

Recomendación 43/2013  
Guadalajara, Jalisco, 9 de diciembre de 2013  
Asunto: violación de los derechos a la libertad  
de manifestación de las ideas y a la libertad de reunión  
Queja 326/2013/IV

Doctor Sergio Ramón Quintero González  
Presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos

### **Síntesis**

*El día [...] del mes [...] del año [...], habitantes del [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 2] y [fraccionamiento 5], todos del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, acudieron a esta Comisión y ratificaron un escrito de queja que presentaron en contra del primer edil de dicho municipio y del titular de la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado (SVT), ahora Secretaría de Movilidad del Estado (SME). Argumentaron que dichas autoridades hacían caso omiso a sus reclamos sobre el mal servicio de transporte público de pasajeros que les proporciona la empresa [...], así como a sus peticiones para la autorización de otras rutas de camiones que satisfagan sus demandas, y para que la tarifa del servicio sea igual a la que se fijó para el resto del área metropolitana de Guadalajara. Al primero de dichos funcionarios también le atribuyeron que pretendió que se comprometieran a no hacer uso de su derecho a manifestarse (reunirse) para reclamar sus derechos.*

*Con la investigación que practicó este organismo se demostró que el presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos incurrió en violación de los derechos a la libertad de manifestación de las ideas y a la libertad de reunión de los (agraviados). No se acreditó que la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado hubiese violado derechos humanos.*

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; 1º, 2º, 4º, 7º, fracción XXV, 28, fracción III, 72, 75 y 79 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, y 109 y 119 de su Reglamento

Interior, examinó las quejas 326/2013-IV a la 718/2013-IV, las cuales se acumularon conforme al principio de concentración previsto en los artículos 47 y 48 de la referida ley y 86 del citado Reglamento, presentadas por los (agraviados), vecinos del [fraccionamientos 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 5], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], todos pertenecientes al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, en contra del entonces secretario de Vialidad y Transporte del Estado y del presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, con base en los siguientes:

## **I. ANTECEDENTES Y HECHOS**

1. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión un escrito signado por (quejoso 1), (quejosa 2) y (quejosa 3), en el que manifestaron:

... sintetizamos una reseña de nuestro problema que tenemos de transporte público de la empresa [...] en el [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 5], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], contando pertenecientes a Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, los cuales cuentan con una población aproximada de [...] habitantes o más.

Desde el año [...] le hemos pedido una cita a Diego Monraz Villaseñor, actual secretario de Vialidad y Transporte de Jalisco, la cual nunca se ha dado por razones desconocidas, cuyo expediente es [...]. En la cual se pidió el servicio de más líneas de transporte, ya que la empresa antes mencionada es única, con su mal servicio y pésimas unidades con las que se labora en esta zona, por lo cual se dice ser "TRANSPORTE FEDERAL", cuando es transporte urbano, su salida es de la antigua central camionera de Gdl, sobre Av. [...], levantando pasaje en el caso del supuesto camión directo hasta el [...], por toda la carretera a [...], bajando y levantando pasaje. Este servicio se pagaba por \$[...] hasta el día [...] del mes [...] del año [...]; sin autorización de ninguna autoridad competente en la materia, el Sr. (...) aumentó el precio de pasaje hasta \$[...], eso molestó a todos los fraccionamientos, algunos de los colonos con empleo, otros desempleados, otros con empleo eventual, se hizo una manifestación ese día. El día [...] lo volvió a bajar a \$[...], se solicitó una cita con SCT comandada por el Sr. (...), en su oficina con el Sr. (...) y los representantes voceros de cada fraccionamiento, contando con la presencia de (...) de Asuntos Interiores del Estado, se expusieron las necesidades de un servicio de transporte y la necesidad de otra línea, ya que con la actual y única es insuficiente para la población, y que se bajara el precio, a lo que (...) respondió que era imposible que se bajara porque el diesel y refacciones son sumamente caros, era incosteable para él, cuando él mismo sostuvo que cuando entró a dar el servicio a esta zona contaba con [...] unidades, hasta [...] cuenta con [...] unidades y su terminal construida en el [fraccionamiento 7, I, II y III]. Al escuchar todo esto el Sr. (...) de SCT, verbalmente dijo a (...) no estaba facultado para aumentar el pasaje a las unidades de servicio,

sólo la SCT, incluso le dijo que se haría una inspección de sus unidades, unidad que no estuviera cumpliendo con la normatividad sería retirada de circulación, cosa que no ha cumplido la SCT, a nosotros como representantes vecinales se nos pidió nos diéramos a la tarea de contactar a permisionarios interesados en trabajar en esta zona, los cuales se consiguieron y se reunieron con el Sr. (...) para las solicitudes y trámites correspondientes a la petición de los fraccionamientos de forma verbal, nada fue por escrito ni por acuerdo.

Nosotros confiamos en la palabra de una autoridad federal, no sabemos qué pasó, ni porqué el día [...] del mes [...] del año [...], sin aviso ninguno para nadie, amaneció el pasaje a \$[...], lo único que traían las unidades y en la central vieja que a partir de ese día el precio aumenta. Sin embargo, no existe firma o sello de autorización de alguna dependencia de gobierno en dicho comunicado.

El día [...] del mes [...] del año [...] se notificó al ayuntamiento, mediante un escrito firmado y sellado por el H. Ayuntamiento de Ixtlahuacán de los Membrillos, de una manifestación al día [...] del mes [...] del año [...], la cual se llevó en paz, sin agresiones, verbales o físicas. Esta comenzó a las [...] horas, estando presentes personas del Gobierno del Estado y asuntos interiores. Entre conformes e inconformes, seguimos manifestándonos hasta como a las [...] horas, cuando llegó gente de la administración educadamente a decirnos que paráramos la manifestación, ya que el presidente municipal nos esperaba para dialogar sobre este problema. Estando en cabildo, el presidente municipal (...) no pudo, no quiso darnos una esperanza de solución, ya que él mismo dijo que él apoyaba el aumento de \$[...] por las necesidades que tiene la empresa de [...].

Cuando se le expresaron las necesidades de los fraccionamientos, que muchas familias no tiene a sus hijos en la escuela porque no hay cupo en las escuelas, tienen que llevarlos a otros lugares, no tienen para el pasaje, que un trabajador asalariado si gana \$[...] gasta \$[...] a la semana si tiene familia ¿cuánto le queda para sus gastos? más aparte el descuento de su casa. Eso dijo el municipal “no es mi problema”.

No sancionó (*sic*) al decirnos que deberíamos firmar un convenio en el cual no volveríamos a manifestarnos ni a dañar a 3ros. A final de cuentas no firmamos nada.

Sabemos del decreto que ya no es federal nuestra zona, que es zona metropolitana.

2. El día [...] del mes [...] del año [...], el director de Quejas, Orientación y Seguimiento de esta Comisión envió el oficio [...] al (quejoso 1), mediante el cual le comunicó que era necesario que acudieran a este organismo los directamente (agraviados), a fin de que ratificaran el escrito de inconformidad y aportara mayor información para orientar adecuadamente la investigación.

3. El día [...] del mes [...] del año [...] comparecieron a esta Comisión, (quejoso 1), (quejosa 2), (quejoso 4), (quejosa 5) y (quejosa 6), quienes ratificaron la queja y presentaron diversos documentos con los nombres y

firmas de varias personas habitantes de los fraccionamientos afectados. El primero de ellos expuso:

Acudo a este organismo para ratificar la queja por escrito interpuesta el día [...] del mes [...] del año [...], a mi favor y a favor de los vecinos del [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 5], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], todos del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, en contra del Secretario de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco; Presidente Municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, y contra quién o quienes más resulten responsables; y continuando con el uso de la voz manifiesta:

Que desde el año [...], varios vecinos de los fraccionamientos señalados en el párrafo anterior, mis compañeros que me acompañan el día de [...] y yo, hemos insistido a la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco, para que nos apoye en la mejora e incremento de las líneas de camiones para satisfacer las necesidades de aquella zona poblacional, ya que por el incremento desmedido de viviendas, la única ruta de transporte “[...]” se ha vuelto insuficiente y de muy mala calidad, aparte de que han incrementado el costo del pasaje sin autorización legal u oficial alguna, perjudicándonos en nuestra economía, ya que la gran mayoría somos personas asalariadas y de escasos recursos económicos. Después de tantas peticiones ante la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco, el día [...] del mes [...] del año [...] dieron contestación a un escrito nuestro, donde solicitábamos el incremento de más unidades de transporte público colectivo de pasajeros en los fraccionamientos antes señalados, contestándonos con oficio [...] que se realizarían los estudios correspondientes para poder dar seguimiento a nuestra petición; por lo que el día [...] del mes [...] del año [...], dan contestación con oficio [...], y dicen que una vez realizados los estudios e investigaciones respectivos, contestan textualmente que “Mediante decreto No. [...], del día [...] del mes [...] del año [...], se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos; sin embargo, la jurisdicción de las vías de acceso a dicho municipio, continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera [...]-[...], identificada como carretera [...] y donde la tarifa del servicio de transporte se encuentra liberada por la federación”; manifestando su incompetencia por los motivos de jurisdicción. Pero curioso es que existe la ruta [...] que sale de [fraccionamiento 7, I, II y III] y llega hasta [...], a la altura de la colonia [...] en Tlaquepaque, y el costo del pasaje es de \$[...], y su trayectoria es por el corredor [...]. Existen varias rutas de transporte público, entre las cuales, por nombrar solo unas, está la [...], [...], [...], las que su recorrido y trayecto de ruta es largo y pasan por tramos carreteros de la Carretera Guadalajara-Chapala y cobran \$[...] pesos, también sin problemas de jurisdicción federal; y también está un camión [...]-[...] con la misma tarifa, y su recorrido también es extenso y pasa por un tramo federal sin problema aparente. Así que por lo anterior, nos sentimos discriminados por el actuar de las autoridades tanto estatales como municipales para favorecer a un particular, negándose a autorizar e introducir nuevas rutas de camiones que satisfagan nuestras necesidades cotidianas a costo justo como la demás población de

otras áreas de la zona metropolitana. En relación a lo anterior, quiero manifestar que a principios del mes de [...] del año [...], tuvimos varias entrevistas y reuniones con el señor [...], funcionario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Jalisco, quien nos dijo que tanto el gobernador Emilio González Márquez, como el secretario de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco, Diego Monraz, le habían cancelado varias citas en la que él se disponía como autoridad federal de hacerles formal entrega de dicho tramo carretero [...]-[...], para que fuera el Gobierno de Jalisco quien tuviera control para desarrollar sus políticas públicas en beneficio de su territorio y de sus pobladores. Quiero manifestar que en las reuniones y entrevistas que sostuvimos con el funcionario de la SCT, estuvieron presentes el representante de la línea de “[...]” y funcionarios de Asuntos del Interior del Gobierno del Estado de Jalisco. Por otro lado, alrededor de las [...] horas del día [...] del mes [...] del año [...] realizamos un plantón en los fraccionamientos [fraccionamiento 1, I, II y III] y en [fraccionamiento 6], en donde alrededor de las [...] horas llegó una unidad de la policía de Ixtlahuacán de los Membrillos para levantarnos, pero como estaban ahí personal de Asuntos del Interior del Estado, nos fuimos con ellos a la presidencia, donde nos entrevistamos con el Presidente Municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, quien de manera tajante y soberbio nos dijo que él iba a velar por los intereses de la línea de “[...]”, y que no iba a permitir que nos manifestáramos, ya que no teníamos derecho a ello, diciéndonos que a él no le importaban nuestros problemas, que él estaba de acuerdo con el incremento del precio del pasaje por parte de la línea de camiones ya descrita, por el hecho de que estaba muy caro el diesel y las refacciones, aunque dicho incremento no se haya autorizado por autoridad competente, amenazándonos que para la próxima vez que nos manifestáramos, nos iba a mandar detener. Por último, nos quiso obligar a firmar papeles en blanco, en el que supuestamente nos comprometíamos a no manifestarnos y a hacernos responsables por cualquier disturbio, condicionándonos a que si él apoyaba que el precio del pasaje quedara en \$[...] pesos, las líneas y las corridas de los camiones se iban a recortar, omitiendo pasar por ciertos puntos de los fraccionamientos antes descritos, pero que si el pasaje lo incrementaba a \$[...] pesos, él se comprometía a aumentar el número de salidas y a mejorar los camiones y su servicio, lo cual no ha hecho, dejando el costo del pasaje en \$[...] pesos. Por lo anterior, nos da la impresión de que él tiene algún interés particular en los camiones, ya que en vez de apoyar los intereses de la mayoría de la población, se dedica a cuidar los intereses de una empresa. Por último, quiero externar que lo que solicitamos y peleamos es el incremento de las rutas de camiones, mejorar el servicio y el costo sea el mismo que para la demás zona metropolitana de Guadalajara, ya que existen rutas con trayectos más largos a menor precio que el que nos cobra la línea “[...]”; dejando copia simple de un boleto de camión; copia simple de un escrito recibido por el Diputado Presidente de la Comisión de Peticiones y Atención Ciudadana del Congreso del Estado de Jalisco, en el que ponemos de su conocimiento la problemática que padecemos; así como también dejo copia simple de los oficios donde nos da contestación funcionarios de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado y del decreto [...].

4. En la misma fecha, el director de Quejas, Orientación y Seguimiento de esta Comisión registró las quejas con los números del [...] al [...], y ordenó turnarlas a la Cuarta Visitaduría General para su investigación.

5. Mediante acuerdo del día [...] del mes [...] del año [...] se admitieron las quejas y se ordenó su acumulación. En el mismo acuerdo se requirió al licenciado Diego Monraz Villaseñor, entonces secretario de Vialidad y Transporte del Estado, y al doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, para que rindieran su informe de ley. Al primero de ellos también se le pidió que remitiera copia certificada del expediente abierto en la secretaría a su cargo, con motivo de las peticiones que le dirigieron los (agraviados). A los inconformes se les requirió para que nombraran a un representante común, y el día [...] del mes [...] del año [...] se designó como tal a (quejosa 2).

6. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el oficio [...], signado por la licenciada (...), encargada de la Dirección General Jurídica de la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte (SVT), mediante el cual rindió el informe de ley, que este organismo solicitó al titular de esa dependencia, en el que manifestó:

Leídas que fueron las declaraciones vertidas por los comparecientes, donde exponen la problemática que representa el servicio de transporte público ofertado por la empresa arriba señalada y que no es desconocida para esta dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, pues ha sido objeto de diversos estudios por parte de las instituciones públicas descentralizadas: Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público, OCOIT, y Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte, CEIT, estudios y opiniones técnicas que determinan la NO FACTIBILIDAD de ampliar derroteros, toda vez que la ubicación geográfica de los asentamientos poblacionales hace jurídicamente imposible la inserción de dicho servicio, pues para acceder a las mismas es necesario circular en tramos de jurisdicción federal, y atendiendo a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, que señala que para el despacho de los asuntos que competen al Poder Ejecutivo, el Gobernador del Estado se auxiliará de las secretarías y dependencias, organismos y entidades que señalen la Constitución del Política del Estado, las leyes que de ella emanen, la presente ley y las demás disposiciones jurídicas vigentes en el Estado; en relación al diverso 1 de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, uno de los objetivos de esta Entidad Pública es la de regir el tránsito en el Estado de Jalisco para establecer el orden y control de la circulación vehicular y peatonal en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de la competencia federal.

Esta limitante impuesta por la norma jurídica vigente, aunado a la expansión de la mancha urbana, deviene en la exigencia de proveer de los servicios básicos a los nuevos

fraccionamientos, lógicamente incluido el transporte, sin embargo, y en esta situación en particular, se pondera el axioma jurídico que señala: LA AUTORIDAD ESTÁ OBLIGADA A LLEVAR A CABO ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE AQUELLO QUE LA LEY EXPRESAMENTE LE SEÑALE, EN TANTO EL CIUDADANO PUEDE HACER TODO AQUELLO QUE LA LEY NO LE PROHIBA; luego entonces, habiéndose invocado dos preceptos legales, que indican en sus artículos el ámbito de su competencia que debe observar esta Institución para ejercer sus facultades, éstas se limitan a la esfera estatal, por lo tanto, en estricta observancia del marco legal a que deben ajustarse no es posible, por el momento, dotar del servicio público de transporte a aquellas poblaciones, colonias, fraccionamientos, etc. que aun cuando se encuentren asentados en Municipios que corresponden a la Zona Metropolitana: Guadalajara, Tlaquepaque, Zapopan, Tonalá, El Salto y Tlajomulco de Zúñiga, pero que su acceso se deba circular en tramos carreteros federales.

Ahora bien, correlacionado con lo anterior, la queja versa demás por el servicio tanto mecánico, como tarifario que les presta la empresa [...] al momento de transitar por vialidades abiertas a la circulación que son competencia del Estado; al respecto, se han tomado las medidas pertinentes para llamar al orden tanto a los transportistas como a sus operadores, a través de la Dirección General de Transporte Público, a cuyo titular, licenciado (...), le fueron solicitados informes sobre la situación que prevalece en la zona, remitiendo el oficio número [...] y diversos anexos que dan cuenta de las tareas llevadas a cabo por las instancias involucradas para la solución del problema, de lo cual remito constancias fotostática simples para su valoración.

7. Mediante acuerdo del día [...] del mes [...] del año [...] se ordenó enviarle a la representante común de los (agraviados) una copia del informe que rindió la licenciada (...), a efecto de que hiciera las manifestaciones que estimara pertinentes, y se pidió a dicha funcionaria de la entonces SVT que informara a esta Comisión las acciones que esa secretaría hubiese realizado para la suscripción de un convenio con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), al parecer solicitado por el Congreso del Estado de Jalisco para planear la prestación del Servicio Público de Transporte en los fraccionamientos en los que habitan los (agraviados), según se asentó en el oficio [...] del día [...] del mes [...] del año [...], enviado por el director general del entonces Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT), al director general de Transporte Público de la SVT.

En el mismo acuerdo se solicitó al licenciado (...), entonces director de Transporte de Pasajeros de la SVT, que enviara a este organismo copia de la respuesta que le hubiese dado la empresa [...], respecto de la notificación que le hizo sobre las anomalías e inconformidades expresadas por los vecinos del [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 6] y [fraccionamiento 4], en relación con el aumento de la tarifa del transporte de dicha empresa, así como

el resultado del estudio que el director general de Transporte Público de la propia secretaría, mediante oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], le solicitó al director general del entonces OCOIT, en coordinación con el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte del Estado (CEIT), respecto de las condiciones de operación de la citada empresa, en relación con la rentabilidad, funcionabilidad y eficiencia del servicio, así como el impacto del costo a los usuarios, a fin de que se emitiera un dictamen para determinar la factibilidad del ajuste de la tarifa. También se le pidió que describiera los recorridos de los camiones pertenecientes a las rutas [...], [...], [...] y [...] de la zona metropolitana, y que precisara si esas rutas utilizan en algún tramo la carretera a [...].

En el propio acuerdo del día [...] del mes [...] del año [...], esta Comisión pidió al licenciado (...), que remitiera copia del estudio que mediante oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], le solicitó al entonces director general del CEIT, en función de las condiciones de operación, rentabilidad, funcionabilidad y eficiencia del servicio que prestaba la empresa [...], así como el impacto del costo a los usuarios, a fin de que se emitiera un dictamen para determinar la factibilidad del ajuste tarifario. Asimismo, se pidió al Director General del OCOIT que informara si la ruta [...] ya estaba operando en los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), y que, de no ser así, comunicara quién debería proporcionar ahí el servicio de transporte colectivo de pasajeros, con base en la red general de transporte, independientemente de la empresa [...], ya que, de lo investigado hasta entonces en la queja, se advertía que el servicio que prestaba dicha empresa era insuficiente. Al director general del CEIT se le pidió que proporcionara toda la información que tuviera sobre las posibles rutas de camiones de transporte público que podrían cubrir el servicio en los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), así como las fechas probables en las que podrían iniciar su operación, y que remitiera copia de la documentación relacionada con el asunto.

8. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el informe que rindió el doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, en el que expuso:

... le manifiesto que son totalmente falsos los hechos que se me atribuyen, ya que, como los (agraviados) lo mencionan, el día [...] del mes [...] del año [...] se manifestaron, haciendo un plantón en la carretera [...], entorpeciendo y perturbando la vialidad vehicular de las personas que transitan esta carretera muy temprano para llegar a laborar a su trabajo, sin embargo, para llegar a un acuerdo y conciliar esta problemática, el suscrito en mi carácter de Presidente Municipal, los cité a una junta



en las instalaciones que ocupa la Presidencia Municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, todo esto para conocer el motivo de su manifestación y buscar una solución a los problemas que la estuvieran generando. Como los (agraviados) lo reconocen, atendieron mi petición y se trasladaron a la Presidencia Municipal, en donde platicamos sobre los motivos de la manifestación que estaban haciendo, y me expresaron sus inconformidades que tenían con la empresa de auto transporte denominada [...], manifestando los (agraviados) que las unidades que operaban en esa zona de los fraccionamientos brindaban un mal servicio de transporte y estaban en pésimas condiciones, que las mismas ponían en riesgo la integridad física de los usuarios y que era injusto el cobro del pasaje, ya que la tarifa actual de \$[...] pesos era muy cara para su economía, y las unidades no abastecían ni daban un buen rendimiento a las necesidades de los usuarios, ya que muchas personas ganaban entre \$[...] a [...] pesos, y gastaban semanalmente en pasajes \$[...] pesos, quedándoles muy poco dinero para solventar las necesidades del seno de la familia, haciéndome la petición de autorizar e introducir nuevas rutas de camiones que satisfagan las necesidades cotidianas a costo justo, como las demás poblaciones de otras áreas de la zona metropolitana, así mismo les manifesté que esta autoridad siempre ha velado por los intereses y necesidades de la sociedad que conforma este Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, ya que el transporte público es una herramienta fundamental para solucionar los problemas y necesidades de la población en el ámbito económico, político y cultural de toda la sociedad, el transporte es una actividad importante dentro de estos fraccionamientos. Y que yo como presidente les ayudaría a gestionar con las diversas dependencias gubernamentales competentes, como “Secretaría de Vialidad y Transporte” SVT, una respuesta de solución, ya que esta entidad municipal no podía ejercer las atribuciones de la Secretaría, respecto de las tarifas en materia de auto transporte ni otorgar, evaluar, aprobar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte, como lo establece el Reglamento Interior de la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco en sus artículos

Artículo 27. La Dirección General de Transporte Público contará con las siguientes direcciones de área:

- I. Dirección de Transporte de Pasajeros; y
- II. Dirección de Sitios y Transportes Especializados.

Artículo 28. La Dirección General de Transporte Público será la encargada de dirigir, gestionar y coordinar el cumplimiento de las disposiciones legales para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga en el Estado de Jalisco; y tendrá las siguientes atribuciones.

