reglamento de Tránsito.

15. Portar el gafete vigente.

Segunda. Gire instrucciones a quien corresponda para que diseñe e instrumente en forma permanente, programas y campañas de información vial y de cortesía urbana a través de los medios de comunicación y se instalen carteles en lugares estratégicos con mensajes que motiven los hábitos de respeto hacia las personas con capacidades diferentes y de la tercera edad, y alusivos a un transporte seguro, eficiente y amable.

Tercera. Continúe el establecimiento de vías y carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros e instalar paradas con cobertizos en los lugares que falten.

A Raúl Meza Becerra, secretario de Trabajo y Previsión Social.

Gire instrucciones a quien corresponda para que, en coordinación con empresarios, subrogatarios y trabajadores, revise las condiciones de trabajo, en los términos señalados en el cuerpo de esta recomendación.

A Susana Márquez García, directora general del organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana:

Tal como se solicitó en la recomendación 9/99, que se elabore un *Manual del conductor* que contenga sanciones, medios de defensa y los signos internacionales de tránsito, además de las principales normas técnicas en

materia de vialidad, incluyendo el perfil del conductor en servicio o de quien pretende serlo.

Esta recomendación tiene el carácter de pública, por lo que esta institución podrá darla a conocer de inmediato a los medios de comunicación de conformidad con los artículos 79 de la ley que la rige y 91, párrafo primero, de su Reglamento Interior.

“Por una cultura de paz y no violencia”

Carlos Manuel Barba García
Presidente