- I. Aplicar la Ley, el Reglamento y demás normatividad vigente para la prestación del servicio de transporte público en el Estado de Jalisco;
- II. Dirigir, implementar y controlar la tramitología necesaria para que el servicio de transporte público se preste dentro de la normatividad vigente;

- III. Promover, en coordinación con la Dirección General Jurídica, la regularización de permisos y concesiones del transporte público en todas sus modalidades;
- IV. Coordinar, junto con los organismos auxiliares contemplados en la Ley, las acciones que se deben implementar para el funcionamiento más eficiente del servicio de transporte público;
- V. Determinar, en base a los estudios y aspectos técnicos y operativos del transporte público colectivo, asignación de rutas, datos operativos, regularización y reestructuración, atendiendo las disposiciones legales vigentes;
- VI. Realizar los acuerdos necesarios con el Secretario sobre asuntos concernientes al transporte público, en todas sus modalidades, así como presentar informes de actividades y avances de proyectos y programas específicos;
- VII. Otorgar, en el ámbito de su competencia, los permisos y autorizaciones que por Ley le correspondan a la Secretaría; y resolver, en su caso, sobre la prórroga de concesiones permisos o autorizaciones;
- VIII. Realizar los trámites correspondientes a las convocatorias que emita el Ejecutivo del Estado relativas a otorgar concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades:
- IX. Realizar el estudio correspondiente en base a los dictámenes de los organismos auxiliares contemplados en la Ley, donde se establezca la propuesta al Ejecutivo para el aumento de tarifas de transporte público;

Analizar y dictaminar sobre la necesidad de establecer nuevos servicios o, en su caso, eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en la Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio de transporte público: y

También le informo que sobre las pláticas que sostuve con los vecinos, se formuló por parte del Oficial Mayor Administrativo LIC. (...), una minuta de los acuerdos tomados, para ayudar a solucionar los mismos ante las instancias competentes, condicionados a que ya no se volverían a manifestar ni a perturbar el orden público. Minuta que los (agraviados) no quisieron firmar una vez redactada, y de la cual le remito un tanto.

9. El día [...] del mes [...] del año [...] se dictó acuerdo en el que se abrió el periodo de pruebas para que los servidores públicos involucrados y la representante común de los (agraviados) aportaran los medios de convicción que consideraran necesarios para acreditar sus versiones. En la misma fecha

se notificó dicho acuerdo a la representante común, quien ese día presentó un escrito en la Oficialía de Partes de esta Comisión, en el que manifestó:

Desde hace años los vecinos que conformamos varios de los fraccionamientos de la municipalidad de Ixtlahuacán de los Membrillos, hemos pugnado por un mejor servicio de transporte público, digno y con equidad a los ya existentes en la zona metropolitana de Jalisco, todo esto con fundamento legal en la Ley de Coordinación Metropolitana en su artículo 3 (tercero), el cual textualmente dice:

Conceptos de la ley:

1. Área metropolitana es el centro de población, geográficamente delimitado, asentado en el territorio de dos o más municipios, con una población de cuando menos cincuenta mil habitantes, declarado oficialmente con ese carácter por decreto del Congreso del Estado.
2. Región metropolitana es la delimitación geográfica integrada por un área metropolitana y uno o más centros de población, geográficamente cercanos, con tendencias de crecimiento que los acerquen y relaciones socioeconómicas con aquella, declarada oficialmente con ese carácter por decreto del Congreso del Estado.

La ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, establece los artículos 4, fracción II, 6, fracción V, que establece:

Artículo 4, fracción II.

EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, POR SU COBERTURA SE CLASIFICA EN:

II. CONURBADO O METROPOLITANO: EL QUE SE PROPORCIONA ENTRE LAS AREAS DE DOS O MAS CENTROS DE POBLACIÓN, LOCALIZADOS EN DISTINTOS MUNICIPIOS, CUANDO POR SU CRECIMIENTO Y RELACIONES SOCIOECONOMICAS FORMEN O TIENDAN A FORMAR UNA UNIDAD URBANA Y, PARA LOS EFECTOS DE LAS NORMAS CONSTITUCIONALES QUE DISPONEN SU PLANEACIÓN CONJUNTA Y COORDINADA, SE CONSIDERAN COMO UN SOLO CENTRO DE POBLACIÓN;

ARTÍCULO 6. FRACCIÓN V.

V. LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE EN FORMA REGULAR, CONTINUA, SEGURA Y ACORDE A LAS NECESIDADES DE LA POBLACIÓN.

La municipalidad de Ixtlahuacán de los Membrillos adquirió la calidad de zona Metropolitana de Guadalajara mediante decreto [...], publicado en el Diario Oficial del Estado de Jalisco, por el Gobernador del Estado de Jalisco Emilio González Márquez, el día [...] del mes [...] del año [...], en el cual se aprueba la declaratoria del área metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos.

En atención a lo anterior, nosotros manifestamos la necesidad de contar con un transporte digno, eficaz, de bajo costo, y sobre todo seguro, ante la Secretaría de Vialidad y Transporte, cosa que se nos ha venido negando por dicha autoridad, también hemos solicitado una entrevista con el Secretario de dicha dependencia pública, el cual también se ha negado a recibirnos y atender nuestras peticiones, cabe decir que el transporte con el que cuenta nuestra municipalidad es caro, puesto que cobran la cantidad de \$[...], amenazando con incrementarlo a \$[...] pesos o hasta la exorbitante cantidad de \$[...] pesos, todo ello de manera ilegal, puesto que dentro de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco establece textualmente en su artículo 19, en su fracción XIV, que son facultades del Poder Ejecutivo el: Autorizar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros, con base en los estudios y propuestas que formulen el Conejo Consultivo, el CEIT y el organismo coordinador, y no de manera unilateral por parte del prestador del servicio de transporte público; es INEFICAZ, ya que el servicio y tiempo en el que un ciudadano común tiende a esperar el arribo de dicha unidad, llega a ser hasta de [...] minutos; INSEGURO, pues las unidades de la empresa, que en este caso es [...] SON EXTREMADAMENTE OBSOLETAS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, no cuentan con las garantías mecánicas, pues es cotidiano ver que estas unidades y los usuarios quedan varados. Derivado de esto es nuestro interés evitar algún percance que pueda constar la vida de algunos de los usuarios y de sus operadores, al no contar con las condiciones básicas para prestar el servicio de transporte.

Aunado a las problemáticas antes mencionadas, se giraron varios oficios a la Secretaria de Vialidad y Transporte, quien nos extiende una respuesta negativa al requerimiento de contar con otra línea más de transporte público, que cuente con las condiciones antes mencionadas, puesto que es un derecho que deben ser atendido y sobre todo RESPETADO, la respuesta fue hecha por la encargada de la Dirección General Jurídica, la Lic. (...), esta negativa se encuentra totalmente infundada, ya que NUNCA se realizaron los estudios correspondientes por parte del CEIT (Centro Estatal de Investigación del Transporte Público de Pasajeros), el cual es un organismo público descentralizado, y que en sus funciones está la planeación, estudio e investigación del transporte público de pasajeros, como lo afirma la Secretaría de Vialidad y Transporte en su oficio de contestación, pues no hay documentación que acredite el estudio que supuestamente realizó. De esta manera se violentan nuestros derechos, se vulnera la economía familiar de todos los trabajadores que residimos en este municipio y que a diario utilizamos este medio de transporte para acudir a nuestros centros laborales que se encuentran en la zona Metropolitana de Guadalajara, y sobre todo nuestra seguridad y derechos como ciudadanos. Por lo antes expuesto tengo a bien solicitar [...]

1) La intercesión de H. Comisión Estatal de los Derechos Humanos, interceda a nuestro favor ante la SVT [...] y así sea atendida la problemática de miles de ciudadanos que habitamos en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, y que necesitamos de manera urgente una ruta económica la cual es la solución a este problema.

2) Se giren las actuaciones legales correspondientes ante las autoridades para que se realice un estudio a profundidad de las condiciones y problemas en el servicio de transporte público brindado por [...].

10. El día [...] del mes [...] del año [...] se solicitó al titular de la entonces SVT que instruyera lo necesario para que se realizara un estudio específico sobre la problemática planteada por los (agraviados), respecto de las condiciones en que la empresa [...], presta el servicio de transporte público de pasajeros en los fraccionamientos donde ellos viven.

11. El día [...] del mes [...] del año [...] compareció a esta Comisión (quejosa 2), representante común de los (agraviados), quien ofreció una prueba testimonial. En la misma fecha presentó un escrito firmado por ella y varios de los (agraviados), mediante el cual hicieron manifestaciones en relación con el informe que rindió a este organismo el presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco. En dicho escrito expusieron:

1) Sr. Presidente dice que son falsos lo que nosotros le mostramos a usted, con documentos y pruebas, no con esto el Sr. Presidente piense que lo estamos difamando. Nosotros somos personas que tenemos el derecho de expresarnos y pedir que nuestras autoridades nos escuchen y nos apoyen a resolver a sus posibilidades a nuestros problemas sociales, que son muchos en nuestro fraccionamiento, que por eso le dimos el voto de confianza.

2) Sobre la obstrucción disque y el malestar de los vehículos y molestar de los usuarios con el paro sobre la alza injustificada de \$[...] que la empresa [...], sin que ninguna autoridad competente lo haya autorizado, días antes estuve con el Sr. Presidente Municipal para planificar sobre el tema, haciéndole ver que el servicio es pésimo, caro y única ruta para dar servicio a más de [...] fraccionamientos.

Respuesta y contestación del Sr. Presidente Municipal fue que él no tenía injerencia en la materia, que fuéramos a vialidad del estado, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contestándole que todo esto lo habíamos hecho. Sin respuesta de estas instancias.

3) El día [...] del mes [...] del año [...] se le notificó al Sr. Presidente, mediante un escrito, que el día [...] del mes [...] haríamos un paro buscando nosotros que tendríamos una respuesta satisfactoria a nuestra necesidad, esto quedando enterado el presidente municipal y director de padrón y dirección de la policía y licencia, sellado y firmado por estas instancias de ayuntamiento, y que sería a las [...], y así se realizó con personas inconformes y conformes, contando con la presencia de la Secretaria de Asuntos Exteriores del Estado, como medios de comunicación escritos y televisión, Canal [...] y TV [...], donde podemos comprobar que fue pacífica de nuestra parte nosotros. Pero por otra parte, tenemos conciencia de que dos señoras vecinas de nuestros fraccionamientos, ellas sí fueron a violentar de manera verbal a favor del

aumento y con la empresa. Una de las (...) de nombre (...), ella fue en su momento acarreadora de personas para la campaña del Sr. Presidente, la otra (...), esta (...) se supone que es la vocal de oportunidades, eso no le da el derecho de inmiscuirse y buscar un bien monetario, pero no para un progreso de los fraccionamientos, esto se le ha expresado al Ayuntamiento. No sabemos por qué la protegen tanto. Nosotros no difamamos, ni levantamos falsos, lo que hablamos lo demostramos con pruebas y bases. Porque las tenemos, no violentamos derechos de nadie, como lo hace con nosotros, y todo por buscar un bien común digno de nosotros.

4) Las [...] horas se hicieron presente patrullas y personal administrativo del ayuntamiento para decirnos que dejáramos de manifestarnos, que el Sr. Presidente Municipal quería hablar con nosotros para solucionar el precio del pasaje. Nosotros pensamos que ahí estaría el Sr. (...), representante legal de los camioneros, no opusimos resistencia y acudimos al Ayuntamiento, donde nomás estaba el Sr. Presidente y el Sr. (...) Director Administrativo del Ayuntamiento, el Sr. Presidente nos dijo todas las necesidades que tiene la empresa, por eso el aumento y que el precio queda en \$[...]. Nosotros le expusimos nuestras necesidades y el por qué aceptamos dicho aumento. Todos los acuerdos que según el acta que manda el Sr. Presidente Quintero fueron verbal, en ese momento no se levantó ninguna acta. Los acuerdos que se dicen los tomaron en el ayuntamiento, es por eso que no la firmamos, quedó uno de nosotros como el representante, para cualquier informe que diera el ayuntamiento, que hasta la fecha nosotros no hemos tenido por parte del mismo...

5) Nosotros nos hacemos una pregunta, y a la vez al ayuntamiento, cuando los permisionarios de los camiones hacen sus paros porque quieren aumento del pasaje, no violentan los derechos de los usuarios, y ellos si dañan a más. Decimos esto porque el Sr. Presidente Municipal nos dijo que él no va a permitir más manifestaciones en su municipio, nosotros decimos que si el como autoridad se le notifica verbal y escrita nuestras necesidades, y no tiene una respuesta ni esperanzas de cómo ayudarnos a resolverlas no nos deja otra salida más que manifestarnos dentro y fuera del municipio.

6) Reiteramos, no somos agitadores, no somos grilleros, no somos personas conflictivas, no estamos para estar en contra del ayuntamiento, sí queremos tener unos fraccionamientos dignos para nuestros hijos, pensamos que trabajando en conjunto y viendo un bienestar común lograremos y avanzaremos más.

Queremos rutas nuevas y a bajo precio, somos asalariados, algunos están desempleados.

A dicho escrito adjuntó diversos documentos que se describen en el capítulo de evidencias.

12. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en este organismo el oficio [...], signado por (...), entonces director general del OCOIT, mediante el cual informó lo siguiente:

En revisión de campo realizada por personal operativo de la Dirección de Movilidad Motorizada de este organismo Coordinador, se corroboró que la ruta [...] sí se encuentra operando; y el servicio a los fraccionamientos mencionados es proporcionado por la empresa [...]...

13. El día [...] del mes [...] del año [...] se solicitó al director general del OCOIT que aclarara si la ruta [...] proporcionaba el servicio de transporte en el [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [...] y [fraccionamiento 7, I, II y III], y que describiera su recorrido o itinerario. También se le pidió que informara qué otras rutas de camiones entran a dichos fraccionamientos, y que remitiera a esta Comisión una copia del estudio realizado por ese organismo, en coordinación con el CEIT, a las condiciones de operación de los autobuses de la empresa [...], respecto de su rentabilidad, funcionalidad y eficiencia, así como el impacto del costo a los usuarios, la continuidad en los horarios, número de vehículos que prestan el servicio, el resultado de la investigación de campo en los citados fraccionamientos, y que informara los lugares por donde pasan las rutas de camiones [...], [...], [...] y [...], y precisara si era factible que dichas rutas cubrieran el servicio en los referidos fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos.

14. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por la licenciada (...), encargada de la Dirección General Jurídica de la entonces SVT, mediante el cual ofreció como pruebas los documentos que anexó a su informe.

15. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por la encargada del Área de Derechos Humanos de la SME, al que adjuntó un legajo de copias certificadas, de las que destaca el oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el licenciado (...), director de Transporte de Pasajeros de esa dependencia, mediante el cual rindió el informe que le solicitó esta Comisión, en el que expuso:

En relación a lo solicitado en el escrito de referencia, en el cual solicita copia de la respuesta de parte de la persona jurídica denominada [...], le comunico que dicha empresa no dio contestación en ningún momento al oficio [...], fechado el día [...] del mes [...] del año [...], por lo que no es posible adjuntar la copia solicitada; sin embargo, se está generando nuevamente oficio a la empresa antes señalada para que dé respuesta al citado oficio.

Relativo a la descripción de los lugares por donde pasan las rutas de camiones [...], y que son la ruta [...], [...], [...] y [...], adjunto al presente copia simple de los gráficos

de los derroteros autorizados a las rutas señaladas, y en donde se desprende circulan por un tramo de la carretera a [...].

Por lo que ve al documento solicitado al Lic. (...), Director General del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, le comunico que dicho funcionario no ha remitido a esta dependencia ningún documento que contenga el resultado del estudio relativo a las condiciones de operación, rentabilidad, funcionabilidad y eficiencia de los autobuses de la aludida empresa, así como el impacto del costo de los usuarios, en el que se determinaría la factibilidad o no del ajuste tarifario, esto pese haber sido solicitado por el Lic. [...], en su carácter de Director General de Transporte Público, mediante oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...].

16. Mediante acuerdo del día [...] del mes [...] del año [...] se pidió al diputado (...), integrante de la Comisión de Vialidad y Transporte del Congreso del Estado, que informara a este organismo sus consideraciones sobre las posibilidades reales que existen para solucionar la problemática de los (agraviados), ya que estos manifestaron que él tenía conocimiento de esos problemas.

17. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el oficio [...], signado por la licenciada (...), entonces encargada de la Dirección General Jurídica de la SME, mediante el cual dio respuesta a la petición que se le hizo sobre las acciones que se determinaron en esa dirección a fin de suscribir el convenio con la SCT a que hizo referencia el director general del OCOIT en su oficio [...]. Al respecto, dicha funcionaria manifestó lo siguiente:

... lo afirmado por el titular del OCOIT en el oficio en mención, es inexacto, pues a fin de que esta Dirección General Jurídica pueda efectuar acciones necesarias para elaborar, revisar o modificar los proyectos de convenios o contratos en los que esta Secretaría sea parte conforme al marco jurídico aplicable al caso concreto, es preciso contar con la motivación técnica mediante la elaboración de un estudio metodológico preparado por la oficina interesada, donde se asienten la exposición de motivos y necesidades de convenir, y corresponde a la Dirección General Jurídica darle el marco legal y sustento jurídico a través de la preparación y firma de tal instrumento reglamentario, deduciéndose que de mutuo propio este Despacho no suscribe ningún instrumento judicial, sin estar apoyado por petición expresa del área interesada; por ende y respecto al tema que nos interesa, no se tiene registro sobre alguna gestión formal sobre la necesidad de suscribir un Convenio de Zonas Aledañas en el tramo carretero [...]-[...], identificado como carretera [...].

Ahora bien, en cuanto a la segunda de sus peticiones, le envió copias fotostáticas simples del convenio celebrado con el día [...] del mes [...] del año [...], entre la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y el Gobierno del Estado de Jalisco [...],



con el objetivo de delimitar las zonas aledañas a diversos centros de población, así como para establecer las bases que regulen el tránsito de vehículos que presten el servicio de pasajeros en dichas zonas, entre ellas la señalada por la carretera a [...].

18. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por el doctor (...), entonces encargado de la Dirección General del CEIT, mediante el cual informó a esta Comisión:

Primero. El CEIT es un organismo Público Descentralizado del Poder Ejecutivo Estatal [...] el cual tiene como objetivo primordial el de estudiar y dictaminar las demandas que en materia de vialidad y transporte reciba del Consejo Consultivo; del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte y de Dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad y transporte, igualmente 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, entre otros.

Segundo. Dado al fenómeno de conurbación, el cual se entiende como la continuidad física y demográfica, que formen o tiendan a formar dos o más centros de población, inicialmente independientes y contiguos por sus márgenes, que al crecer acaban formando una misma unidad poblacional funcional, el día [...] del mes [...] del año [...], el H. Congreso del Estado bajo decreto No. [...], decretó la Ley que aprueba el “Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara y la Declaratoria de Reservas, Usos y Destino de sus áreas y predios”, el cual incluyó la totalidad de los municipios de Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá, y parte de los municipios de Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán y El Salto, determinando para ello los límites geográficos de dicha conurbación, sin embargo el municipio Ixtlahuacán de los Membrillos, Jal., dada su ubicación geográfica se encuentra física y literalmente de dicha conurbación.

Tercero. Mediante decreto No. [...], del día [...] del mes [...] del año [...], se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, para los efectos de coordinación y planeación del Área, a lo que cabe hacer mención que esta se decretó en cumplimiento a la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco, la cual establece dicha constitución con el objeto de la celebración de convenios de coordinación metropolitana entre los municipios respectivos.

Cuarto. Las vías de acceso al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jal., continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera [...]-[...], identificada como Carretera [...], donde el servicio de transporte de pasajeros es normado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la tarifa por el servicio.

Quinto. Aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado en su artículo 4, fracción II, establece el servicio Conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que la jurisdicción de la vía de comunicación principal al municipio de Ixtlahuacán corresponde a la Federación; donde las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados para operar en los tramos de su competencia difieren a los autorizados por el estado.

Sexto. Tal como se manifiesta en el escrito de ratificación por los (agraviados), efectivamente existen rutas de transporte colectivo de pasajeros que operan sobre algunos tramos de jurisdicción federal. Para el caso que nos ocupa, las rutas que se encuentran operando sobre la Carretera Federal No. [...], lo realizan en función de un convenio de cercanías o zonas aledañas suscrito en el año de [...] con la Delegación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (del cual se desconoce el cariz legal que posee), dicho convenio permitió la operación del servicio de transporte urbano o conurbado autorizado por el estado hasta el ingreso del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo, tal es el caso de las rutas [...] y [...], operadas por la empresa [...], y por lo que respecta a la ruta identificada como [...], en sus diferentes vías operada por la empresa [...], ésta opera con autorización de tipo estatal y tipo federal.

Séptimo. Este organismo, el día [...] del mes [...] del año [...], recibió el oficio [...], suscrito por el Director General de Transporte Público el día [...] del mes [...] del año [...], mediante el cual remite copia de los escritos firmados por los C.C. (...) (quejoso 4) y firmante, relacionado con la inconformidad por la tarifa actual del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta “[...]”, operada por la empresa [...], a lo que este organismo le informó a la Dirección General adscrita a la Secretaría de Vialidad y Transporte, mediante oficio No. [...], que la ruta arriba señalada se encuentra autorizada a operar por el estado de sus tramos de jurisdicción estatal, donde el prestador se encuentra sujeto a cobrar por el servicio como tarifa máxima la establecida, sin embargo la ruta en cuestión opera sobre tramos de jurisdicción federal, donde la tarifa por el servicio se encuentra sujeta a lo establecido para tal fin a los ordenamientos legales que rigen la prestación de un servicio de tipo federal, y donde el estado carece de la competencia legal para regular o sujetar al prestador a un cobro determinado.

19. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por el diputado (...), del Congreso del Estado de Jalisco, mediante el cual informó:

... se requirió al suscrito para que en auxilio y colaboración informe sobre las posibilidades reales que existen para que se solucione el problema del transporte público de pasajeros de los habitantes del [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 5], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], todos del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos.

Sobre el particular le informo a usted que a solicitud de algunos de los interesados [...], acudieron con el suscrito, se procedió a girar una solicitud de atención dirigida

al entonces Secretario de Vialidad, L.A.E. Diego Monraz Villaseñor, pidiendo se le diera seguimiento al expediente que nos manifestó dicha persona, se relaciona con la problemática expuesta, sin que a la fecha se haya generado respuesta sobre este asunto, en consecuencia y en virtud de que es de exclusiva competencia de la Secretaría de Movilidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, determinar lo conducente, me encuentro en la imposibilidad de dar respuesta a su solicitud de información.

20. El día [...] del mes [...] del año [...] se solicitó a la encargada de la Dirección General Jurídica de la SME que se analizara la factibilidad de la suscripción de un convenio con la SCT, a fin de que se pudiera liberar a favor del Estado de Jalisco el tramo de la carretera federal [...], para que el OCOIT estuviera en condiciones de planear los demás servicios de transporte público de pasajeros que requieren los habitantes de los fraccionamientos donde viven los (agraviados).

21. El día [...] del mes [...] del año [...], una visitadora adjunta de esta Comisión sostuvo comunicación telefónica con el (...), entonces jefe del Departamento de Autotransporte Federal de la SCT. En la constancia que con ese motivo suscribió la referida visitadora, se asentó:

... le comuniqué que el motivo de mi llamada era en virtud de que la suscrita investiga una queja que se tiene en la CEDHJ, de muchos [...] habitantes de los fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, le relaté que el contenido de su inconformidad, y la información que ellos proporcionan a este organismo, en el sentido de que él, (...), les dijo que concertó varias citas con el entonces gobernador del Estado (GE) Emilio González Márquez y el Secretario de Vialidad y Transporte (SVT) Diego Monraz Villaseñor, el licenciado (...) me informa que efectivamente en la SCT sí se llevó a cabo una reunión con habitantes de los fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, incluso, asistieron a dicha reunión representantes de la empresa de Camiones Foráneos que tiene permiso, que el motivo de la reunión fue porque los habitantes de los fraccionamientos del municipio en cita, se inconformaban por el costo del servicio del transporte, y solicitaban se les cobrara al precio de los camiones [...]. Agregó el licenciado (...), que él les informó que la SCT no tienen ningún problema con dar nuevos permisos para el transporte sobre la carretera federal [...] a las personas o empresas que cubran los requisitos que se requieren para ello, y que una vez que lo soliciten y cumplan con todos los requisitos, entonces se les concederá. En cuanto a las citas que no se llevaron a cabo por el titular de la SVT y con el ejecutivo del Estado anterior, Emilio González Márquez, fue porque él entiende que el entregarles el tramo de la carretera federal al Estado, éste erogaría gastos fuertes en mantenimiento y otros, y obviamente que al recibirlo solicitarían a la federación más presupuesto para cubrirlos, pero que esta entrega es más posible que el propio Gobernador del Estado actual y el Secretario de Comunicaciones y Transportes lo contemplaran y lo hicieran real, pero aclara, que es cosa de mucho dinero que se tendría que gastar, y tal vez

conciente de ello el Estado no ha hecho las gestiones correspondientes. La suscrita visitadora aproveché para informarle que los (agraviados) invocan que varias rutas de camiones urbanos también usan la misma carretera federal 44 y va a otros lugares por los rumbos de los fraccionamientos donde habitan ellos, y que consideran que los discriminan al no tener ellos este tipo de servicios, además, que la causa de la queja no es sólo el costo del transporte público, sino que es por el insuficiente e irregular y mal servicio que presta la empresa que tiene el permiso para cubrirlo hasta la fecha. Contestó el funcionario que él les dijo que tienen carta intención abierta a permisionarios estatales para autorizarlos, pero como él ya señaló, siempre y cuando cumplan con los requisitos, incluso, agregó que a la reunión que tuvieron con los (agraviados), asistieron personas de dos empresas que se ofrecían a proporcionar también el servicio de transporte a los habitantes de esos fraccionamientos, pero que a la fecha nadie ha gestionado formalmente el permiso, ni ha acreditado el cumplir con los requisitos. Ahora bien, también agregó que lo anteriormente narrado se refiere a proyecto del sexenio pasado, y no al actual. La visitadora actuante le comunicó al funcionario federal que por su conducto se le iba a solicitar hiciera llegar a este organismo cuáles son los requisitos que se tienen que cubrir para que se otorgue a otras empresas el permiso para proporcionar el transporte y contesta que sí.

22. El día [...] del mes [...] del año [...] se solicitó la colaboración del jefe del Departamento de Autotransporte Federal de la delegación estatal de la SCT, para que remitiera a este organismo copia de la documentación que se tuviera en esa delegación, relacionada con las peticiones de los (agraviados) respecto de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en los fraccionamientos que habitan, así como los requisitos que deben cubrir las empresas para prestar ese servicio sobre la carretera federal [...].

23. El día [...] del mes [...] del año [...] se solicitó al maestro (...), director general jurídico de la SME, que remitiera a este organismo la información que se le había pedido a la anterior encargada de esa dirección, consistente en el resultado del estudio sobre la problemática planteada por los (agraviados), respecto de las condiciones reales en que la empresa [...], presta el servicio de transporte público de pasajeros en los fraccionamientos donde habitan los (agraviados).

24. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por el doctor (...), entonces encargado de la Dirección General del OCOIT, mediante el cual informó:

... como bien se puede observar del oficio [...], se le hizo de su conocimiento que esta ruta sí se encuentra operando y también se encuentra proporcionando sus servicios de transporte público de pasajeros para las personas que viven en los fraccionamientos indicados; en lo que respecta eficiencia del servicio, se adjunta al presente estudios solicitados por ambos organismos coordinadores del transporte.

Por otra parte y relativo a su petición: “...se solicita atentamente el auxilio y colaboración al Director General del OCOIT, para que dentro del término de [...] días naturales contados a partir de la fecha en que se notifique el presente acuerdo, haga llegar a la CEDHJ, copia del estudio realizado por el OCOIT en coordinación con el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, relativo a las condiciones de operación de autobuses de la empresa [...], en todos los aspectos, como son rentabilidad, funcionalidad, eficiencia o no del servicio, el impacto de costos de los usuarios, la continuidad en sus horarios, número de vehículos que prestan el servicio...”

De lo anterior y de conformidad a nuestras atribuciones, se hace la aclaración que en cuanto a la rentabilidad, es información que no corresponde a este organismo, por lo que no es competencia del mismo, se adjunta la respuesta por parte del Centro Estatal de Investigación del Estado, así como un estudio de campo realizado por personal adscrito a este organismo.

En lo que respecta a la autorización del recorrido de ruta de camiones [...], [...], [...] y [...], se le informa que de conformidad con el artículo 35 de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, que a continuación transcribo para mayor claridad:

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;

[...]

Por lo que únicamente la Secretaría de Vialidad y Transporte, ahora Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco, cuenta con las facultades de ley para autorizar derroteros, modificaciones y creación de rutas por lo que al no estar dentro de nuestra esfera jurídica la autorización, por lo que se omite la resolución de “la factibilidad o no factibilidad”, en virtud de que este organismo no actúa de manera unilateral (emite opiniones técnicas), esto es, siempre a petición de parte, y esta a su vez no es una autoridad ejecutora, por lo que se deberá poner a consideración de la autoridad competente tal y como lo establece el artículo 19 de la citada ley:

Artículo 19.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado:

[...]

XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos por esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al Consejo Consultivo, al CEIT y al Organismo Coordinador.

XXIII. Establecer en todo tiempo, y con la participación del Ayuntamiento que afecte, las condiciones técnicas conforme a las cuales se preste o pretenda prestar un servicio público de transporte.

XXIV. Incorporar a las condiciones conforme a las cuales se lleva a cabo un servicio público, todas las modalidades que redunden en beneficio del interés público, considerando las necesidades de todos los ciudadanos, para lo cual tomará en cuenta las opiniones, estudios, y datos proporcionados por los organismos auxiliares y de consulta, así como la intervención de los ayuntamientos afectados.

XXV. Determinar, señalar, ampliar, o reducir en cada camino, ruta o tramo de vía pública de jurisdicción local, el número, capacidad y demás características de los vehículos que en ella deban de operar, según las necesidades del servicio de transporte y las exigencias de su mejoramiento, en los términos de la fracción precedente.

[...]

XXVIII. Asegurar que los concesionarios y permisionarios cumplan con las condiciones de higiene, comodidad y seguridad que correspondan a la categoría del servicio, de acuerdo con los términos de su concesión o permiso.

XXIX. Cuando se compruebe el deterioro en la prestación del servicio, obligar a los concesionarios a que mejoren su higiene, seguridad, calidad y eficiencia, dentro de los plazos razonables que se les fijen, de acuerdo con los términos de la concesión o permiso.

XXX. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio cuando no reúna las condiciones de seguridad, higiene, calidad y eficiencia.

XXXI. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas, en atención al interés público y a la demanda del transporte.

25. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió el oficio [...], signado por el licenciado (...), entonces jefe del Departamento de Autotransporte Federal, Guadalajara, de la SCT, mediante el cual informó a este organismo lo siguiente:

PRIMERA.- En cuanto a la primera de sus peticiones, que es el listado de los requisitos necesarios para que cualquiera empresa de transporte público urbano pueda obtener permiso para usar la Carretera Federal [...], de acuerdo al Manual de Procesos y Procedimientos de la Dirección General del Autotransporte Federal y demás normatividad vigente, se requiere:

[...]

SEGUNDO.- En cuanto al segundo de sus requerimientos, donde solicita se le envíe copia en todas las peticiones y gestiones que se hicieron en la Secretaría con relación a las pretensiones de los habitantes del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, para que se estableciera el servicio de pasaje en precio igual al que cobran los prestadores del servicio de pasaje urbano o de la Zona Metropolitana, e incluso copias de todas las respuesta que se hubieren dado. Al efecto le remito copia de la queja presentada por el (...) y su respectiva contestación.

A su comunicado adjuntó el diverso [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el L.A.E. (...), director general del Centro SCT Jalisco, dirigido al (...), de cuyo contenido destaca:

En relación a su queja el día [...] del mes [...] del año [...], que tuvo a bien presentar ante la Dirección de Atención Ciudadana del Gobierno del Estado de Jalisco, con folio [...], misma que fue remitida para su atención a la Dirección General a mi cargo por la Lic. (...). Mediante el cual informa que en los fraccionamientos que están sobre la carretera [...], la línea [...] cobra lo que quiere, ya que el recorrido es corto y la gente que vive allí es de escasos recursos y necesitan el medio de transporte porque trabajan en la ciudad de Guadalajara, Jalisco, y se transportan diariamente y ya es hora que implementen un servicio de transporte por la carretera a [...] que sea Urbano, porque el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos ya es Metropolitano, por lo que solicita se regulen las tarifas y el transporte urbano.

Al respecto, le comunico que una vez que se hizo la búsqueda en el Sistema de Información del Autotransporte Federal, no se encontró registro alguno de los permisionarios que menciona, motivo por el cual se tuvo a bien enviarle correo electrónico el día [...] del mes [...] del año [...], a efecto de que precisara el nombre de las prestadoras del servicio público federal de pasaje, y del cual no se tiene respuesta a la fecha. Toda vez que dicha información es necesaria para llevar a cabo visita de supervisión del servicio. Ahora bien, en materia de tarifas relacionadas con el servicio de Autotransporte Federal de Pasaje en caminos de Jurisdicción Federal, los Auto transportistas podrán determinar tarifas y sus modificaciones, las que serán registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debiendo ser las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán sus promocionales o descuentos, así como tener a la vista del público las tarifas que aplicarán y las diversas opciones de ruta. Lo anterior con fundamento en lo dispuesto por los artículos 61 y 62 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

26. El día [...] del mes [...] del año [...] compareció a este organismo la (quejosa 2), representante común de los (agraviados), quien manifestó:

... que a la fecha de [...] la empresa [...], no ha enviado ningún camión nuevo a los fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, donde habitamos los (agraviados), ya que metieron a su ruta [...] camiones nuevos, y a la fecha ni camiones nuevos, ni camiones viejos han incrementado nuestro servicio, y aclaro que hasta la fecha, a las horas pico, como desde las [...] a las [...] horas están las filas

largas, con la misma problemática que hemos expuesto en nuestra queja, por lo que informa que jamás se ha mejorado el servicio de transporte público de pasajeros, y solicita se haga pronto algo, tan es así, que al existir más camiones nuevos, es necesario que manden algunos de ellos a los fraccionamientos donde viven los inconformes. Y que lo que necesitan es camiones más económicos y más movilidad de camiones, ya que en total son aproximadamente [...] personas las que requieren el servicio [...] y que no digan que es el trayecto largo, porque tienen el servicio a Juanacatlán, Jal; y a ese lugar el trayecto es más largo que a Ixtlahuacán, y la misma empresa cobra \$[...]. Esos cincuenta [...] de la misma empresa van al Salto, a Juanacatlán, Santa Fe, Puente Grande, y a \$[...]. Aclarando que la distancia a Puente Grande y Santa Fe es más larga la distancia de aquí de Guadalajara, que de aquí a Ixtlahuacán, Jalisco. A San Sebastián el Grande de Tlajomulco, sí le han incrementado las rutas y también a Santa Fe, y a los fraccionamientos de Ixtlahuacán no le han incrementado nada.

27. El día [...] del mes [...] del año [...] se presentó en este organismo (quejosa 2), quien manifestó que (...), dueño de la empresa de camiones [...], realizó actos en contra de los habitantes de los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), pues refirió que el día [...] del mes [...] del año [...] a las [...] horas, en el [fraccionamiento 6] se inició una reunión que terminó a las [...] horas, en la que participaron los vecinos de ese fraccionamiento y unas personas de la ruta [...] de la línea de camiones [...], lo que ocasionó que el (...) suspendiera el servicio normal por [...] horas, “como castigo” por haber tenido dicha junta, y los choferes de su empresa les informaron que suspenderían de nuevo el servicio si seguían haciendo juntas.

28. El día [...] y el día [...] del mes [...] del año [...], una visitadora adjunta de esta Comisión realizó investigación de campo en los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, y en la Central Camionera Vieja. Las actas que con ese motivo se suscribieron se detallarán en el capítulo de evidencias.

## **II. EVIDENCIAS**

1. Copia del oficio [...] de la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, dirigido al ingeniero (...), entonces director general del Centro SCT Jalisco, de cuyo contenido se destaca:

Con apoyo en la cláusula 1ª del Convenio celebrado el día [...] del mes [...] del año [...], entre esa Secretaría y el Gobierno del Estado de Jalisco, para delimitar las zonas aledañas a los centros de población, por medio del presente oficio solicito a nombre del Gobierno del Estado de Jalisco la delimitación de la zona aledaña a la zona metropolitana, en los siguientes términos:



- a) [...]...
- b) [...]...
- c) [...]...
- d) [...]...
- e) [...]...
- f) [...]...

Las empresas que prestarán servicio de transporte dentro de la zona aledaña de la zona metropolitana de Guadalajara serán las siguientes: [...]

2. Fotocopia del anexo [...] al convenio del día [...] del mes [...] del año [...], celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través del Centro SCT Jalisco, y el Gobierno del Estado, en donde se estableció la delimitación de las zonas aledañas a la zona metropolitana de Guadalajara, siendo las siguientes:

- 1. [...]...
- 2. [...]...
- 3. [...]...
- 4. [...]...
- 5. [...]...

3. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el entonces presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, arquitecto (...), dirigido al titular de la entonces SVT, en el que le informó:

... que el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos se ha visto impactado en los últimos [...] años por un crecimiento de desarrollos habitacionales, los cuales requieren cada vez más un servicio de transportación de calidad, ya que para un alto porcentaje de habitantes de los nuevos centros de población, la falta de un transporte eficiente ha representado la pérdida de su empleo, por lo que es una preocupación de esta administración, que se encuentre una solución a esta problemática, ya que podría desencadenarse un conflicto social, solo por mencionar en el censo de población y vivienda del año [...], el municipio [...] contaba con una población de [...] habitantes y, según lo esperado para el censo del [...] es de [...] habitantes, lo que ha aumentado el requerimiento de servicios, entre otros, desde luego, el transporte, por lo que solicito de la manera más atenta la elaboración de un estudio para determinar el número ideal de unidades de transporte que el municipio necesita, la asignación de nuevas rutas y el aumento de unidades de taxis, entre otras medidas, a fin de disminuir la problemática antes expuesta.

4. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el licenciado (...), secretario general del H. Congreso del Estado, dirigido al entonces secretario de Vialidad y Transporte, en el que se asentó:

...hago de su conocimiento que esta Quincuagésima Novena Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Jalisco, en sesión verificada en esta fecha, aprobó el Acuerdo Legislativo 908-LIX-11, en el que se le solicita [...] que en coordinación con el organismo público del Estado OCOIT y el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte CEIT, realicen acciones a que haya lugar, a fin de garantizar una mejor y mayor cobertura del Servicio de Transporte Público a los habitantes del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, principalmente en las colonias y en él [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], fraccionamientos de [fraccionamiento 6], [...], [...], [...], [...], [...] y [fraccionamiento 3].

Por instrucciones de la directiva de esta Soberanía, hago de su conocimiento lo anterior, adjuntándole copia del Acuerdo Legislativo de referencia, para efectos de la comunicación procesal respectiva.

Le acompañó copia del acuerdo legislativo 908-LIX-11, de cuyo contenido se transcribe lo siguiente:

SEGUNDO. El Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos limita al norte con el municipio de El Salto, al sur con Chapala, al este con Juanacatlán y Poncitlán, y al oeste con Tlajomulco de Zúñiga. Su extensión territorial es de [...] Km cuadrados, cuenta con 94 localidades, siendo las más importantes Ixtlahuacán de los Membrillos (cabecera municipal), [...], [...], [...] y [...].

En el municipio referido, se ha presentado un crecimiento habitacional vertiginoso, al haberse construido y habitado los fraccionamientos denominados [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 6], [...], [...]; [...], [...] y [fraccionamiento 3], en las que sus habitantes se cuentan por miles, sólo como parámetro, según el Censo de Población y Vivienda del INEGI 2010, en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos se cuenta con una población de [...] habitantes.

Dichos fraccionamientos carecen de varios servicios públicos, entre los que destaca la carencia de transporte público suficiente para trasladar a los usuarios de todas y cada una de las colonias de este municipio hacia sus centros de trabajo, estudio y recreación, tomando en cuenta que en su mayoría, los habitantes de dichas colonias y fraccionamientos son persona que en su mayoría carecen de automóvil propio que les permita trasladarse.

TERCERO. No obstante las gestiones que han realizado los habitantes de estas colonias y el Presidente Municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, arquitecto (...), las respuestas de las autoridades, en este caso, del licenciado (...), Director de

Transporte de Pasajeros, así como del Director General de Transporte Público, no han sido positivas.

A más de [...] años de estas solicitudes, los habitantes de las colonias referidas, que incluyen a trabajadores, amas de casa y estudiantes, siguen obligados a caminar hasta dos kilómetros para llegar a la carretera [...] para poder trasladarse en rutas suburbanas, gastando hasta \$[...] pesos diarios sólo en transporte, lo que repercute en su economía familiar; lo anterior debido a que la única empresa que tiene concesionado el servicio es [...], la cual no cumple con las frecuencias de paso, ni con el número de unidades que deben prestar el servicio, y solo cuando han acudido las autoridades a supervisar el servicio, motivados por las múltiples quejas presentadas por los ciudadanos, es que hace la simulación de prestar el servicio debidamente.

Lo más grave de este asunto es que aunque se preste este servicio debidamente con el parque vehicular autorizado esta la fecha, tan solo sería un paliativo sin resolver el fondo de la problemática planteada, por lo que es urgente que se amplié el servicio a las colonias que todavía no cuentan con el mismo en este Municipio.

[...]

#### ACUERDO LEGISLATIVO

ÚNICO. Solicítese [...] al licenciado Diego Monraz Villaseñor, Secretario de Vialidad y Transporte del Estado de Jalisco, para que en coordinación con el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado OCOIT y el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, CEIT, realicen las acciones a que haya lugar, a fin de garantizar una mejor y mayor cobertura del Servicio de Transporte Público a los habitantes del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, principalmente en las colonias y fraccionamientos de [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], fraccionamiento [fraccionamiento 6], [...], [...]; [...], [...], [...] y [fraccionamiento 3].

5. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el ingeniero (...), entonces director general del CEIT, dirigido al entonces director general de Transporte Público de la SVT, en el que le comunicó:

Con fundamento en lo establecido en el artículo 37 fracciones I, II, III, IV y V de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, y en atención a su oficio No. [...], mediante el cual hace del conocimiento de este organismo del Acuerdo [...] de la Quincuagésima Novena Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Jalisco, en sesión verificada con fecha 14 de abril del año en curso, donde se le solicita al C. Secretario de Vialidad y Transporte del Estado, L.A.E. Diego Monraz Villaseñor, a fin de que de manera coordinada con los Organismos Auxiliares OCOIT Y CEIT, realice las acciones a que haya lugar, a fin de garantizar una mejor y mayor cobertura del servicio de transporte público a los habitantes del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, principalmente en las

colonias y los fraccionamientos de [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], fraccionamiento [fraccionamiento 6], [...], [...], [...], [...] y [fraccionamiento 3], me permito hacer de su conocimiento lo siguiente:

En el año de 1982 se decretó por el H. Congreso el “Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara y la Declaratoria de Reservas, Usos y Destino de sus áreas y predios”, el cual incluyó la totalidad de los municipios de Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá y parte de los municipios de Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán y El Salto, determinando para ello los límites geográficos de dicha conurbación. En el momento de su promulgación la población de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jal., prácticamente se encontraba y actualmente fuera de toda conurbación literal y geográficamente.

Ahora bien, mediante decreto No. 23021/LVIII/09, de fecha 9 de diciembre de 2009, se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos; sin embargo, la jurisdicción de la vías de acceso a dicho municipio continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera Guadalajara-Chapala, identificada como Carretera México 44, y donde la tarifa del servicio de transporte se encuentra liberada por la Federación.

Por lo anterior, aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado, en su artículo 4, fracción II, establece el servicio Conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que la jurisdicción de dichas vías de comunicación corresponde a la Federación, donde las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados para operar en los tramos de su jurisdicción, difieren a los autorizados por el estado.

En la actualidad el servicio abastecido por la empresa [...], en virtud de contar con las autorizaciones respectivas para operar en tramos de jurisdicción federal, por lo que en opinión de CEIT y con el fin de abastecer del servicio en las condiciones solicitadas por los habitantes, se hace necesario que el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte dimensione y coordine la operación del mismo con la empresa prestadora.

6. Escrito signado por varios vecinos del [fraccionamiento 1, I, II, y III] del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, dirigido al entonces titular de la SVT, presentado en esa dependencia el día [...] del mes [...] del año [...], de cuyo contenido destaca:

Por este medio le solicitamos atentamente el darnos una respuesta a nuestro problema sobre la necesidad de más rutas de transporte, ya que con las que contamos es insuficiente en nuestro [fraccionamiento 1, I, II y III] del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos; somos 7,500 habitantes, de los cuales la mayoría nuestra fuente de trabajo en Guadalajara, misma que hemos en ocasiones perdido por el pésimo

servicio y único; este servicio es de El Salto y nos cobra \$[...] por persona y por los niños mitad. Este transporte nos lleva como si fuéramos animales y no personas.

Avalamos a su buen juicio y le solicitamos nos tome en cuenta para darnos otras rutas más y a bajo costo...

7. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el director general de Transporte Público de la SVT, enviado al director general del entonces CEIT, del que destaca:

... me permito remitir a usted copia de la petición del día [...] del mes [...] del año [...], de [...], (...), presidente del Consejo de Administración de [...], en donde solicitan modificación de tarifa, análisis de parque vehicular de otras empresas y petición de rutas de corto recorrido.

Lo anterior, a efecto de solicitarle gire instrucciones al personal a su cargo para que realice el estudio en función de las condiciones de la localidad y del servicio, determinando las necesidades del mismo, para que proceda a emitir su dictamen, el cual de resultar favorable, deberá indicar el o los derroteros específicos que den una solución a la petición de referencia, en unión con el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, remitiendo copia de su respuesta a dicho organismo.

8. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por (...), entonces director general del OCOIT, dirigido al director general de Transporte Público de la SVT, en el que le comunicó:

Asunto: Solicitud de servicio de transporte público colectivo de pasajeros alterno en el [fraccionamiento 9] del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jal.

Con fundamento en la ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, en su artículo 35, fracciones I y II, así como en su respectivo reglamento en el artículo 17, fracción IV, y en los artículos 112 y 116, damos atención a su oficio [...] relacionado con la solicitud de servicio de transporte público colectivo de pasajeros alterno en el [fraccionamiento 9] del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, al respecto le comunico lo siguiente:

En base a la investigación de campo realizada por personal de este organismo, así como el análisis de los archivos, se observa que la demanda de servicio debería ser cubierta por la empresa Guadalajara-El Salto, por lo que la problemática que se presenta es operativa, no de planeación; por lo que consideramos NO FACTIBLE su petición, y en opinión a este organismo es necesario se conmine a los prestadores del servicio, mediante las medidas que considere pertinentes, a que respeten los intervalos de paso para cubrir la demanda de dicho fraccionamiento.

9. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el licenciado (...), entonces director general de Transporte Público de la SVT, dirigido al titular del entonces CEIT, de cuyo contenido destaca:

Asunto: Solicitud de estudio de incremento de tarifa al servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

De conformidad al artículo 37, fracción I, de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, me permito remitir a usted copia del escrito del L.A.E. (...), presidente del Consejo de Administración de [...], relacionado con la solicitud de estudio de incremento de tarifa al servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara, presentada ante esta dependencia.

Lo anterior a efecto de solicitarle, gire instrucciones al personal a su cargo para que realice los estudios correspondientes en función de las condiciones de la localidad y del servicio, determinando la necesidad del mismo, y proceda a emitir su dictamen, el cual de resultar favorable, deberá indicar el o los derroteros específicos que brinden una solución viable a la petición de referencia.

Asimismo, se le solicita remitir copia de su dictamen a Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, para que sea considerada por el mismo en la elaboración de los estudios de su competencia.

10. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el licenciado (...), director general de Transporte Público de la entonces SVT, dirigido al licenciado (...), presidente del Consejo de Administración de la empresa [...], en el que se asentó:

Asunto: se solicita se incremente el servicio en: [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 6], [...], [...], [...], [...] y [fraccionamiento 3], del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco.

[...] me permito hacer de su conocimiento que se ha recibido reporte por parte de los fraccionamientos arriba señalados, así como a la recomendación de los organismos auxiliares [...] para que unidades de la empresa que usted preside incrementen el servicio con una frecuencia de paso de unidades más continua, lo anterior para satisfacer la demanda de usuarios de los fraccionamientos en cuestión...

11. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el licenciado (...), director de Transporte de Pasajeros de la entonces SVT, dirigido a (...), vecino del [fraccionamiento 1, I, II y III] en el que se asentó:

Asunto: Respuesta a la solicitud para incrementar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros para el [fraccionamiento 1, I, II y III] del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 10, 22 fracción XIV, 23 fracción XI y 37 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, así como por los numerales 1° fracción III, 3° fracción I, 14 fracción I, 15 fracción I, 18 fracción I inciso b, 19 fracciones II, XXII, XXIV, XXV, XXXI, 20, 116 fracción IV, 149 y demás relativos y aplicables de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, a los artículos 112 y 113 de su respectivo Reglamento, y observando los manuales de Procesos y de Organización de la Secretaría de Vialidad y Transporte, y con relación a la petición arriba señalada y continuando con el oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...]; al respecto me permito manifestarle que una vez hecha la consulta a los Organismos Auxiliares: Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT) y Organismos Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT), y en apego a lo que establece la citada Ley en los artículos 37, fracción I, y 35, fracción II, respectivamente, fueron obtenidos los dictámenes bajo los oficios No. [...] y [...], los cuales señalan lo siguiente:

El Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, mediante el oficio No. [...], manifiesta de manera textual que:

“Mediante Decreto No. [...], del día [...] del mes [...] del año [...], se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos; sin embargo, la jurisdicción de las vías de acceso a dicho municipio continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la Carretera Guadalajara- Chapala, identificada como carretera México 44 y donde la tarifa del servicio de transporte se encuentra liberada por la Federación.

Por lo anterior, aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, en su artículo 4°, fracción II, establece el Servicio Conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que la jurisdicción de dichas vías de comunicación corresponden a la Federación, donde las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados para operar en los tramos de su jurisdicción, difieren a los autorizados por el Estado.

En la actualidad el servicio es abastecido por la empresa [...], en virtud de contar con las autorizaciones respectivas para operar en tramos de jurisdicción federal, por lo que en opinión del CEIT y con el fin de abastecer el servicio en las condiciones solicitadas por los habitantes, se hace necesario que el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte dimensione y coordine la operación del mismo con la empresa prestadora”.

Por su parte, el Organismo Coordinador de la Operación Integral de Servicio de Transporte Público del Estado, mediante el oficio No. [...], manifiesta de manera textual que:

“En base a la investigación y análisis de los archivos que obran en este organismo, observamos que la empresa [...], es que la abastece el servicio en los mencionados desarrollos habitacionales, con lo que se encuentra cubierta la demanda, considerando NO FACTIBLE la presente solicitud.”

Por lo tanto, y en virtud a lo señalado por ambos organismos y a la prestación actual del servicio, se remitirá oficio a la empresa [...], para efecto de que incremente el servicio con una frecuencia de paso de unidades más continua para satisfacer la demanda de los usuarios de los mencionados fraccionamientos.

12. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el director general de Transporte Público de la entonces SVT, dirigido al arquitecto (...), entonces presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, de cuyo contenido se destaca:

Asunto: Respuesta a solicitud de servicio de transporte público colectivo de pasajeros para los fraccionamientos: [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 1, I, II y III], así como [...] del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jal.

... del contenido del resultado de los dictámenes emitidos y que sirven de apoyo a la Secretaría de Vialidad y Transporte, se advierte una falta de elementos técnicos para el otorgamiento de más servicio.

Por lo tanto, con fundamento en los artículos [...], es que se concluye que no es viable dar una respuesta factible para que la empresa de [...], preste el servicio solicitado.

13. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el director general del entonces CEIT, dirigido al director general de Transporte Público de la SVT, en el que le comunicó:

... En atención a su oficio No. DGTP, al que adjunta copia del escrito presentado por el C. (...), vecino del [fraccionamiento 9], ubicado sobre la carretera El Salto, a 5 km. aprox. al suroriente de su intersección con la carretera El Salto, dentro de la jurisdicción de Ixtlahuacán de los membrillos, Jal., mediante el cual manifiesta su inconformidad por el servicio ofertado por la empresa [...], me permito hacer de su conocimiento lo siguiente:

Revisada la información presentada y analizada la red general de transporte, se constata que efectivamente el servicio de transporte colectivo de pasajeros debe ser ofertada por la ruta [...] asignada a la empresa antes señalada, por lo que toda vez que se trata de una situación operativa, y no de planeación, en opinión del CEIT ésta debe ser resuelta por el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte...



14. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por (...), director general del OCOIT, dirigido al director general de Transporte Público de la entonces SVT, en el que se asentó:

Asunto: Inconformidad por el dictamen emitido [...], respecto de la solicitud de incrementar con otras rutas el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el [fraccionamiento 9] del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, la cual fue presentada por el C. (...).

Con fundamento en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, en su artículo 35, fracciones I y II, así como el 149, así como en su respectivo reglamento en el artículo 17 fracción IV, y en los artículos 112 y 116, damos atención a su oficio [...], relacionado con la inconformidad por el dictamen emitido [...], respecto de la solicitud de incrementar con otras rutas el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el [fraccionamiento 9] del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, la cual fue presentada por el C. (...), al respecto le comunico lo siguiente.

Con base en la investigación de campo y el análisis de los archivos que obran de este organismo, hacemos de su conocimiento que dicho dictamen al que nos refiere le señalamos que el tramo carretero en donde se encuentran dichos fraccionamientos es de jurisdicción federal y donde la tarifa del servicio de transporte se encuentra liberada por la Federación; es por ello que aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado, en su artículo 4, Fracción II, establece el servicio Conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados por la federación para operar en los tramos de su jurisdicción, difieren a los autorizados para las zonas urbanas como es el caso de la Zona Metropolitana de Guadalajara, siendo la empresa [...], la que cuenta con las condiciones para brindar dicho servicio.

Por lo antes expuesto, en opinión de este organismo consideramos como NO FACTIBLE, además se hace necesario que la Dirección General Jurídica adscrita a esa Secretaría determine las acciones legales necesarias a fin de llevar a cabo el convenio solicitado por el H. Congreso del Estado con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los prestadores del servicio de la zona, lo anterior a fin de estar en condiciones de planear los servicios de transporte urbano necesarios en las poblaciones que se localizan, no solo sobre las vías mencionadas sino en todas las aledañas a la Zona Metropolitana de Guadalajara, con las características y condicionantes que para ellos se determinen en dicho convenio, por último cabe señalar que existe como antecedente el convenio que fue denominado “Convenio de Zonas Aledañas”, del cual se desconoce el cariz legal que posee.

15. Escrito signado por varias personas, dirigido al licenciado (...), entonces director general de Transporte Público de la SVT, presentado en esa dependencia el día [...] del mes [...] del año [...], en el que le solicitaron la operación de más rutas económicas de camiones a los fraccionamientos

[fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], [...], [...], [fraccionamiento 9, y la comunidad de [...], y le expusieron diversas irregularidades en que incurría el personal de la empresa [...], además del alto costo del pasaje.

16. Copia de los oficios [...] y [...], ambos del día [...] del mes [...] del año [...], signados por el licenciado (...), entonces director general de Transporte Público de la entonces SVT, el primero dirigido al licenciado (...), director general del OOCOIT, y el segundo al arquitecto (...), director general del CEIT, mediante los cuales les comunicó:

Asunto: Inconformidad por la tarifa actual del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta “Guadalajara-[fraccionamiento 7, I, II y III]”, operada por la empresa [...], SA de CV, en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

... me permito remitir a usted copia del escrito firmados por los CC. (...), (quejoso 4) y firmantes, relacionado con la inconformidad por la tarifa actual del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta “Guadalajara-[fraccionamiento 7, I, II y III]”, operada por la empresa [...], SA de CV, la cual fue presentada ante esta dependencia.

Lo anterior a efecto de solicitarle, gire instrucciones al personal a su cargo realice estudio en función a las condiciones de operación, rentabilidad, funcionabilidad y eficiencia del servicio, así como del impacto del costo a los usuarios, determinando la factibilidad del ajuste tarifario, para que proceda a emitir su dictamen...

17. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el licenciado (...), director de Transporte de Pasajeros de la entonces SVT, dirigido a (...), vecino del [fraccionamiento 7, I, II y III], en el que le comunicó lo siguiente:

Asunto: Inconformidad por el aumento de tarifa, en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Por instrucciones del director general de Transporte Público, Lic. (...), de conformidad a lo que marca la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, en los artículos 1º fracciones I y III, 3º, fracción I, 15 fracción I inciso f, 18 fracción I inciso b, 19 fracción II, 20, 81, en atención a su reporte recibido en la Dirección de Atención Ciudadana, en el cual manifiesta su inconformidad por el aumento de tarifa, en la Zona Metropolitana de Guadalajara, al respecto me permito comunicarle lo siguiente:

Apegados a lo que establece la Ley antes citada, específicamente en el artículo 19, fracción XXVIII y XXIX, se giró oficio a la persona jurídica denominada [...], marcando copia a la Coordinación General de Seguridad en el Transporte Público de

esta dependencia, notificando las anomalías reportadas por usted para efecto de que se tomen las medidas necesarias para que respeten la tarifa autorizada.

18. Copia de escrito del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por varios vecinos de los fraccionamientos [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 9], [fraccionamiento 3], [...] y [...], dirigido al doctor Sergio Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, el cual contiene dos sellos de acuse de recibido en la misma fecha, uno de la Presidencia Municipal y otro de la Dirección de Seguridad Pública, ambos del referido municipio, de cuyo contenido se destaca lo siguiente:

Los vecinos del [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 9], [fraccionamiento 3], [...], [...].

En el uso de nuestros derechos de libre expresión, le comunicamos que el día 13 de diciembre a las [...] horas haremos una manifestación de inconformidad por el aumento injustificado con el transporte Guadalajara-El Salto-Juanacatlán-Puente Grande, ya que es el único medio de transporte que tenemos para trasladarnos a varios puntos de la ciudad. Que nos aumenta su pésimo servicio insuficiente, ya que nuestros fraccionamientos crecen cada día más.

Por eso le pedimos de favor que nos dé el resguardo a nuestras garantías que crea usted conveniente.

19. Minuta de acuerdo, del día [...] del mes [...] del año [...], signada por el doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos; el licenciado (...), oficial mayor administrativo del ayuntamiento, y el señor (...), de cuyo contenido se transcribe:

Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco.- Por medio de la presente se levanta constancia de los acuerdos tomados en la reunión que se llevó a cabo este día [...] del mes [...] del año [...], en las instalaciones de la Presidencia Municipal del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, con los representantes de los vecinos del [fraccionamiento 9], [...], [fraccionamiento 1, I, II y III] y [...], mismos que se encuentran ubicados en el municipio.

#### ACUERDOS TOMADOS

1. Se acuerda respetar el pago de \$[...] del transporte público [...], en el lapso del año [...].
2. Se acuerda que permisionarios de la ruta N° [...] realizarán un estudio para ver la factibilidad de que den servicio con tarifa local de la zona metropolitana a los fraccionamientos del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco.

3. El presidente municipal gestionará ante la empresa de [...] para que haga una ruta directa al [fraccionamiento 6].
4. Los representantes de los fraccionamientos descritos en el primer párrafo de este escrito nombran al señor (...), quien tiene el número de teléfono [...], para que sea la persona quien reciba toda clase de información sobre las gestiones que realice el presidente municipal Dr. Sergio Ramón Quintero González.
5. El presidente municipal se compromete a apoyar a los vecinos de los fraccionamientos en todas las gestiones que sean necesarias para mejorar el servicio que brindan las empresas transportistas de pasajeros.
6. Se acuerda entre representantes de los fraccionamientos y el presidente municipal de no bloquear las vías de comunicación y dejar el libre paso a los camiones de transporte público y a la misma ciudadanía.

Se da por terminada la presente reunión, levantando para constancia esta minuta, firmando los que en ella intervinieron y quisieron hacerlo.

De las firmas, solamente aparece la de los servidores públicos de la Presidencia Municipal, no así de los representantes de los vecinos, que fueron (quejosa 2) y (...).

20. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el testimonio de (...), quien declaró lo siguiente:

Las fechas no las recuerdo bien, pero al parecer fue el día [...] del mes [...] del año [...] cuando se hizo el paro por parte de los habitantes de los fraccionamientos descritos en la queja, todos del Municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, antes se informó a la presidencia para que las firmas de todos para que supieran del paro, se inició el paro a las [...] horas entre los habitantes inconformes de todos los fraccionamientos y como a las [...] horas llegaron los de la policía del mismo municipio, se presentó Televisa, TV Azteca y personas del Congreso, ya como a las [...] horas se presentó una persona encargada de la policía el que llevaba el escrito que nosotros les presentamos en la presidencia y dijo que qué significaba ese escrito, y se le dijo que era la notificación de que se iba a ser el paro, esto es paramos el transporte público de la empresa El Salto, Puente Grande, que es la única que presta el servicio con un costo de \$[...], y no el costo del camión urbano, en nuestro fraccionamiento que se denomina “Los [fraccionamiento 6]” se detuvieron cinco camiones desde las [...] a las [...] horas, el funcionario municipal nos dijo que porqué lo hicimos, y le dijimos que por el precio de los camiones, y nos dijo que por qué no le dijimos al Presidente Municipal, nosotros le contestamos que sí sacamos citas en varias ocasiones y las cancelaban, ya él dijo, ha quieren hablar con él, ahorita mismo los llevo, esto es, tuvo que haber presión para que nos pudiera atender el Presidente, y toda la gente quería ir con el Presidente, pero dicho funcionario municipal nos dijo, mejor que vayan solo cinco personas, y así fue, nosotros nos abrimos al diálogo con el presidente, y ya con eso terminó el paro a las [...] horas. A mí no me tocó ir con el Presidente, pero la gente que fue nos informó que el Presidente Municipal se puso al

lado de la empresa diciendo que la empresa era libre de poner el precio que él quisiera, no había una respuesta favorable para nosotros ni esperanzas, y que si volvíamos a hacer otro paro nos iban a detener a todos, que teníamos prohibido volver hacer otro paro, el Presidente Municipal quiso hacer firmar un papel en blanco a los que fueron con él, y en dicho papel le pusieron que nosotros llegamos a un arreglo con el precio del camión y eso no es cierto, es por eso que se dio el paso más adelante a ver quién nos escucha. En cuanto al servicio público de pasajeros está mal, ya que dicha empresa cada 15 o 20 minutos pasa camión, pero solo en las mañanas y tarde, desde las [...] a las [...] horas, y en la tarde llegan como desde las [...] horas a las [...] horas, y en el día hay camiones pero pasa cada 25 minutos, el problema es que los camiones ya llegan llenos a nuestro fraccionamiento, y está la cola muy larga y nada más se lleva como a cinco personas paradas en los escalones, esto es, los que quepan, y los otros se quedan, mucha gente pierde sus trabajos porque no llegan a la hora, además muy constantemente se descomponen los camiones, y luego el transporte escolar lo cobran por niños \$[...] y solo los llevan de un fraccionamiento a otro de los [fraccionamiento 6] a [fraccionamiento 1, I, II y III], y hay carros particulares que quieren hacer el favor de llevarse a los niños, y las boleteras se enojan y anotan las placas y se las dan a los dueños de la empresa de camiones, y los meten en problemas y no les permiten que les den rait. El transporte de pasajeros no funciona eficientemente y cobra mucho. Aclaro que no hay otra línea que entre a los fraccionamientos de los habitantes hoy inconformes, la ruta [...] es del mismo dueño de la empresa del Salto, cobra \$[...] y solo va a [...], [...], y solo pasa por la carretera y solo hay cuatro corridas al día, ejemplo una en la mañana, otra en la tarde, y a veces ni dan el servicio, no es regular y porque no hay muchas corridas por eso no se usa, porque no sirve mucho, ya que la mayoría venimos al centro de Guadalajara. Estamos en espera.

21. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en este organismo el testimonio de (...), quien expuso:

Soy habitante del [fraccionamiento 1, I, II y III] del municipio de Ixtlahuacán, de los Membrillos, Jalisco, desde hace cinco años, y yo fui al paro de camiones, yo cuando llegué ya estaba la gente ahí, yo vi que se pararon tres camiones, y yo fui a apoyar, porque también me perjudica a mí la subida de los pasajes, y que yo tengo a mis niños en la escuela y tengo que pagar camiones de los niños que van a otro fraccionamiento a la escuela, mi (...) y yo trabajamos, ambos pagamos camiones, mi (...) paga \$[...] pesos diarios de camiones nada más de él. Él trabaja en la colonia del Fresno, a veces agarra tres camiones de ida y tres de venida, cuando agarra dos camiones él camina mucho, incluso ya lo han asaltado por caminar, sale de mi casa a las [...] horas, porque entra a las [...] horas. Estábamos nosotros en el paro y llegaron dos señoras y nos gritaban malas palabras, una de ellas se llama doña (...), ella estaba a favor de la empresa de los camiones del Salto, esta empresa es la única que da el servicio de transporte de pasajeros, cuando quisieron entrar los camiones de Chapala tampoco los dejaron los mismos camioneros de la empresa del Salto, no los dejan entrar les tapaban el camino, y cuando llegaron dichas señoras llevaban piedras y estaban diciendo que nos iban a dar de pedradas, ellas iban de parte de los dueños de los camiones del Salto, la otra señora la conozco como doña (...), ella vende

comida y se unió a (...). El servicio de pasajeros que da la empresa de los camiones del Salto dan mal servicio, no solo por imprudentes los choferes, ya que en una ocasión por un frenón que se dio me caí y me lastimé un brazo, van siempre bien retacados los camiones, y quieren subir hasta los que no caben y así los meten, y se tardan muchísimo en pasar, se tardan hasta 45 minutos me ha tocado esperar dicho camión, la gente como trabaja así se suben retacadísimo, porque cuando llegan al [fraccionamiento 1, I, II y III], ya llegan bien llenos, y no alcanzamos nunca asiento, aunque yo lleve mi bebé siempre me tengo que ir parada. El horario en que entran al fraccionamiento empiezan desde las [...] horas, pero entran a la hora que ellos quieren, y en el transcurso del día pasan con más dilación y veces ni dan boleto, en la [...] hasta las [...] o las [...] horas ya no hay camiones, luego ya no hay salidas del [fraccionamiento 1, I, II y III], porque ahí se quedan los camiones, porque ahí tiene su terminal, y desde las [...] horas ya no hay camión a Guadalajara, es raro cuando sale algún camión a Guadalajara a las [...] horas, eso a veces ocurre. De los camiones que estoy hablando es sobre los que entran a los Olivos, ya que irse uno caminando como 20 minutos a la carretera a Chapala es muy peligroso. Aclaro que camión urbano de transporte público como aquí en Guadalajara allá no hay solo los camiones del Salto a los que me he referido. Esos camiones solo llegan a la central camionera vieja, las salidas de ahí de la central camionera vieja al fraccionamiento donde vivo, duran como media hora para salir cada uno.

Me consta que no hay rutas de allá del [fraccionamiento 1, I, II y III] al centro de Guadalajara, y yo tengo muchos niños y gasto mucho porque tengo que tomar camión de la central vieja al centro. Lo anterior es para informar a esta Comisión que es necesario entren más rutas al fraccionamiento, los sueldos se van en los pasajes. Creo que eso es lo más importante que nos metan más rutas de camiones y a precio de la zona metropolitana.

22. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el testimonio de (...), quien manifestó:

Que tengo viviendo [...] años en el [fraccionamiento 4], de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, dicho fraccionamiento está como a dos o tres kilómetros de la carretera a Chapala, estamos al fondo, como a la misma altura de la “[...]” pero está hasta el fondo el fraccionamiento donde yo vivo. Lo que me consta de esta problemática de la queja es el pésimo servicio y muchos intereses de parte del Presidente Municipal de Ixtlahuacán y de la misma línea de camiones del Salto, porque en su campaña de dicho Presidente dicha línea de camiones le prestaban camiones para acarrear gente a los mitin, aparte se hizo una manifestación a principios de este año [...] por parte de los habitantes de los fraccionamientos donde viven los (agraviados), y el Presidente Municipal mandó patrullas a que nos quitaran y se fue una comisión de los del paro a la oficina del presidente para hablar con él, a mí me tocó ir en esa Comisión, y el Presidente nos dijo que estábamos interrumpiendo las vías de comunicación que eso era ilegal, que porqué estábamos haciendo eso, nosotros le respondimos que estábamos cansados del mal servicio que nos brindaba la línea del Salto que es la única línea que entra al fraccionamiento donde vivo, y le dijimos que era un mal servicio y que no teníamos el apoyo de él, y

el presidente municipal estaba molesto y nos contestó que las cosas se deben hacer tranquilamente, y nosotros nunca ejercimos violencia, ya nos retiramos de ahí, teniendo oficio en nuestro poder de que ya habíamos ido a visitar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que se ubica en la avenida [...], por igual, al ir ahí, nos reunimos una comisión de una persona por fraccionamiento, esto fue el año pasado, como en el mes de octubre o noviembre más o menos, ahí se presentaron los licenciados de la ruta del Salto, y el acuerdo fue que iban a meter más unidades para dar más abastecimientos a los fraccionamientos, porque en ese tiempo ya estaban cobrando \$[...] por un pésimo servicio, el acuerdo en que se quedó fue en que iban a analizar sobre la tarifa, para ver si rebajaban, ya que lo que queremos es el precio que rige en la zona metropolitana, ya que el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, ya pertenece a la Zona Metropolitana, y además nos urge un buen servicio, cuando salimos de ese lugar, se quedaron los licenciados con el funcionario que nos atendió de Comunicaciones y Transportes, que al parecer era el subdirector, pero su nombre de él es (...), después de ello, a la semana siguiente bajaron el precio a \$[...] pero solo duró así dos meses, y lo volvieron a subir de nuevo a \$[...], aclaro que las corridas a mi fraccionamiento hay cada media hora, desde las [...] horas a las [...] horas. Y como nosotros somos los últimos, cuando el camión ahí a mi fraccionamiento solo se pueden subir dos gentes, porque ya llegan muy llenos los camiones, y ya no caben, y se queda mucha gente sin el servicio, y debemos esperar otra media hora, más, aparte, hubo ocasiones en que mismos vecinos nos daban el rait hasta Guadalajara, para nosotros llegar rápido al trabajo, pero las boleteras de la ruta del Salto al ver eso, se comunicaban con el dueño de la ruta del Salto, y este señor se comunicaba con vialidad para amedrentar a nuestros mismos vecinos para que no estuvieran haciendo “negocio” pero no nos cobraban, a veces solo algo para la gasolina, pero nos salía más barato y llegábamos más pronto y más cómodos, al ser así las boleteras anotaban las placas de los vehículos que nos daban el rait para hablarle a su jefe y los reportaban a vialidad.

El servicio que dan los camiones del Salto es pésimo, son puras chatarras y con sobre cupo siempre. Los choferes van “pachangueándose” y el servicio es de pésima calidad para el precio que nos cobran, aclaro que hay una ruta de camión urbano 176 y cobran \$[...] pero llega hasta la [...], pero está como a cuatro o cinco kilómetros del fraccionamiento donde yo vivo, y de los [...] sería a unos 6 kilómetros, pasa por R. Michel a la altura de la Central Vieja, pero no entra a ninguno de los fraccionamientos donde viven todos los inconformes en la presente queja. La carretera a Chapala la usa esa ruta hasta el parque Montenegro, mi pregunta es, de la misma línea del Salto el camión cobra \$[...] y sí usa la carretera a Chapala, también llega dicha ruta del Salto a Juanacatlán, y cobra \$[...], es más retirado que a donde nosotros vivimos y cobra \$[...], y sí caminan sobre la carretera a Chapala. Queremos que en verdad el Presidente Municipal de Ixtlahuacán nos escuche y nos apoye y que no vea nada más por sus intereses, y de la Secretaría hoy de movilidad pido que los tramos de las carreteras de la de Chapala a la de nosotros se mande restaurar, y que la ruta [...] o cualquier otra ruta que quiera apoyarnos se autorice.

23. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en este organismo el testimonio de (...), quien declaró:

Que vivo desde hace tres años en el [fraccionamiento 6] que se encuentra ubicado en Ixtlahuacán de los Membrillos, en las fiestas del día [...] del mes [...] del año [...], nos enviaron a dar el grito para hacer los festejos de dicha fecha, yo y un grupo de personas más nos arrimamos a un licenciado del que desconozco su nombre, pero es del Ayuntamiento de Ixtlahuacán, nos acercamos a él a manifestarle nuestra problemática, ya que nos aumentaron el precio del transporte público de \$[...] a \$[...] pidiendo la ayuda de dicha autoridad para que el presidente municipal Sergio Quintero nos cumpliera lo que él había prometido en su campaña, del transporte público a un costo de \$[...] entre otras cosas, recibiendo como contestación a eso, que si ya sabíamos que ese era el costo del camión de \$[...] para qué habíamos comprado nuestras casas ahí, éramos como [...] personas los peticionarios, y molestos nos retiramos y comentamos entre nosotros iniciar el primer paro de camiones para manifestar nuestra inconformidad de que no estábamos de acuerdo con dicho aumento, llevando el primer paro en el mes de [...] del año [...], fue un [...], a los tres días siguientes al paro, nos fuimos con el licenciado (...) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a él le pedimos una ruta a bajo costo, nos dijo que sí era factible, que sí llevábamos el nombre de alguna empresa que nos lo proporcionara, le dijimos que no, que pusiera la que fuera pero a bajo costo, y ahí estuvo en esa reunión con el licenciado (...) un abogado de apellidos (...) de la empresa de [...], que actualmente da el servicio, y logramos con eso que dicha empresa bajara el precio del pasaje de \$[...] a \$ [...], quedando conformes nosotros mientras se solucionaba lo de la ruta de \$[...] pesos, así pasó todo [...], [...] y el día [...] del mes [...] del año [...] nos vuelven a aumentar a \$ [...], lo cual ocasionó que nos fuéramos con el licenciado (...) para ver qué respuesta nos tenía esto, a ver qué estaba pasando, y que él nos dijera si él había autorizado dicho aumento, la respuesta de él fue que él no había autorizado el aumento, que el aumento lo habían autorizado desde México la misma Secretaría, pidiendo nosotros a estos documentos firmados y sellados por las autoridades correspondientes en el que autorizara o validara el aumento, y el licenciado (...) dijo que la empresa podría hacer los aumentos cuando ella lo creyera pertinente, molestos nos retiramos de ahí, y decidimos hacer el segundo paro, llevándose a cabo en el mes [...] del año [...], pero un día [...], iniciándolo a las [...] hasta las [...] cuando el presidente municipal Sergio Quintero nos mandó gente de su gabinete y a su secretario en patrullas, diciéndonos que fuéramos con él para atendernos, cosa que se nos hizo raro, porque siempre habíamos sacado citas con él y siempre nos la cancelaba, pero accedimos, y nos fuimos a la presidencia municipal esperando su apoyo y una respuesta favorable a nuestra problemática, cosa que no fue así, le expusimos la problemática que teníamos del transporte público le dijimos que la empresa de camiones de El Salto proporcionara un servicio deficiente ya que hay mucha gente y no abastece más, ya que pasan llenísimos y aparte queríamos saber de dónde había salido el aumento que los de la empresa habían hecho, respondiendo el señor presidente que la empresa podía hacer aumento cuando la empresa creyera pertinente, porque la empresa tenía que comprar refacciones para arreglar las unidades, cuando me toca hablar a mí, yo le dije por qué para mí era un problema, tengo una niña en preparatoria, dos en secundaria, lo que me genera un gasto de \$[...] diarios para transporte, y que se me hacía injusto que la empresa estuviera cobrando ese precio de un fraccionamiento a otro a los niños estudiantes, a lo cual el presidente municipal respondió que mis problemas personales no eran de su incumbencia, a lo cual yo le contesté y le dije, usted como



autoridad competente debe estar para el pueblo no para las empresas, a lo que él me respondió y me dijo que el único que podía hacer es que se mejorara el servicio, algo que hasta la fecha no ha pasado porque seguimos cada día peor, las unidades se descomponen más, nos dejan tirados y a ese precio creo yo que no está bien, el presidente municipal, él quería que nosotros firmáramos una hoja en blanco, y que después él la llenaría con acuerdos, pero no hubo acuerdos, por ello no la firmamos, y nos retiramos, y a la fecha decidimos irnos al Congreso a ver si ahí nos escuchaban, donde al parecer sí nos van a dar una solución, ya que nos dijo el diputado licenciado (...), (del PRI) que teníamos una ruta autorizada de la Alianza, y estamos en la espera del día en que se nos diga que ruta va a hacer, luego mediante vía telefónica, informaré los apellidos de este diputado y el día [...] del mes [...] del año [...] nos dirán cual ruta va a cubrir el servicio y lo informaré en esa misma fecha a esta Comisión. La problemática de estos camiones que dan el servicio actualmente ha sido siempre, no abastecen las necesidades de los habitantes de los fraccionamientos mencionados en la queja.

24. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en esta Comisión el testimonio de (...), quien expuso:

Primeramente me consta que el precio de los camiones, que lo estaban dando a \$[...] y después lo incrementaron a \$[...] y pretendían incrementarlo a \$[...], y por ello nos hemos estado quejando, ahora el mal servicio que prestan, pasa cada media hora, y se tardan a veces, el aseo del camión no es el adecuado para pasajeros, llenan demasiado el camión, veces mucha gente se sube arriba de otros, porque la gente lleva mucha prisa, la gente reniega porque es un mal servicio, hay mucha gente que se queda porque no caben en el camión, veces se quedan hasta [...] personas sin irse porque van llenos, y se tiene que quedar a pesar de que tienen sus trabajos en Guadalajara, aunque madrugamos no alcanzamos a irnos porque cuando llega el camión, ya llegó lleno y nadie puede subirse, nos tenemos que esperar al que sigue, pero muchas veces tenemos todavía que esperar mucho más camiones hasta que podemos subirnos, a mí me despidieron de trabajo por lo mismo, porque el transporte se tardaba y yo llegaba tarde, yo era cajera de [...] en los [...], aparte, el precio de los camiones no se me acomodaba con lo que yo ganaba, pues ganaba sueldo mínimo, aparte de caro mal servicio de los camiones, por lo que pedimos una nueva ruta más económica y que de mejor el servicio. Ahora le batallo porque tengo que entregar a mi hijo, y no alcanzo a llegar, llegó tarde, porque el camión se tarda o porque no alcancé a subirme por llenos, o por qué se descompuso. Me tocó vivir lo del paro que hicimos de los camiones, pero lo hicimos por necesidad, y en el paro se acumuló mucha gente que se solidarizó con nosotros, éramos muchas personas, nosotros estábamos conscientes de que los choferes de los camiones no tenían culpa, ni las personas que en ese momento requerían el servicio, pero lo hacíamos por ellos y nosotros mismos, para que metan nuevas rutas y para que mejore el servicio y el precio sea económico de la zona metropolitana, ya que nuestros fraccionamientos ya pertenecen a la zona metropolitana y necesitamos nuevas rutas, ya que veces para cubrir nuestras necesidades en Guadalajara gastamos hasta \$[...] en puros camiones.

25. El día [...] del mes [...] del año [...] se recibió en este organismo el testimonio de (...), quien manifestó:

Tengo aproximadamente [...] año viviendo en el [fraccionamiento 6] municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, y el día [...] del mes [...] del año [...], a la hora del grito se arrimaron unas personas del ayuntamiento, nosotros les dijimos que nos dieran los servicios óptimos de camiones, y uno de los funcionarios nos contestó que porqué compramos ahí, la gente se empezó a juntar para pelear por un mejor servicio, porque el que ahora Presidente Municipal de Ixtlahuacán había prometido por un camión de \$[...] pesos, de ahí empezamos a ir juntas y decidimos hacer paro de camiones, yo participé en un paro, paramos los camiones con intención de darnos a conocer y solicitar un transporte de mejor calidad y de bajo precio, en ese paro se llevaron a tres compañeros porque dijeron que se estaba obstruyendo el servicio, fueron varios compañeros con el Presidente Municipal de Ixtlahuacán, pero no nos dio la solución de nada. El servicio es pésimo, yo perdí mi empleo por el servicio del camión, ya que no salía el camión a la hora y yo llegaba tarde seguido, desde las 4:00 de la madrugada yo esperaba el camión y se retardaba, y ello hacía que llegara tarde, no llevaban seguridad los camiones para nada, van súper llenos y no nos alcanzamos a subir, porque de donde vienen ya vienen llenos, y le he dicho a la boletera que por qué no mandan un servicio vacío, la boletera me dijo que no se podía que estaban los camiones así, y así iban a seguir saliendo.

26. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por la licenciada (...), coordinadora jurídica del entonces Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público, dirigido al Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, en el que le comunicó:

En atención a la petición recibida de parte de la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco, es menester adjuntarle copia del oficio No. [...], que de la lectura del mismo se desprende: "...se solicita atentamente el auxilio y colaboración al Director General del OCOIT, para que dentro del término de cinco días naturales contados a partir de la fecha en que se notifique el presente acuerdo, haga llegar a la CEDHJ, copia del estudio realizado por el OCOIT en coordinación con el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, relativo a las condiciones de operación de los autobuses de la empresa [...], en todos los aspectos, como son rentabilidad, funcionabilidad, eficiencia o no del servicio, el impacto de costos de los usuarios, la continuidad en sus horarios, número de vehículos que prestan el servicio...", por lo que solicitó el auxilio y colaboración.

Me pongo a sus órdenes para los efectos de la coordinación entre ambos Organismos para la elaboración de los estudios, conforme a lo que disponen las fracciones III, IV y V del artículo 35 de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco.

27. Copia del oficio sin número, del día [...] del mes [...] del año [...], signado por (...), entonces director de Movilidad Motorizada del OCOIT, dirigido a la coordinadora jurídica de ese organismo, en el que asentó:

Por medio de la presente, adjunto el estudio de campo de la Ruta [...] por personal técnico adscrito al área de Movilidad Motorizada, correspondiente a la petición solicitada por usted, que se relaciona con el oficio No. [...] de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Jalisco, al respecto le comunico lo siguiente:

1° Encontramos que la ruta señalada se encuentra operando con 12 unidades.

2° El intervalo de paso detectado es de 25 a 35 minutos

4° Las tarifas de la ruta son las siguientes:

. Crucero de El Salto a Guadalajara \$[...] M.N.

. [...] al aeropuerto \$[...] M.N.

. El [...] a Guadalajara \$[...] M. N.

\*La tarifa que cobra dicha ruta es con base a los tramos de carretera federal por los cuales transita, siendo una ruta conurbada.

3° Las unidades de dicha ruta no tienen el número señalado, por lo que se identifican con letreros sobre el parabrisas donde especifican origen y destino.

5° Las unidades ingresan al [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], Rinconada [...], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 7, I, II y III] III y [fraccionamiento 7, I, II y III], para los ascensos y descensos de los usuarios.

4° La terminal de la ruta, como de la empresa, se encuentra frente al [fraccionamiento 7, I, II y III] y la Clínica del IMSS

6° El derrotero de la ruta es el siguiente:

28. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], firmado por el arquitecto (...), entonces director de Planeación y Desarrollo del CEIT, dirigido a la licenciada (...), coordinadora Jurídica del OCOIT, en el que le comunicó:

[...]

Tercero. Mediante decreto No. [...], del día [...] del mes [...] del año [...], se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, para los efectos de coordinación y planeación del Área, a lo que cabe hacer mención que este decreto en cumplimiento a la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco, la cual

establece dicha constitución con el objeto de la celebración de convenios de coordinación metropolitana entre los municipios respectivos.

Cuarto. Las vías de acceso al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillo, Jal., continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera Guadalajara-Chapala, identificada como carretera México 44, donde el servicio de transporte de pasajeros es normado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la tarifa por el servicio.

Quinto. Aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado, en su artículo 4, fracción II, establece el servicio conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que la jurisdicción de la vía de comunicación principal al municipio de Ixtlahuacán corresponde a la Federación; donde las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados para operar como en los tramos de su competencia, difieren a los autorizados por el estado.

Sexto. Tal como se manifiesta en el escrito de ratificación por los (agraviados), efectivamente existen rutas de transporte público de pasajeros que operan sobre algunos tramos de jurisdicción federal. Para el caso que nos ocupa, las rutas que se encuentran operando sobre la carretera federal No. 44 Guadalajara-Chapala, lo realizan en función de un convenio de cercanía o zonas aledañas suscrito en el año de 1992 con la Delegación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (del cual se desconoce el cariz legal que posee), dicho convenio permitió la operación del servicio de transporte urbano o conurbado autorizado por el estado hasta el ingreso del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo, tal es el caso de las rutas 176 y 176-C, operadas por la empresa Alianza de Camioneros de Jalisco, y por lo que respecta a la ruta identificada como 177, en sus diferentes vías operada por la empresa [...], ésta opera con autorización tipo estatal y tipo federal.

Séptimo. Este organismo el día [...] del mes [...] del año [...] (*sic*) recibió el oficio [...], suscrito por el Director General de Transporte Público el día [...] del mes [...] del año [...], mediante el cual remite copia de los escritos firmados por los CC. (...) (...) y (...), relacionado con la inconformidad por la tarifa actual del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta Guadalajara-Los [...], operada por la empresa [...], SA de CV, a lo que este organismo le informó a la Dirección General adscrita a la Secretaría de Vialidad y Transporte mediante oficio No. [...], que la ruta arriba señalada se encuentra autorizada a operar por el estado en sus tramos de jurisdicción estatal, donde el prestador se encuentra sujeto a cobrar por el servicio como tarifa máxima la establecida, sin embargo la ruta en cuestión opera sobre tramos de jurisdicción federal donde la tarifa por el servicio, se encuentra sujeta a lo establecido para tal fin a los ordenamientos legales que rigen la prestación de un servicio de tipo federal y donde el estado carece de competencia legal para regular o sujetar al prestador a un cobro determinado.

Por lo antes expuesto y en conclusión no existe competencia para planear servicio de transporte colectivo de pasajeros a los desarrollos arriba citados.

29. Nota periodística publicada en el semanario *Crítica* del día [...] al día [...] del mes [...] del año [...], titulada “El Salto al Progreso”. De su contenido se transcribe lo siguiente:

El gobernador de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, dio el banderazo de salida a 50 camiones de la línea Guadalajara- El Salto, equipado con nuevas tecnologías de seguridad y menor contaminación con motores de combustión a gas natural. El alcalde de El Salto, Joel González Díaz, dijo que “esto representa un avance muy significativo en el municipio de El Salto y muy importante porque contribuye a la ecología, algo que se padece desde hace muchos años en mi municipio.”

30. Investigación de campo practicada por una visitadora adjunta de esta Comisión el día [...] del mes [...] del año [...], en los fraccionamientos que habitan los (agraviados). En el acta que con ese motivo se suscribió, se asentó:

... acudí personalmente al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos el día [...] desde las [...] horas, con el fin de investigar los hechos materia de la inconformidad, localicé los diferentes fraccionamientos donde habitan los (agraviados), e inicié mi itinerario entrando por la carretera que va rumbo a Ocotlán, Jalisco, (la libre), desviándome en la entrada al poblado “[...]”, por ese lugar ingresé rumbo a la clínica [...] del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, como a 300 metros antes de llegar a la referida clínica, ahí localicé la central camionera de los camiones de la empresa [...], y pregunté a la persona que vende los boletos cada cuando salían los camiones de ese lugar a Guadalajara, por la ruta del [fraccionamiento 7, I, II y III], y me contestó que cada 10 o 15 minutos. Hago constar que los camiones que se encontraban estacionados en dicha central son vehículos de modelos muy antiguos y muy usados. Y siguiendo la ruta de éstos, llegué al fraccionamiento de referencia, ahí en dicho lugar estuve verificando las necesidades del servicio, ya que los habitantes que requieren el servicio de pasajeros, hacen fila enfrente de una escuela, en la calle [...], cruza avenida de los [...], observé como mucha gente del [fraccionamiento 7, I, II y III], se viene caminando hasta el [fraccionamiento 7, I, II y III], ya que de acuerdo a la investigación que realicé se me informó que los días miércoles no hay servicios de camiones de pasajeros de la citada empresa en el [fraccionamiento 7, I, II y III], y la razón que dan es que es día de tianguis, además que tampoco el día domingo entran los camiones a dicho lugar, doy fe y hago constar que los dos fraccionamientos de referencia son muy grandes, y existen muchísimas casas habitación. Estuve en el [fraccionamiento 7, I, II y III], hasta las [...] horas, y desde las [...] no dejaron de llegar personas, y los camiones que recogían pasaje lo hicieron con frecuencia de [...] minutos, aclarando que en dicho fraccionamiento se llena el camión, y deja ahí formados aproximadamente [...] personas, que son las que no alcanzaron lugar, porque desde ahí ya van bien llenos los camiones, y los pasajeros van parados; por lo que los que se quedan en la fila tienen que esperar el otro camión; y después que llega el otro camión, como a los [...] minutos, se vuelve a llenar y deja de nuevo fila de personas esperando el que sigue. Aclaro que ahí, cuando estaba dando fe de los

hechos, la boletera [...] de inmediato llamó por celular y comunicaba mi presencia en el lugar, para que mandaran más seguido a los camiones. Muchos pasajeros que esperaban camión hicieron comentarios de lo insuficiente del servicio, y todos coinciden en lo mismo y en que es necesario metan nuevas rutas de camiones, y más económico, ya que vale \$[...] el pasaje, y la mayoría de estas personas son obreros, y es insuficiente su sueldo para pagar el transporte, ya que dicen les sale muy caro. Muchas personas hablaron de sus necesidades de transporte suficiente, eficiente y barato, ya que dicen que la empresa que lo presta no alcanza a cubrir las necesidades de ellos, sobre todo en las horas “pico”, y consideran que es desde las [...] a las [...] horas, y cuando más camiones se requieren es de [...] a las [...] horas. De lo anterior dieron su testimonio muchas personas, pero solo se anotaron los nombres de (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), entre otros.

Es necesario destacar que en el lugar antes citado, denominado [fraccionamiento 7, I, II y III], de ahí ya van llenos los camiones, es por ello que en los demás fraccionamientos que están ubicados después de éste, es obvio que al ir muy llenos con las personas paradas, ya es difícil que suban a muchas personas en los siguientes fraccionamientos, en los que también están haciendo las filas.

A las [...] horas, ya me encontraba en el [fraccionamiento 7, I, II y III], en donde las persona que entrevisté me informan que en el lugar donde esperan el camión de transporte público, lo hacen muchos usuarios desde las [...] horas, que efectivamente, en ese lugar los camiones duran en pasar de [...] a [...] minutos, pero no es suficiente el servicio, ya que no se paran porque ya pasan llenos, y si algunos lo hacen suben a pocas personas, ya que no caben en el camión, y tiene que seguir esperando el siguiente para ver si logran subirse. Uno de los testigos que dice se llama (...), me informa que mucha gente de ese lugar trabaja en Guadalajara, y cuando pasan varios camiones y no logran subirse, mejor se regresan a su casa, ya que se les hace tarde y ya no alcanzan los horarios de entrada de su empleo.

El testigo (...) me dice que la ruta [...], al parecer es del mismo dueño de los camiones de El Salto, y que veces va al [fraccionamiento 7, I, II y III], pero que dicho camión entra por El Salto y El Castillo, y va desde Guadalajara, pero el servicio no es directo, y que veces dura hasta dos horas en llegar cuando va, por eso no les ha servido la ruta, haciendo constar la suscrita que nunca vi ningún camión de la referida ruta.

Los testigos (...), (...), (...) e (...), habitantes del [fraccionamiento 7, I, II y III], me informan que los camiones pasan ahí como cada [...] minutos, porque se entretienen en los otros fraccionamientos, y que ya llegan llenos ahí y no les dan la parada.

Me trasladé al [fraccionamiento 6]”, estuve observando el mismo problema ya anotado, y me informan los testigos de ese lugar, de los que solo anoté los nombres de (...), (...), (...) y (...), que me piden vaya a la Central Camionera Vieja, de las [...] a las [...] horas, para que de fe de la insuficiencia de los camiones. Lo mismo sucedió al encontrarme a las [...] horas en el [fraccionamiento 2], estaba mucha gente esperando el camión, y no se paran porque van llenos, y alguno que lo hace sube a muy pocos.

Entrevisté a la señora (...), en la calle [...] número [...], en el [fraccionamiento 7, I, II y III], y me dice que ella fue una de las personas que recabó las firmas de los vecinos de dicho fraccionamiento para que se presentara la queja en la CEDHJ, porque los camiones duran más de media hora en pasar, y cuando lo hacen van llenos, de la misma problemática atestiguó (...) y (...), los que viven en el mismo fraccionamiento, y me informan de nuevo de la deficiencia del servicio de los camiones públicos. En este fraccionamiento también observé que va lleno el camión, esto es, como todos, con gente parada y muy llenos.

Acudí al [fraccionamiento 7, I, II y III], en este lugar estuve una hora sentada observando el fenómeno de la necesidad de camión, y doy fe de que muchas personas llegan y llegan al bordo de la carretera por donde pasa el camión, y lo mismo, alguno para, pero no puede subir a todos, recibí el testimonio de (...), quien vive en la calle [...] número [...] del mismo fraccionamiento, me informa cómo ella ha vivido esa necesidad de esperar el camión, y narra cómo a veces en la noche ha tenido necesidad de venirse de su casa a pie desde la carretera a Chapala, porque espera mucho tiempo el camión, y como siempre, no le dan la parada, y le empieza a dar miedo, por lo que se va caminando hasta su casa.

(...), de la tienda de abarrotes del [fraccionamiento 7, I, II y III], también coincide en su dicho con los demás testigos.

En los [fraccionamiento 7, I, II y III], se observa aún más la necesidad del servicio, ya que cuando llegan a ese lugar los camiones están muy llenos.

La suscrita visitadora da fe y hace constar, que los camiones que vi en la presente diligencia de la empresa que proporciona el servicio de transporte público, todos son camiones muy viejos. Por lo que todos los usuarios piden se autorice una ruta nueva, que cubra sus necesidades con suficiencia y eficiencia.

31. Investigación de campo practicada por una visitadora adjunta de esta Comisión, iniciada a las [...] horas del día [...] del mes [...] del año [...]. En el acta que con ese motivo se suscribió, se asentó:

...doy fe y hago constar que en la fecha y hora en que se actúa me constituí en el lugar que ocupa la “Central Camionera Vieja”, ubicada entre las calles 5 de Febrero y Los Ángeles, de esta ciudad, con la misión de investigar parte de la problemática por la que pasan los usuarios del transporte público, y que, según su dicho, la empresa [...], no les proporciona el servicio idóneo, sino que es un servicio deficiente e insuficiente, y económicamente lo consideran caro y discriminatorio; que actualmente solo esta empresa cubre los servicios de los fraccionamientos donde habitan los (agraviados) del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco. Doy fe y hago constar, que aparte de que efectivamente, el precio del costo del pasaje es de \$[...] por persona, se suma el hecho de que cada uno de los pasajeros pagan 50 centavos por pasar “el andén” (al pasillo donde se encuentran los carriles de donde salen los camiones que los trasladarán al lugar donde viven; y es importante mencionar que cada uno de los pasajeros pagan este precio, sin que se les

proporcione un boleto por el pago, corroborando lo anterior porque el señor que los cobra, el día y hora en que se actúa, al pagarle la suscrita visitadora mi pasada a dicho pasillo, y pedirle mi boleto, me informa que no da boleto, que con trabajo alcanza a recibir tanto dinero porque es mucha gente, menos tener él boletos para dar, y que ese dinero es del Estado, repitió que él no se alcanza para recibir los 50 centavos de cada uno de todos los que pasan, ya que son muchos, y es uno tras otro, sobre todo, a las horas “pico” desde como aproximadamente entre las [...] hasta las [...] horas, por lo que se da fe de que dicho señor recibe y recibe dinero [...] sin tener boletos que controlen el ingreso...

Los camiones de transporte público de pasajeros que trasladan a los (agraviados) a sus respectivos fraccionamientos, se estacionan en la Central Camionera en los carriles del lado derecho dentro de la “central vieja”, en los carriles B1, B2, B3, B4, B5, B6 y B7, los pasajeros que ingresan a la central camionera vieja de referencia, suman aproximadamente un total del 85%, en comparativa de los demás pasajeros que van a otras líneas de camiones de la misma central. Cuando llegué al lugar, e inicié a observar, doy fe de que veo un fenómeno de monopolio de camiones de la referida empresa, porque trasladan cientos y cientos de dichos pasajeros, esto es una afluencia de personas que ninguna línea de camiones tiene, donde habitan los (agraviados).

A continuación anoté el número de placas y de camiones que estuvieron estacionados en los referidos carriles durante mi estancia para proporcionar tal servicio, haciendo constar y dando fe de que todas las placas de color blanco con rojo dicen México, no Jalisco, pero tampoco dicen SCT, y son 27 camiones, los que tuve a la vista en el lapso de dos horas [...].

Al estar la suscrita Visitadora tomando las notas relativas al número de cada camión y placa. De manera sorpresiva un señor cuyo nombre no me proporcionó ni se identificó, y que es de tez blanca, de aproximadamente [...] de estatura, camina un poco (...) y algo (...), pelo (...) y de aproximadamente entre (...) a (...) años, en tono agresivo e intimidante trató de que yo no hiciera mi trabajo, ya que dijo que él era de la empresa, y que no tenía por qué estar yo en ese lugar, menos escribiendo en mis hojas apoyada en mi tabla, yo atentamente le dije que estaba en un lugar público, ya que me encontraba cerca de las tres filas de personas que se hacen para abordar los camiones de los carriles donde se estacionan y proporcionan el servicio a nuestros (agraviados).

Así posteriormente, bajo una continua “vigilancia de personas de la citada empresa” en el mismo lugar, seguí tomando datos de los camiones que llegaron en el transcurso de dos horas a los referidos carriles, cada uno de los camiones tienen un letrero con el nombre de EL SALTO, son de color blanco con amarillo, todos muy viejos, y duraban parados ahí, a pesar de las largas filas de espera, y ya después que el uniformado les dijo a los que me vigilaban que yo era de la CEDHJ, iniciaron subiendo a las personas a los camiones con más continuidad, esto es, más seguido, con intervalos de 20 minutos aproximadamente en promedio, pero aun así, muchos usuarios (más de cien) se quedaban en la fila esperando la próxima salida, que aunque hubiera camiones estacionados en los carriles éstos no subían a los pasajeros,



los dejaban mucho tiempo parados, y continuamente seguían llegando más personas usuarias a formarse y a esperar su turno. Muchos pasajeros que no dieron su nombre por temor, ya que dicen necesitar el servicio, me informaron que a veces los dejan más de una hora parados haciendo fila, sin subirlos al camión, aunque haya camiones ahí estacionados en los carriles.

En el transcurso de mi estancia en ese lugar, observé que se hacen tres filas, cada una con más de 80 personas, ya que se están continuamente incrementando; los usuarios que las forman dicen que van para los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), incluyendo Rinconada, Agaves, Silo y [...], una persona de la empresa que no me dio su nombre informó que cuando los usuarios les preguntan las horas de salidas normales a los fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, la respuesta es que salen cada 10 o 15 minutos, aproximadamente, pero la suscrita dio fe de que no era así, ya que los han tenido parados en fila hasta más de 40 minutos para que puedan abordar el camión. Doy fe de que varios usuarios me manifiestan que en muchas ocasiones esperan en la fila parados hasta una hora, doy fe de que se llenaban tres camiones y salían, sin embargo, se quedaban las filas de personas usuarias ahí parados en la fila hasta 90 o más de 100 personas ahí, esperando que salga el próximo camión, para ver si caben. Es importante aclarar que platicué con muchos usuarios, los que no proporcionaron sus nombres porque coinciden en decir tener temor a represalias, porque usan el servicio, pero es necesario destacar que todos me comunican que el servicio de dicha empresa ha sido siempre PESIMO, y que en el momento en que estaba yo ahí, estaban saliendo más seguido, pero que no ha sido siempre así, porque siempre ellos están en largas filas parados, y los camiones estacionados en los carriles, sin que ningún camión salga a dar el servicio, viendo que son muchísimos pasajeros. Todos los de la fila apoyaron esta versión. Me piden muchos usuarios que les informe a mis superiores que pidan se autoricen otras rutas de camiones de pasajeros para los fraccionamientos, ya que la empresa que lo proporciona no da abasto a la demanda, y que como son nada más camiones de esa empresa, es la causa por la que abusan de la situación, y meten puro camión viejo, y salen a la hora que quieren, y se van parando donde quiera, que no hay camiones directos, y aclaran que sí se paran cuando recorren sobre la carretera a Chapala, refieren varios usuarios que el dueño de la empresa tiene monopolizado el servicio, y consideran que la autoridad de vialidad lo ha permitido, refieren que todos los camiones tienen asientos sueltos, y viejos, que el servicio es deficiente e insuficiente, siempre van bien llenos, duran mucho en llegar por la frecuencia de las paradas, y además los choferes no tienen educación, ya que no tratan al pasajero con respeto, y repiten que sí hacen paradas sobre la carretera a Chapala, en muchas partes, como camión urbano, hasta llegar a los fraccionamientos donde ellos van, que si no hicieran tantas paradas, llegarían en menos tiempo, porque en distancia están a menos tiempo que al Salto y a Juanacatlán; la Visitadora que suscribe la presente, ya lo había constatado y dado fe el día [...] del mes [...] del año [...], cuando viajaba de regreso a Guadalajara, proveniente de los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), los camiones de esta empresa sí hacen paradas sobre la carretera a Chapala, sobre el carril derecho, por lo que la velocidad de los otros vehículos que van en otros carriles, no les impide hacerlo. Al entrevistar a varios usuarios formados esperando el servicio coincidieron en decir todos los entrevistados, que sus fraccionamientos donde ellos viven, esto es los de Ixtlahuacán de los Membrillos,

están más cerca de Juanacatlán y El Salto, pero esto sucede solo que se vayan los camiones sin hacer paradas, esto es, yéndose directo el camión, pero no lo hacen así, sin embargo, a los habitantes de los fraccionamientos de los (agraviados), les cobran el doble, \$[...], y les dejan los peores camiones que mandan para allá, además, son insuficientes para todos los usuarios que los necesitan, y a Juanacatlán y El Salto dicen que el transporte público vale \$[...].

La suscrita visitadora, da fe de que efectivamente, son camiones viejos pintados de blanco con amarillo, los que proporcionan tal servicio, con deficiencia en el servicio, ya que no son suficientes los que envían para cubrir la demanda, y no salen con la frecuencia que se requiere para tal efecto.

Además, doy fe de que es impresionante el número de pasajeros que llegan constantemente después de las [...] horas a dicho lugar y me consta, hasta las [...] horas, ya que no alcanzaba a contar los pasajeros usuarios, porque se iban incrementando de manera continua, de tantos que eran y de tan rápido que aumenta la fila, se pierde el número en que vas, porque cuando ya llevaba contados 150 o más usuarios, luego se incrementaban mucho más a la fila de inmediato, lo que provocaba que hasta la cuenta perdiera, salía un camión lleno, y así sucesivamente, se incrementaban de nuevo las tres filas, y un conductor de dichos camiones que se identificó como (...), iba yo a entrevistarle, sin tener el resultado, me preguntó de dónde iba y le informé que estaba trabajando igual que él, pero guardó silencio y no quiso contestar preguntas de mi parte. Doy fe que a las [...] horas, en la fila se quedaron sin poder alcanzar lugar 149 personas todavía en espera, y así sucesivamente se iban incrementando, estuve presente observando este fenómeno hasta las [...] horas; una señora entrevistada me informó que de ahí, de los carriles de la central vieja, salen los camiones hasta las [...] horas, y después de esa hora se ponen afuera como tres camiones que son los que se van llenos hasta las [...] horas...

32. Copia del oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el licenciado (...), subdirector de Transporte de la SCT, dirigido a la (quejosa 2), en el que le comunicó:

En atención a su escrito que dirige a la Comisión Estatal de Derechos Humanos, en su calidad de representante de los miembros de los fraccionamientos aledaños a la carretera Guadalajara-Chapala, en el tramo del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, donde en su contexto general se refiere a la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado y solo en dos puntos en específico hace alusión al permisionario del Servicio Público Federal de pasaje, [...], S.A. de C.V., manifestando que dicho permisionario presta el servicio en unidades vehiculares en condiciones deplorables, así como que sus tarifas son altas.

Al respecto, le comunico que la subdirección a mi cargo estará al pendiente de que se cumpla con el acuerdo que tuvo a bien celebrar con la permisionaria [...], del día [...] del mes [...] del año [...], en las instalaciones que ocupa el Departamento de Autotransporte Federal, Guadalajara, para que ésta preste un servicio óptimo y eficiente para los usuarios.

En lo que respecta a las tarifas relacionadas con el servicio de Autotransporte Federal de Pasaje en caminos de Jurisdicción Federal, los Auto-transportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, las que serán registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debiendo ser las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán sus promocionales o descuentos, así como tener a la vista del público las tarifas que aplicarán y las diversas opciones de ruta. Lo anterior con fundamento en lo dispuesto por los artículos 61 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares que a la letra dice: *En las operaciones de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los Autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarla ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación. Art. 62.- Las tarifas registradas serán las máximas y a partir de ellas los permisionarios estructurarán las promocionales o descuentos.*

Así mismo, me permito informar a usted que cualquier persona moral o física puede solicitar a esta Secretaría permiso para operar y explotar el Servicio de Autotransporte Federal de pasaje, siempre y cuando reúna los requisitos establecidos por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y demás normatividad vigente.

33. Acta circunstanciada suscrita por dos visitantes adjuntos de esta Comisión el día [...] del mes [...] del año [...], con motivo de una reunión que tuvieron con funcionarios de la SME, en la que se asentó:

... acudimos personalmente a las instalaciones de la Secretaría de Movilidad del Estado (SME) para participar en la reunión que se llevó a cabo en las instalaciones de la sala de juntas de la Dirección General Jurídica de la SME, entre las [...] a las [...] horas del día [...], participaron el maestro (...), en su carácter de titular de la citada dirección y la licenciada (...), encargada del Área de Derechos Humanos de la SME, así como la representante común de los (agraviados), (quejosa 2), y los ciudadanos (...), del [fraccionamiento 7, I, II y III]; (...), de [fraccionamiento 6]; (...), de [fraccionamiento 6]; (quejoso 1), de [fraccionamiento 3]; y (...), del [fraccionamiento 9], todos habitantes de los fraccionamientos de referencia del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco. La reunión fue con el objeto de discutir las causas que motivaron las quejas acumuladas a la presente queja cuyo número se deja anotado al rubro, y buscar posibles soluciones a la inconformidad para ver si era posible llegar a una conciliación, toda vez que los servidores públicos de referencia de la SME, llegaron al acuerdo de llevar a cabo tal reunión para ser escuchados por los (agraviados), y así comunicar verbalmente a éstos las expectativas del actual Gobierno del Estado, a efecto de dar cumplimiento a las demandas sociales, no solo de los habitantes de los fraccionamientos donde viven los inconformes que representa la (quejosa 2), sino que también de los ciudadanos que habitan toda la zona metropolitana de Guadalajara, donde se contemplan los municipios de Guadalajara, Tonalá, Tlaquepaque, Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, todos del Estado de Jalisco.

En uso de la palabra el doctor (...) de la CEDHJ, de manera introductoria habló sobre el tema que se iba a desarrollar, reconoció que el problema es complejo, lo que motivó que se llevara a cabo la reunión, y señaló de manera breve, que los (agraviados) de diferentes fraccionamientos de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, se inconforman por el mal e insuficiente servicio público de transporte público de pasajeros, así como la poca frecuencia de su paso en los lugares donde viven, su alto precio, y además que no se aceptan transvales, entre otras cosas.

En uso de la palabra la licenciada (...), en su carácter de encargada del Área de Derechos Humanos de la SME, al introducirse en el tema relativo a la causa que nos tenía en el lugar de la reunión, hizo alusión de manera breve sobre la problemática que tenía a la fecha la SME para autorizar nuevas rutas de transporte urbano del Área Metropolitana, en el caso, no solo en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, sino que también en otros municipios, e hizo énfasis que para el acceso a los fraccionamientos donde habitan los (agraviados) se utiliza la carretera federal número 44, y que la SME a la fecha no ha firmado nuevo convenio de zonas aledañas con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), en virtud de que el Estado, al firmarlo, le conllevaría también obligaciones, como lo es el de mantenimiento del tramo carretero que se libere; hizo alusión que a la fecha solo hasta el cruce del aeropuerto “Miguel Hidalgo” de Guadalajara, se encuentra liberado el tramo de la carretera federal número 44. También dentro de sus comentarios agregó que tienen que acatar la nueva ley de movilidad que entró en vigencia a partir del día [...] del mes [...] del año [...], por lo que considera que se tiene que tener paciencia, porque ella no puede predecir ni comprometerse de parte de la SME a una fecha para asegurarles a los (agraviados) cuando se soluciona su problema, ya que no depende de ellos.

El maestro (...), en su carácter de titular de la Dirección General Jurídica de la SME, en la reunión que nos ocupa, abordó principalmente el tema de las nuevas metas de la SME para otorgar el servicio de transporte público de pasajeros, no solo en los fraccionamientos donde viven los (agraviados), sino que también en otras zonas del Área Metropolitana de Guadalajara, donde no se tiene acceso a los servicios de transporte público de manera óptima, además, tocó el tema de los convenios de las zonas aledañas pendientes de llevar a cabo por el Gobierno del Estado y la SME con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), donde se tendrán en consideración tramos de carreteras federales, como lo es, por ejemplo, desde el aeropuerto de Guadalajara hasta el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, incluyendo los tramos de carretera federal que se encuentran en el trayecto a otros municipios del Estado, y que también forman parte de la zona metropolitana de Guadalajara, además, hizo énfasis que para lograr estos acuerdos, primeramente la Secretaría de Movilidad del Estado, también tiene que llegar a acuerdos de las zonas aledañas con los municipios integrantes del área metropolitana en cita, y que los participantes de los cabildos de los diferentes municipios deben aprobar tales acuerdos, y a la fecha faltan algunos por firmar, incluido el del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco; pidió a los ciudadanos que participan en la reunión, y a la representante común de los (agraviados); además, les comunicó que la SME gestionará en coordinación con la Secretaria General del Gobierno para que esta última dependencia del gobierno del Estado pueda intervenir con los municipios

involucrados para la firma de tales convenios municipales de zonas aledañas con el Estado y la SME; hizo énfasis en que se requiere previamente tener tales acuerdos de los diferentes cabildos y de la SCT, para entonces sí tener liberados los tramos carreteros federales y municipales. Además les informó a la representante común de los (agraviados) y a los ciudadanos que la acompañaron, que la nueva Ley de Movilidad y Transporte del Estado, que entró en vigor el domingo 11 de agosto del presente año, ha retrasado también su actuar de parte de la SME, pues todavía falta su reglamentación, ya que los funcionarios como él, están involucrados en la elaboración de los Reglamentos de la referida ley, y que tienen hasta el día [...] del mes [...] del año [...] para terminarlos. Además, el director general jurídico de la SME, habló de sus múltiples ocupaciones, como por ejemplo los operativos pendientes de aplicar en la vialidad o movilidad de vehículos, incluyendo, motocicletas y bicicletas, y dijo que hablará con el dueño de la empresa de [...], que proporciona el servicio público de pasajeros a los fraccionamientos donde habitan los (agraviados), sobre presuntas infracciones que dijeron los inconformes cometen los choferes de sus vehículos.

La (quejosa 2), en uso de la palabra, hizo saber al director general jurídico, de un sin número de infracciones que se cometen al proporcionar el servicio por parte de la empresa que tiene el control del mismo en Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, argumentó que la suma de las personas que habitan los fraccionamientos que representa en la queja, son aproximadamente [...], y repitió de manera somera los agravios que hicieron valer ante la CEDHJ en la inconformidad, ella y sus representados, habitantes de los diferentes fraccionamientos ubicados en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, y entre otras cosas hizo énfasis del alto costo del precio del pasaje, y dijo que mientras la misma empresa de camiones cobra \$[...] a los pasajeros que van de Guadalajara a Juanacatlán, ellos actualmente pagan \$[...], y el dueño de la empresa no considera que los inconformes son personas asalariadas, que dejan de comprar tortillas para pagar el pasaje; además, argumentó que no cuentan con el apoyo del presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, para que se les dé un buen servicio de transporte público, sin embargo, sí les cobra el impuesto predial y agua, esto es, dicho municipio sí recibe sus ingresos de ellos.

En uso de la voz, el doctor (...) le pide al Director General Jurídico, diga cuáles son los acuerdos que se toman y le contestó que son los siguientes:

Primero. Es trabajar para tener los convenios de zonas aledañas que faltan (El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos) y con la SCT.

Segundo. Que platicará con el dueño de la empresa que presta el servicio público de transporte actualmente a los (agraviados).

Tercero. Que gestionará para que por conducto de la Secretaría General de Gobierno se hable con los presidentes municipales de los municipios conurbados de la zona metropolitana que faltan para la celebración de convenios de zonas aledañas, pero que esto puede tardar; además dice que ahora por el momento no se puede resolver

pronto porque tienen pendiente la Reglamentación de la Ley de Movilidad del Estado.

Cuarto. Que también todo depende de que los referidos municipios aprueben en cabildo los convenios de zonas aledañas. Además aclara que son problemas que dejó la otra administración. Que por el momento la SME no puede hacer compromisos hasta tener los acuerdos firmados por los ayuntamientos faltantes.

[...]

### **III. FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN**

Antes de entrar al análisis de los antecedentes, hechos y evidencias que se describieron en los capítulos anteriores, resulta necesario dejar asentado lo establecido en los siguientes ordenamientos jurídicos:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece lo siguiente:

Artículo 1°. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

La Constitución Política del Estado de Jalisco dispone lo siguiente:

Artículo 4°. Toda persona, por el sólo 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. Asimismo, el Estado de Jalisco reconoce, protege y garantiza el derecho a la vida de todo ser humano, al sustentar expresamente que desde el momento de la fecundación entra bajo la protección de la ley y se le reputa como nacido para todos los efectos legales correspondientes, hasta su muerte natural.

Se reconocen como derechos humanos de las personas 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, en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, y en los tratados, convenciones o acuerdos internacionales que el Gobierno federal haya firmado o los que celebre o de que forme parte.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales de la materia, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley

El artículo 22 de la Declaración Universal de Derechos Humanos señala lo siguiente: “Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad.”

Con relación al desarrollo progresivo, la Convención Americana sobre Derechos Humanos<sup>1</sup> establece:

Artículo 26. Desarrollo Progresivo. Los Estados Partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros apropiados.

El Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, conocido como Protocolo de San Salvador,<sup>2</sup> establece lo siguiente:

---

<sup>1</sup> Aprobada por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos el 22 de septiembre de 1969. Aprobada por el Senado el 18 de diciembre de 1980. Ratificada por México el 24 de marzo de 1981. Publicada en el *Diario Oficial* el 7 de mayo de 1981.

Artículo 1°. Obligación de adoptar medidas. Los Estados Partes en el presente Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos se comprometen a adoptar las medidas necesarias tanto de orden interno como mediante la cooperación ente los Estados, especialmente económica y técnica, hasta el máximo de los recursos disponibles y tomando en cuenta el grado de desarrollo a fin de lograr progresivamente, y de conformidad con la legislación interna, la plena efectividad de los derechos que se reconocen en el presente protocolo.

[...]

Artículo 15. Derecho a la constitución y protección de la familia. 1. La familia es el elemento natural y fundamental de la sociedad y debe ser protegida por el Estado quien deberá velar por el mejoramiento de su situación moral y material.

Se entiende por derecho al desarrollo lo siguiente: “Es el derecho a la implementación y ejecución de programas sociales, económicos, culturales y políticos tendientes a mejorar de manera integral la calidad de la vida humana.”<sup>3</sup>

Como comentario a esa definición, se señala que es obligación del gobierno garantizar el crecimiento de forma cuantitativa y cualitativa por medio de políticas públicas que integren la labor del sector público, privado y social.<sup>4</sup>

En relación con lo anterior, es importante destacar que en la investigación de violaciones del derecho al desarrollo, no debe pasarse por alto el marco normativo secundario en nuestro estado; tal es el caso de la Ley de Desarrollo Social para el Estado de Jalisco, y de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios. La primera dispone lo siguiente:

Artículo 1. La presente ley es de interés social, orden público y observancia general en el Estado de Jalisco y tiene por objeto:

- I. Fomentar el desarrollo humano, reconocer los derechos sociales y crear los mecanismos necesarios para lograr su cabal cumplimiento;
- II. Coordinar y armonizar la política estatal y municipal de desarrollo social, en el marco de la Política Nacional de Desarrollo Social;

---

<sup>2</sup> Aprobada por la Asamblea general de la Organización de Estados Americanos el 17 de noviembre de 1988. Aprobada por el Senado el 12 de diciembre de 1995. Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 1 de septiembre de 1996.

<sup>3</sup> *Manual para la calificación de hechos violatorios de derechos humanos*, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, Porrúa-CNDH, 2ª edición, México, 2009, p. 359.

<sup>4</sup> *Idem*, p. 360.



III. Establecer las bases y principios generales para la planeación, instrumentación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de desarrollo social;

IV. Garantizar la calidad de los programas de desarrollo social a cargo del Gobierno del Estado y de los municipios, así como su eficiente aplicación con apego a la equidad y la justicia;

V. Impulsar la participación ciudadana, abriendo espacios para que la sociedad coadyuve con la Política Estatal en materia de Desarrollo Social;

VI. Establecer los criterios de coordinación de las acciones que se realicen entre el Gobierno del Estado y los Municipios, y con la Federación, en materia de Desarrollo Social;

[...]

IX. Regular las atribuciones del Gobierno del Estado y los Municipios que en materia de desarrollo social otorga la Ley General de Desarrollo Social; y

X. Crear mecanismos de evaluación y seguimiento para vigilar que los recursos públicos aplicados a los programas de desarrollo social se ejerzan con efectividad y transparencia.

[...]

Artículo 6. Además de los previstos en el artículo 3 de la Ley General de Desarrollo Social, serán principios rectores en la observancia, interpretación y aplicación de esta ley, los siguientes:

I. El desarrollo integral del ser humano, por lo que las políticas públicas en materia de desarrollo social, brindarán las oportunidades necesarias a fin de que el ciudadano despliegue sus habilidades y virtudes para acceder a una mejor calidad de vida;

II. La Subsidiariedad, que es un valor que permite a una entidad o ciudadano en mejores circunstancias que otro, ayudar a que este último supere su situación y pueda encontrar desarrollo integral;

III. La igualdad y el respeto a la dignidad de la persona, en razón de las cuales los programas de desarrollo social se aplicarán con equidad, justicia e igualdad;

IV. El respeto por la familia, se fomentará el desarrollo armónico de la familia, procurando que ésta, en conjunto con todos sus miembros, supere su situación y acceda a mejores condiciones de vida; y

V. La Corresponsabilidad, es la responsabilidad compartida entre gobierno y sociedad.

Artículo 7. Sin perjuicio de lo que señalen otras disposiciones legales, en el Estado de Jalisco se reconocen y consideran como derechos para el desarrollo social los siguientes:

[...]

VII. El derecho a la equidad y la igualdad.

Artículo 8. El Gobierno del Estado y los Gobiernos Municipales, deberán cumplir y hacer cumplir con los derechos sociales en todas sus funciones y actividades.

Por su parte, la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios establece lo siguiente:

[...]

Artículo 2°. La presente ley tiene por objeto establecer:

I. Las normas y principios básicos de la planeación de las actividades de la administración pública Estatal y Municipal para coadyuvar en el desarrollo integral y sustentable del Estado;

II. Las bases de integración y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática del Estado de Jalisco;

III. Las bases para que el Titular del Ejecutivo Estatal coordine las actividades de planeación con la Federación y con los Municipios, conforme a la legislación aplicable; y

IV. Las bases para promover y fomentar la participación activa y responsable de la sociedad, en la elaboración y ejecución de los planes y programas de desarrollo a que hace referencia esta ley.

Artículo 2° Bis. Para efectos de esta ley tendrán aplicación los siguientes términos:

I. Enunciados conceptuales:

a) Planeación: la ordenación racional y sistemática de las acciones del Gobierno y la sociedad para coadyuvar a mejorar la calidad de vida de la población en el Estado;

b) Desarrollo: la evolución integral, sustentable, progresiva y permanente de la población hacia mejores niveles de vida;

c) Instrumentos de planeación: los planes, programas y proyectos contemplados en esta ley;

d) Programas Operativos Anuales: son instrumentos que convierten los lineamientos de la planeación y programación del desarrollo de mediano y largo plazo en objetivos, acciones y metas concretas de corto plazo; y

e) Programas Sectoriales: son instrumentos que abordan una materia determinada y que vinculan el funcionamiento de diversas instituciones públicas, sociales y privadas que comparten fines similares con el Plan Estatal de Desarrollo.

[...]

Artículo 3°. La planeación para el desarrollo estará orientada por los siguientes principios:

I. La igualdad de derechos y oportunidades: sustentados en la atención de las necesidades prioritarias de la población, la mejora integral de la calidad de vida y el combate preferente (*sic*) la pobreza y a la exclusión social para lograr una sociedad más igualitaria;

II. Sustentabilidad: los planes de desarrollo deberán considerar en sus estrategias, programas y proyectos, criterios de evaluación que les permitan estimar los costos y beneficios ambientales para definir las acciones que garanticen a las actuales y futuras generaciones una adecuada estabilidad ambiental;

III. Integralidad: como la relación coordinada de los esfuerzos del gobierno y la sociedad en redes interinstitucionales, para coadyuvar a satisfacer las necesidades sociales;

IV. Coordinación: como medio de enlace de los objetivos, estrategias y acciones, de los tres niveles de gobierno y de la sociedad para la consecución de los fines de la planeación;

V. Continuidad: como resultado de la institucionalización de la planeación;

VI. Congruencia: originada a partir de la correspondencia de los planes, programas, proyectos e instrumentos de planeación, con el Plan Estatal de Desarrollo;

VII. Transparencia: como disponibilidad y libre acceso de la información producida durante la planeación, de conformidad con la legislación aplicable;

VIII. Regionalización: como estrategia encauzada al desarrollo equilibrado de las regiones, sustentado en sus respectivas potencialidades; y

IX. Participación Gubernamental y Ciudadana: a partir de la acción sistemática, objetiva, plural y voluntaria de los Poderes Legislativo y Judicial, así como de la sociedad en el proceso de planeación para el desarrollo.

Con base en lo anterior, el bien jurídico protegido por el derecho al desarrollo es: “El acceso, goce y disfrute de los derechos existentes que permiten el mejoramiento de la calidad de vida de los individuos.”<sup>5</sup> El sujeto titular es todo ser humano y los sujetos obligados son cualquier servidor público o particulares que actúen bajo la anuencia o tolerancia de los primeros, mediante acciones u omisiones, directa o indirectamente, que vulneren la seguridad jurídica del titular del derecho en cuanto al estricto cumplimiento jurídico por parte del Estado.<sup>6</sup>

Es de destacar que, en lo toral, el principal agravio reclamado ante esta Comisión por los (agraviados) es precisamente el de no contar con un medio de transporte en igualdad de circunstancias, equiparable al de la mayoría de los habitantes del área metropolitana de Guadalajara, que les permita trasladarse a sus lugares de trabajo y centros escolares con mayor rapidez, en condiciones de seguridad y precios del pasaje asequibles, lo que a su vez puede contribuir a mejorar su calidad de vida. Lo que pretenden es que se les dé un trato igual que a las demás personas que habitan esta zona conurbada, en cuanto a las tarifas del transporte público, lo cual les permitirá tener en primer lugar un beneficio económico, pues la mayor parte son personas asalariadas, quienes no se han beneficiado aún con programas sociales en materia de transporte público, como el que se aplicó en el presente ciclo escolar para los estudiantes de secundaria, preparatoria y universidad, que les permite llegar a la escuela gratis, aunado a que los denominados transvales no son válidos en el servicio público federal.

Lo anterior quedó demostrado con las gestiones que ellos han hecho ante diversas instancias de los tres niveles de gobierno: Ayuntamiento de Ixtlahuacán de los Membrillos, la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, hoy Secretaría de Movilidad, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ante quienes persistentemente han solicitado que les apoyen para que se les mejore el servicio de transporte público de pasajeros con una tarifa igual que en los demás municipios del área metropolitana de Guadalajara. Las respuestas que se les han otorgado son en sentido negativo, y se sustentan fundamentalmente en que un tramo carretero es de jurisdicción federal; particularmente, las dos secretarías que se citan en último término les han informado a los (agraviados) y a esta Comisión (véase antecedentes y hechos 21, evidencias 3, 4, 5, 6, 11, 13, 15, 16, 17, 23, 28 y 32) que el problema jurídico que al respecto las ha limitado para ello es el siguiente:

---

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> *Idem.*

La Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, hoy Secretaría de Movilidad, solicitó estudios a las áreas especializadas en la materia, como lo fueron el CEIT y el Ocoit. Al respecto, mediante oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], el director de Planeación y Desarrollo del CEIT informó a la coordinadora jurídica del Ocoit:

[...]

Tercero. Mediante decreto No. [...], del día [...] del mes [...] del año [...], se aprueba la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, para los efectos de coordinación y planeación del Área, a lo que cabe hacer mención que este decreto en cumplimiento a la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco, la cual establece dicha constitución con el objeto de la celebración de convenios de coordinación metropolitana entre los municipios respectivos.

Cuarto. Las vías de acceso al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillo, Jal., continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera Guadalajara-Chapala, identificada como carretera México 44, donde el servicio de transporte de pasajeros es normado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la tarifa por el servicio.

Quinto. Aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado, en su artículo 4, fracción II, establece el servicio conurbado o Metropolitano, no es posible otorgarlo, toda vez que la jurisdicción de la vía de comunicación principal al municipio de Ixtlahuacán corresponde a la Federación; donde las velocidades de operación, como el tipo de vehículos autorizados para operar como en los tramos de su competencia, difieren a los autorizados por el estado.

Sexto. Tal como se manifiesta en el escrito de ratificación por los (agraviados), efectivamente existen rutas de transporte público de pasajeros que operan sobre algunos tramos de jurisdicción federal. Para el caso que nos ocupa, las rutas que se encuentran operando sobre la carretera federal No. 44 Guadalajara-Chapala, lo realizan en función de un convenio de cercanía o zonas aledañas suscrito en el año de 1992 con la Delegación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (del cual se desconoce el cariz legal que posee), dicho convenio permitió la operación del servicio de transporte urbano o conurbado autorizado por el estado hasta el ingreso del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo, tal es el caso de las rutas 176 y 176-C, operadas por la empresa Alianza de Camioneros de Jalisco, y por lo que respecta a la ruta identificada como 177, en sus diferentes vías operada por la empresa [...], ésta opera con autorización tipo estatal y tipo federal.

Séptimo. Este organismo con fecha día [...] del mes [...] del año [...] (*sic*) recibió el oficio [...], suscrito por el Director General de Transporte Público con fecha día [...] del mes [...] del año [...], mediante el cual remite copia de los escritos firmados por los CC. (...) - (...) y (...), relacionado con la inconformidad por la tarifa actual del

servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ruta Guadalajara-Los [...], operada por la empresa [...], SA de CV, a lo que este organismo le informó a la Dirección General adscrita a la Secretaría de Vialidad y Transporte mediante oficio No. [...], que la ruta arriba señalada se encuentra autorizada a operar por el estado en sus tramos de jurisdicción estatal, donde el prestador se encuentra sujeto a cobrar por el servicio como tarifa máxima la establecida, sin embargo la ruta en cuestión opera sobre tramos de jurisdicción federal donde la tarifa por el servicio, se encuentra sujeta a lo establecido para tal fin a los ordenamientos legales que rigen la prestación de un servicio de tipo federal y donde el estado carece de competencia legal para regular o sujetar al prestador a un cobro determinado.

Por lo antes expuesto y en conclusión no existe competencia para planear servicio de transporte colectivo de pasajeros a los desarrollos arriba citados.

Por su parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante el oficio [...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el licenciado (...), subdirector de transporte de esa secretaría, le comunicó a la (quejosa 2) lo siguiente:

En atención a su escrito que dirige a la Comisión Estatal de Derechos Humanos, en su calidad de representante de los miembros de los fraccionamientos aledaños a la carretera Guadalajara-Chapala, en el tramo del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, Jalisco, donde en su contexto general se refiere a la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado y solo en dos puntos en específico hace alusión al permisionario del Servicio Público Federal de pasaje, [...], S.A. de C.V., manifestando que dicho permisionario presta el servicio en unidades vehiculares en condiciones deplorables, así como que sus tarifas son altas.

[...]

En lo que respecta a las tarifas relacionadas con el servicio de Autotransporte Federal de Pasaje en caminos de Jurisdicción Federal, los Auto-transportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, las que serán registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debiendo ser las máximas, y a partir de ellas los permisionarios estructurarán sus promocionales o descuentos, así como tener a la vista del público las tarifas que aplicarán y las diversas opciones de ruta. Lo anterior con fundamento en lo dispuesto por los artículos 61 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares que a la letra dice: *En las operaciones de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los Autotransportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarla ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación. Art. 62.- Las tarifas registradas serán las máximas, y a partir de ellas los permisionarios estructurarán las promocionales o descuentos.*

Así mismo, me permito informar a usted que cualquier persona moral o física puede solicitar a esta Secretaría permiso para operar y explotar el Servicio de Autotransporte Federal de pasaje, siempre y cuando reúna los requisitos establecidos

por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, y demás normatividad vigente.

Lo anterior implica que la empresa que presta el servicio de transporte público federal de pasajeros tiene la libertad de fijar sus tarifas en los tramos federales, sin que tenga que ajustarse a la tarifa de seis pesos fijada por la Secretaría de Movilidad en el área metropolitana, no obstante que Ixtlahuacán de los Membrillos ya forma parte de esa área, como se establece en el decreto 23021/LVIII/09 que emitió el Congreso del Estado el 9 de diciembre de 2009.<sup>7</sup> Sólo se ajusta a la tarifa de la zona metropolitana cuando las rutas interceptan los tramos federales liberados (véase evidencia 27).

Además de lo anterior, como lo informaron a esta Comisión y a los (agraviados) tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como la Secretaría de Movilidad, el acceso a los fraccionamientos que habitan los agraviados en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos se da utilizando la carretera federal 44, en el tramo que inicia a partir del entronque al aeropuerto internacional Miguel Hidalgo hacia Ixtlahuacán de los Membrillos, y dicho tramo no está comprendido en el convenio de zonas aledañas suscrito entre ambas secretarías el 23 de septiembre de 1991 (antecedentes y hechos 21, y evidencias 2 y 33). Es urgente que el Estado busque alternativas para mejorar el servicio de transporte público de pasajeros a los habitantes de esos fraccionamientos, mediante el ordenamiento de rutas que pueda generar las condiciones para garantizar una mayor cobertura de ese servicio, que permitan satisfacer sus demandas de traslado diario a otros puntos de la zona metropolitana, sobre todo a Guadalajara, ya que ellos señalaron que los autobuses de la empresa que ahora presta ese servicio son insuficientes e inseguros, por la sobrecarga de pasajeros, lo cual fue constatado por una visitadora adjunta de este organismo, quien el día [...] del mes [...] del año [...] dio fe de que los autobuses que prestan el servicio en los fraccionamientos donde habitan los (agraviados) son insuficientes. La visitadora dio fe de que los usuarios hacían largas filas, y varios de los pasajeros no podían utilizar el servicio de manera oportuna, porque generalmente ya iban llenos. Incluso, algunas de las personas que entrevistó manifestaron que mucha gente que trabaja en Guadalajara y que no logra subir a la unidad, mejor se regresa a sus domicilios porque ya no pueden llegar a sus empleos en los horarios de entrada. Situación similar ocurre en la

---

<sup>7</sup> Decreto 23021/LVIII/2009. Artículo único. Se aprueba la declaratoria del área metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos. Publicación 26/12/2009, vigencia al día siguiente.

Central Camionera vieja, en donde la visitadora constató que para el regreso de los usuarios a sus domicilios se hacen hasta tres filas de ochenta personas cada una, las cuales continuamente se van incrementando; los usuarios le informaron que hacen fila generalmente hasta por cuarenta minutos o una hora para poder subir a un camión (evidencias 30 y 31).

Es necesario que la Secretaría de Movilidad del Estado haga una revisión sobre la operación de la ruta que tiene asignada la empresa [...], que opera con autorización estatal y federal, según informó el entonces director de Planeación y Desarrollo del CEIT en su oficio [...], y se realicen las acciones que resulten necesarias para que mejore el servicio que presta.

También quedó acreditado que la tarifa del pasaje que pagan las personas de las colonias en que habitan los (agraviados), pertenecientes al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, no es de [...] pesos, como en la mayor parte del área metropolitana de Guadalajara, como tampoco la frecuencia y calidad del servicio, pues la empresa que lo otorga, al estar dentro del supuesto de ser un auto-transportista federal, fija la tarifa a su libre arbitrio, ya que circula por una carretera a cargo de la SCT, con base en el artículo 61 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que a la letra dice: “En las operaciones de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, los auto-transportistas podrán determinar las tarifas y sus modificaciones, sin que se requiera aprobación de la Secretaría, debiendo registrarla ante ésta, con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación.” Esto es, ellos mismos determinan sus tarifas, con la única condicionante de que den aviso a la SCT siete días antes de implementarla. Es evidente que esta situación encarece el gasto de los traslados que diariamente tienen que realizar esas personas, al hacer uso, en su mayoría, de dicho servicio de autotransporte, y si a ello le agregamos los 50 centavos que pagan por hacer uso del andén de la conocida Central Vieja de Guadalajara, es lógico que ellos destinan mayor parte de sus ingresos en el pago de transporte público. Agrava aún más lo anterior, la poca frecuencia y la baja calidad del servicio que reciben, a pesar de pagar más por él y destinar más de su tiempo en tratar de tomar dicho transporte, lo que sin duda le resta a su calidad de vida y al tiempo que pueden destinar para convivir con su familia, recreación, descanso y laboral, entre otros efectos, así se constató en la investigación de campo que llevó a cabo personal de esta Comisión, concatenada con otras evidencias que ya han quedado enunciadas en el capítulo correspondiente de esta resolución (véase evidencias 3, 4, 5, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 20 a la 26, y de la 30 a la 33).



Con el análisis que se ha hecho hasta el momento de las constancias que forman parte de la queja, así como de las normas internas e internacionales que se han enunciado, ha quedado demostrado que los (agraviados) y sus familias no tienen el mismo acceso, goce y disfrute de algunos derechos que sí les son garantizados a la mayoría de los habitantes del área metropolitana de Guadalajara, que les permita aspirar al mejoramiento de su calidad de vida. La declaratoria del área metropolitana de Guadalajara, aprobada mediante el Decreto 23021/LVIII/09 del Congreso del Estado, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, entre cuyos efectos está el de que el Poder Ejecutivo del Estado participe con los municipios en la planeación, programación, financiamiento y ejecución de las obras de infraestructura de impacto metropolitano y servicios públicos, no ha bastado para que los habitantes del último de dichos municipios gocen de todos los beneficios, sobre todo en lo que se refiere a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Con toda razón, desde abril de 2011 el Congreso del Estado de Jalisco emitió el Acuerdo Legislativo 908-LIX-11, en el que se ordenó solicitar al entonces secretario de Vialidad y Transporte que, en coordinación con el Ocoit y el CEIT, realizaran las acciones pertinentes para garantizar una mejor y mayor cobertura del servicio de transporte público de pasajeros a los habitantes del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, principalmente en las colonias y fraccionamientos [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 6], [...], [...], [...], [...], [...] y [fraccionamiento 3], para cuyo efecto el Congreso hizo una clara motivación en la que dejó establecido que los habitantes de esos centros de población carecían de varios servicios públicos, entre los que se destacó el relativo al transporte suficiente para trasladar a los usuarios de esas colonias hacia sus centros de trabajo, estudio y recreación (evidencias 4).

Sin embargo, también se observa que la directora general jurídica de la entonces Secretaría Vialidad y Transporte del Estado, al rendir su informe a esta Comisión manifestó que la problemática planteada por los (agraviados) había sido objeto de diversos estudios por parte del Ocoit y del CEIT, en los que se determinó que no era factible ampliar los derroteros porque la ubicación geográfica de los asentamientos poblacionales donde viven los (agraviados) hace jurídicamente imposible la operación de rutas urbanas de transporte público, en razón de que para ello se hace necesario circular en tramos de jurisdicción federal, cuya esfera jurídica en materia de transporte queda fuera de la competencia estatal. Lo anterior se robustece con el oficio

[...], del día [...] del mes [...] del año [...], signado por el ingeniero (...), entonces director general del CEIT, dirigido al entonces director general de Transporte Público de la SVT, en el que le comunicó que las vías de acceso al municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos continúan bajo la jurisdicción federal, como es el caso de la carretera Guadalajara-Chapala, identificada como carretera México 44, donde la tarifa del transporte se encuentra liberada por la federación, y agregó que aun cuando la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado establecía el servicio conurbado o metropolitano, no era posible otorgarlo porque en dichas vías las velocidades de operación como el tipo de vehículos autorizados para operar difiere a las autorizadas por el Estado (antecedentes y hechos 6, y evidencias 5). En consecuencia, este organismo estima que la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, hoy Secretaría de Movilidad no incurrió en violaciones de derechos humanos de los (agraviados).

Esta Comisión advierte que el origen del problema aquí estudiado es multifactorial, entre ellos a una mala planeación de los fraccionadores, al no haber previsto cómo tendrían que desplazarse a sus trabajos, escuelas, centros de salud, etcétera, las personas que habitarían las colonias donde ahora viven los (agraviados), máxime si se trataba de vivienda de interés social, pues en su mayoría no cuentan con transporte particular. Sin duda, el costo bajo de esas viviendas deja de serlo si se toma en cuenta el impacto negativo que representa para su economía tener que desembolsar mayores recursos para pagar un transporte público caro e insuficiente.

En fin, podríamos enunciar otros factores distintos al de la mala planeación del desarrollo urbanístico en las colonias donde ahora habitan los (agraviados). El problema ahí está, y lo que se requiere es emprender las acciones necesarias para que ellos y sus familias gocen del derecho humano al desarrollo, con los mismos beneficios que los demás habitantes del área metropolitana de Guadalajara, particularmente en lo que se refiere a una adecuada planeación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en los centros habitacionales involucrados.

La existencia de un tramo carretero de jurisdicción federal, localizado entre el entronque al Aeropuerto Internacional de Guadalajara y el [fraccionamiento 7, I, II y III], [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 6], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 2] y [fraccionamiento 5], actualmente constituye una limitante para la operación de rutas urbanas de transporte público, en razón de que el servicio que ahí se presta es federal y las tarifas son determinadas por las empresas de

autotransporte federal de pasaje, en los términos del artículo 61 del Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. En ese orden de ideas, al no tener competencia el Estado en ese tramo, se hace necesaria una planeación para la ordenación de rutas y vías alternas que lleven a esas colonias del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos. Con ello, el Gobierno del Estado y los municipales (Ixtlahuacán de los Membrillos, en el caso que nos ocupa), estarían en posibilidad de cumplir con los fines, objetos, principios y atribuciones establecidas en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, que entró en vigor el día [...] del mes [...] del año [...], de cuyo contenido se destacan los siguientes artículos:

Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto:

I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y conductores del servicio público de transporte, masivo y colectivo, así como los de carga pesada;

[...]

III. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial;

IV. Determinar las bases para planear, establecer, regular, administrar, controlar y supervisar el servicio público de transporte;

V. Establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad, tránsito y transporte, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y

[...]

Artículo 3º. Las disposiciones de la presente ley regularán:

I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

II. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;

[...]

Artículo 4°. El servicio público de transporte, por su cobertura, se clasifica en:

I. Urbano: el que se genera en las áreas que integran un centro de población;

II. Conurbado o metropolitano: el que se proporciona entre las áreas de dos o más centros de población, localizados en distintos municipios, cuando por su crecimiento y relaciones socioeconómicas formen o tiendan a formar una unidad urbana y, para los efectos de las normas constitucionales que disponen su planeación conjunta y coordinada, se consideran como un solo centro de población;

III. Suburbano: el que se presta entre las áreas de un centro de población y sus poblaciones aledañas alrededor de su zona de influencia; y

[...]

Artículo 5°. Las acciones relativas a la movilidad y el transporte se regularán mediante los actos y procedimientos administrativos que se establecen en esta ley y en sus reglamentos. Para tal efecto, se entenderá por:

[...]

III. Calidad del servicio: niveles cualitativos y cuantitativos de la eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido al usuario, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, manejo y atención del conductor. La calificación de la calidad del servicio es con base en una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que define la norma técnica correspondiente;

IV. Causa de utilidad pública: es de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en cualquiera de sus modalidades, ya sea a través de un organismo descentralizado, o bien, por conducto de personas físicas o jurídicas a quienes mediante concesiones, permisos o subrogaciones el Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Movilidad encomiende la realización de dichas actividades, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

[...]

XIX. Sistema integrado de transporte público: servicio de transporte público de una ciudad con una organización de alta eficiencia, eficacia y sustentabilidad, resultado de la integración sistémica infraestructural, operativa y tarifaria de las diferentes modalidades del transporte público y del transporte no motorizado; y

[...]

Artículo 6°. El ordenamiento y regulación de la movilidad y transporte tiene como principal finalidad la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la

integridad y el respeto a la persona, a su movilidad, a sus bienes, a los del Estado y municipios, así como al medio ambiente y al patrimonio cultural del Estado.

En el aprovechamiento de las vías públicas, este ordenamiento y los reglamentos que del mismo deriven, se estará conforme al siguiente orden de responsabilidad y preferencia de usuarios: personas con discapacidad, mujeres embarazadas, peatones, usuarios de vehículos no motorizados, usuarios de transporte público, usuarios de vehículos motorizados, usuarios de transporte de carga y usuarios de maquinaria agrícola.

Los medios para lograrlo serán:

I. La defensa y protección de los derechos de los peatones, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores, ciclistas y usuarios del servicio público de transporte y del resto de los individuos que utilicen las vías públicas;

II. La determinación de los derechos, obligaciones y responsabilidades de los peatones, ciclistas, conductores, operadores, concesionarios, subrogatarios y permisionarios del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades, así como de los conductores de vehículos motorizados en general;

[...]

V. La prestación del servicio público de transporte en forma higiénica, ordenada, regular, continua, segura y acorde a las necesidades de la población; atendiendo el interés social y el orden público;

VI. El mejoramiento de las vías públicas y de los medios de transporte;

[...]

Artículo 8°. Para los efectos de esta ley y los ordenamientos que de ella emanan, se estará a lo siguiente:

[...]

IV. Los usuarios del transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

a) Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;

b) Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del servicio;

c) Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;

d) A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

- e) A la seguridad de la frecuencia en los horarios autorizados;
- f) Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;
- g) Recibir boleto con seguro de pasajero;
- h) El ascenso y descenso en las paradas autorizadas;
- i) Estar amparados por una póliza de seguros que deberá otorgar el prestador del servicio público, para el caso de cualquier accidente o imprevisto al momento de hacer uso del transporte público;
- j) A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia;
- k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;
- l) A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;
- m) En el transporte público colectivo podrán viajar de manera gratuita:
  - 1. Los menores de cinco años; y
  - 2. El chofer y el personal autorizado por el sistema de transporte público colectivo, en actividades de supervisión o de vigilancia;

[...]

### Capítulo III. De los ámbitos de competencia del estado y del municipio

Artículo 13. En la aplicación de esta ley y sus normas reglamentarias, concurrirán el Ejecutivo del Gobierno del Estado y los ayuntamientos, en los ámbitos de sus respectivas competencias y conforme a las atribuciones que establece el presente ordenamiento.

Artículo 14. Las autoridades estatales y municipales deberán:

- I. Programar y organizar sus acciones conforme a lo previsto en esta ley y en sus normas reglamentarias, observando las disposiciones del ordenamiento territorial y ecológico;

II. Promover la participación de la sociedad en los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad y transporte; la difusión, sensibilización y adopción de las medidas de prevención y la seguridad vial; y

[...]

Artículo 15. Los ámbitos de competencia del Estado y del municipio en materia de vialidad, movilidad y transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:

I. Corresponde al Estado:

a) La formulación y conducción de la política estatal de comunicaciones y transportes terrestres;

[...]

d) La programación, construcción y administración de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, así como la reglamentación y control del tránsito en sus vías de comunicación;

[...]

f) La regulación y administración del transporte; y

g) La coordinación para integrar el sistema de movilidad y transporte en el Estado, con el Sistema Nacional de Comunicaciones;

II. Corresponde al Municipio:

a) Intervenir, conjuntamente con el Ejecutivo, en la formulación y aplicación de programas de transporte público, cuando éstos afecten su ámbito territorial;

b) Autorizar los proyectos de infraestructura vial, infraestructura carretera, equipamiento vial y servicios conexos, en lo relativo a su territorio, a su localización y aprovechamiento de áreas, conforme a las normas aplicables de carácter técnico y de ordenamiento territorial;

c) Integrar y administrar la infraestructura vial; y

[...]

Artículo 16. El titular del Poder Ejecutivo del Estado expedirá los reglamentos que resulten necesarios para proveer a la observancia de esta ley, a excepción de aquéllos que correspondan a la competencia de los ayuntamientos.

Artículo 17. En el ejercicio de sus atribuciones, los municipios observarán las disposiciones de esta ley, los ordenamientos que de ella se deriven y aplicarán las normas generales de carácter técnico.

Artículo 18. Son autoridades responsables de la aplicación y de vigilar la observancia de la presente ley, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. En el Gobierno del Estado:

- a) El Gobernador del Estado;
- b) La Secretaría General de Gobierno;
- c) La Secretaría;

[...]

II. En los gobiernos municipales:

- a) El Ayuntamiento;
- b) El Presidente Municipal;
- c) La dependencia municipal competente en materia de vialidad y tránsito;

[...]

III. En el Área Metropolitana de Guadalajara u otras zonas conurbadas que se definan, aquellos organismos y dependencias que tengan facultades de mando y decisión en materia de vialidad, movilidad y transporte.

Artículo 19. Son atribuciones del Ejecutivo del Estado, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta ley y en sus reglamentos, las siguientes:

I. Administrar la estructura orgánica y funcional de la Secretaría. Para ello, se elaborarán y autorizarán los manuales de organización, procedimientos y de servicios al público que sean necesarios;

II. Establecer, ordenar, administrar y regular las comunicaciones terrestres y los transportes en el ámbito de competencia del Estado;

[...]

XV. Autorizar las tarifas para el servicio de transporte público que lo requieran, en la forma y términos que se establezca en esta ley y en sus reglamentos;

[...]



XX. Asesorar y apoyar a los municipios en materia de movilidad y transporte, conforme a los convenios de coordinación que celebren con los ayuntamientos;

[...]

XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que, por ámbito territorial, deban participar y considerando a la Comisión Metropolitana de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, al Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte y al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;

[...]

XXIX. Cuando se compruebe el deterioro en la prestación del servicio, obligar a los concesionarios, subrogatarios y permisionarios a que mejoren su higiene, seguridad, calidad y eficiencia, dentro de los plazos razonables que se les fijen, de acuerdo con los términos de la concesión o permiso;

[...]

Artículo 21. Para el cumplimiento de la presente ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. Vigilar el cumplimiento de esta ley, sus reglamentos y normas, así como elaborar, fijar y conducir las políticas en materia de movilidad y transporte, en el ámbito de su competencia, así como planear, coordinar, evaluar y aprobar los programas en los términos de las disposiciones legales vigentes y en los acuerdos que emita y convenios que celebre el Ejecutivo del Estado;

[...]

Artículo 22. Son atribuciones de los ayuntamientos:

[...]

VIII. Coordinarse con el Ejecutivo del Gobierno del Estado y con otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley;

[...]

Artículo 28. El Ejecutivo Estatal, conjuntamente con los ayuntamientos de los municipios que estén integrados en una zona conurbada, en los términos de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Constitución Política del Estado de Jalisco, programarán, autorizarán y ejecutarán las acciones en materia de movilidad y transporte, en forma conjunta y coordinada a través de la Comisión, de acuerdo a los ordenamientos aplicables.

[...]

Artículo 37. El Ejecutivo Estatal autorizará las reglas y condiciones de calidad del servicio, que serán aplicables a la movilidad y transporte público colectivo y masivo en las áreas metropolitanas, intermunicipales y los centros de población, mediante las instancias de coordinación que se establezcan; así mismo autorizarán las normas reglamentarias que serán aplicables a la movilidad y transporte público de pasajeros.

Artículo 38. El Ejecutivo Estatal, para aplicar las reglas y condiciones de calidad en el servicio en un área metropolitana, intermunicipal o centro de población, determinará la participación que se convenga tanto para la Secretaría, como para el o los municipios involucrados, así como la coordinación entre las dependencias responsables de la seguridad pública.

[...]

Artículo 84. Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal.

[...]

Artículo 85. El servicio público de transporte comprende las siguientes modalidades:

I. Transporte de pasajeros que se clasifica en:

a) Masivo; y

b) Colectivo, el cual a su vez se clasifica en:

1. Urbano;
2. Conurbado o Metropolitano;
3. Suburbano;
4. Mixto o Foráneo;
5. Interurbano e Intermunicipal;
6. Rural; y
7. Características Especiales

[...]

Artículo 86. El servicio colectivo de pasajeros, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y foráneo, se prestará en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares. Sus características específicas serán establecidas en el reglamento y la norma técnica correspondientes; estará sujeto a itinerario, horario, frecuencia y paradas preestablecidos; su precio se determinará en la tarifa autorizada, su pago correlativo se hará mediante los diversos medios de prepago: sea electrónico;

con alcancía o sin dinero en efectivo, en el área metropolitana de Guadalajara y preferentemente en el resto de los municipios.

Ahora bien, los (agraviados) también se inconformaron en contra del doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, para lo cual señalaron que el día [...] del mes [...] del año [...], cuando ellos se manifestaban en el [fraccionamiento 1, I, II y III] y [fraccionamiento 6], desde las [...] horas, con motivo del incremento del pasaje por parte de la empresa [...], como a las [...] horas de ese día llegó una unidad de la Policía de Ixtlahuacán de los Membrillos para “levantarlos”, según refirieron. Precisarón que, como en el lugar se encontraba personal de Asuntos del Interior del Gobierno del Estado, en compañía de ellos acudieron a la presidencia municipal, en donde el primer edil les dijo de manera tajante y soberbia, que él iba a velar por los intereses de la citada empresa de autotransporte, y que no permitiría que se manifestaran porque no tenían derecho a hacerlo; que no le importaban sus problemas y estaba de acuerdo con el incremento del pasaje, ya que el diesel y las refacciones estaban muy caros, además de que los amenazó con detenerlos si volvían a manifestarse, y que finalmente quiso obligarlos a firmar unos papeles en blanco, en los que supuestamente ellos se comprometían a responsabilizarse de cualquier disturbio, entre otras cosas (antecedentes y hechos 3).

Por su parte, al rendir su informe a esta Comisión el doctor Sergio Ramón Quintero González informó que eran falsos los hechos que le atribuyeron los (agraviados), y agregó que el día que estos se manifestaron hicieron un plantón en la carretera [...]-[...], entorpeciendo y perturbando la vialidad vehicular. Aseguró que, con la finalidad de conocer el motivo de la manifestación de los inconformes y buscar una solución a los problemas que la hubiesen generado, así como para llegar a un acuerdo con ellos, los citó a una junta en las instalaciones de la presidencia municipal, a donde acudieron y le expresaron sus inconformidades por el mal servicio que les brindaba la empresa [...], en la zona de los fraccionamientos donde viven, pues refirió que le expresaron las pésimas condiciones de los camiones, y que con ello se ponía en riesgo la integridad física de los usuarios, además del alto costo del pasaje y la insuficiencia de las unidades, ya que no abastecían la demanda, por lo que le pidieron la introducción de nuevas rutas de camiones que satisfagan las necesidades de sus traslados cotidianos. El doctor Quintero González añadió que él les dijo que siempre ha velado por los intereses y necesidades de la sociedad que conforma el municipio que preside, y que les ayudaría a gestionar, ante las diversas autoridades competentes en la materia, la solución de los problemas que le expusieron, ya que el municipio carece de

facultades para resolverlos, por tratarse de atribuciones de la entonces Secretaría de Vialidad y Transporte. Finalmente, el presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos informó que, con motivo de las pláticas que sostuvo con los vecinos de los fraccionamientos que se manifestaron, el licenciado (...), oficial mayor administrativo del ayuntamiento, elaboró una minuta de los acuerdos que se tomaron para ayudar a solucionar sus problemas ante las instancias competentes, condicionados a que ya no se volverían a manifestar ni a perturbar el orden público, y señaló que los (agraviados) no quisieron firmarla (antecedentes y hechos 8).

Al analizar la minuta referida en su informe por el presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, relativa a los supuestos “acuerdos” que tuvo con los manifestantes, esta Comisión advierte que, efectivamente, sólo está firmada por él y otros dos funcionarios del ayuntamiento, entre ellos el oficial mayor administrativo, pero no por los (agraviados) o alguno de sus representantes, por lo que se deduce que no hubo tales acuerdos, sobre todo porque los inconformes, desde que formularon su queja precisaron que el presidente municipal pretendió que firmaran un convenio en el que ellos se comprometieran a no volver a manifestarse, lo cual también fue corroborado en su informe por dicho funcionario. Llama la atención lo que se asentó en la citada minuta, en el sentido de que el primer edil estableció el compromiso de apoyar a los (agraviados) con gestiones ante las autoridades competentes, para la solución de la problemática que le expusieron en torno al transporte público de pasajeros en los fraccionamientos en que habitan; incluso, así lo manifestó a este organismo. Al respecto, cabe destacar que en el expediente de queja no se cuenta con alguna evidencia que permita presumir que ha realizado acciones tendentes a gestionar la solución de los problemas que le expusieron.

En la minuta que suscribieron los funcionarios del Ayuntamiento de Ixtlahuacán de los Membrillos, se dice que se llegó a varios acuerdos con los representantes de los (agraviados), de los cuales destacan dos: uno en el sentido de que éstos se comprometieron a no manifestarse, y el segundo consistente en que durante [...] se respetaría la tarifa de [...] pesos por concepto de pasaje por el servicio que presta la empresa [...], (evidencia 19). Con ello se demuestra que el presidente municipal trató que los usuarios de ese servicio asumieran el compromiso de renunciar a su derecho fundamental a la manifestación, como medio para reclamar un mejor transporte público, así como a aceptar una tarifa que fue determinada por la propia empresa, al parecer sin que mediara un estudio previo que la justificara, con la cual dicho funcionario se excedió en sus funciones, en razón de que la autorización de tarifas del transporte público de pasajeros no está dentro de sus atribuciones.

Sobre estos hechos reclamados por los (agraviados) al presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, se advierte que se violó el derecho a la libertad de expresión, no obstante que el día anterior al de su manifestación, ellos se lo comunicaron por escrito y le expusieron las razones para hacerlo (véase evidencia 18). Al efecto, resulta necesario primeramente analizar qué es el derecho a la libertad:

Es la prerrogativa de todo ser humano de realizar u omitir cualquier conducta, sin más restricciones que las establecidas por el derecho, sin coacción, ni subordinación.<sup>8</sup>

Entonces, el derecho a la libertad comprende, a su vez, el de manifestación de las ideas; escribir, publicar; asociarse o reunirse pacíficamente; transitar o residir en cualquier parte de la República; profesar cualquier culto o religión; sin que implique un acto de molestia a otra persona, a su familia, domicilio, papeles, posesiones, propiedad o derechos, ni se ataque a la moral o se afecte la paz pública.<sup>9</sup> Al respecto, el presidente municipal no acreditó que la reunión de los (agraviados) no haya sido de forma pacífica, o que hubiera sido un acto de molestia, o atacado a la moral o afectado la paz pública, en cuyos supuestos probablemente sí se habría justificado que se asentara en la minuta la condicionante que ahí se estableció para coartar su derecho a reunirse de manera libre.

Por ello, “toda limitación por las autoridades o particulares basada en cualquier otro motivo que no sea establecido por la propia ley o que sobrepase todo concepto de proporcionalidad en la acción debe ser castigado y reparado a la persona sin importar el porqué de la limitación arbitraria.”<sup>10</sup>

Lo anterior quedó acreditado con el informe de ley que rindió a esta Comisión el doctor Sergio Ramón Quintero González, y con la propia minuta que adjuntó, y se robustece con los testimonios que se desahogaron durante la investigación de la queja (evidencias 20, 22, 23 y 25). Por ello, se considera que el presidente municipal incurrió en acciones contrarias al ejercicio del derecho a la libertad de reunión, el cual se encuentra debidamente garantizado en los siguientes ordenamientos jurídicos:

De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

---

<sup>8</sup> Comisión Nacional de los Derechos Humanos, *Op. Cit.*, p. 177.

<sup>9</sup> *Idem.*

<sup>10</sup> *Idem.*

Artículo 9°. No se podrá coartar el derecho de asociarse o reunirse pacíficamente con cualquier objeto lícito; pero solamente los ciudadanos de la República podrán hacerlo para tomar parte en los asuntos políticos del país. Ninguna reunión armada, tiene derecho de deliberar.

No se considerará ilegal, y no podrá ser disuelta una asamblea o reunión que tenga por objeto hacer una petición o presentar una protesta por algún acto, a una autoridad, si no se profieren injurias contra ésta, ni se hiciere uso de violencias o amenazas para intimidarla u obligarla a resolver en el sentido que se desee.

### Del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos:

Artículo 21. Se reconoce el derecho de reunión pacífica. El ejercicio de tal derecho sólo podrá estar sujeto a las restricciones previstas por la ley que sean necesarias en una sociedad democrática, en interés de la seguridad nacional, de la seguridad pública o del orden público, o para proteger la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de los demás.

### De la Convención Americana sobre Derechos Humanos:

Artículo 15. Se reconoce el derecho de reunión pacífica y sin armas. El ejercicio de tal derecho sólo puede estar sujeto a las restricciones previstas por la ley, que sean necesarias en una sociedad democrática, en interés de la seguridad nacional, de la seguridad o del orden públicos, o para proteger la salud o la moral públicas o los derechos o libertades de los demás.

### En la Declaración Universal de Derechos Humanos:

Artículo 20.

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de reunión y de asociación pacíficas.

### Y en la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre:

Artículo XXI. Toda persona tiene el derecho de reunirse pacíficamente con otras, en manifestación pública o en asamblea transitoria, en relación con sus intereses comunes de cualquier índole.

## REPARACIÓN DEL DAÑO

Esta CEDHJ ha sostenido reiteradamente que la reparación del daño a las víctimas de una violación de derechos humanos es un elemento fundamental para crear conciencia del principio de responsabilidad y para enfrentar la impunidad. Es, también, un medio de reparar simbólicamente una injusticia y un acto de reconocimiento del derecho de las víctimas y de las personas.

Así pues, es facultad de la CEDHJ reclamar una justa reparación del daño y los daños y perjuicios, conforme a lo que se ordena en el artículo 73 de la Ley que la rige, y que refiere:

Art. 73. Una vez agotadas las etapas de integración del expediente de queja, el visitador general deberá elaborar un proyecto de resolución, en el cual se analizarán los hechos, argumentos y pruebas, así como los elementos de convicción y las diligencias practicadas, a fin de determinar si las autoridades o servidores han violado o no los derechos humanos de los afectados.

El proyecto de recomendación [...] deberá señalar las medidas que procedan para la efectiva restitución de los derechos fundamentales de los afectados y, en su caso, la reparación de los daños y perjuicios que se hubiesen ocasionado.

Si el Estado incurre en responsabilidad con motivo de la acción u omisión de cualquiera de sus funcionarios, tiene la obligación de reparar las consecuencias de la violación. Las reparaciones serán acordes al caso en concreto que se esté tratando, y que estén establecidas en disposiciones nacionales e internacionales.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 113, último párrafo, adicionado a partir del 14 de junio de 2002, establece: “La responsabilidad del Estado, por los daños que, con motivo de su actividad administrativa irregular, cause en los bienes o derechos de los particulares, será objetiva y directa. Los particulares tendrán derecho a una indemnización, conforme a las bases, límites y procedimientos que establezcan las leyes.”

En el mismo tenor, la Constitución Política del Estado de Jalisco dispone:

Artículo 90. Los servidores públicos del Estado y de los municipios serán responsables por los actos u omisiones en que incurran en el desempeño de sus respectivas funciones.

[...]

Artículo 107 bis. La responsabilidad del Estado y de los municipios por los daños que, con motivo de su actividad administrativa irregular, causen en los bienes o derechos de los particulares, será objetiva y directa. Los particulares tendrán derecho a una indemnización conforme a las bases, límites y procedimientos que establezcan las leyes.

En un Estado democrático de derecho, como el nuestro, las instituciones tienen la obligación de responder ante la sociedad y ante los individuos por los actos u omisiones de quienes en nombre de ella violan con su actuación

los derechos humanos de las personas, como en este caso, independientemente de su posible responsabilidad administrativa, civil o penal.

Toda víctima de violaciones de derechos humanos debe ser atendida con base en diversos principios, que, de acuerdo con la doctrina de los derechos humanos y el derecho consuetudinario internacional, incluyen, entre otros:

I. Los conocidos como Principios de Joinet, presentados en el informe de 1997 del Relator Especial de la Comisión de Derechos Humanos de la ONU, sobre el tema de la impunidad, precisan:

*El derecho a saber.* La prerrogativa inalienable de la víctima a conocer la verdad sobre las violaciones de derechos humanos ocurridas.

*El derecho a la justicia.* Consiste en que un tribunal o instancia competente integre y resuelva sobre los derechos que se han vulnerado, los agentes involucrados y las sanciones que correspondan; y

*El derecho a obtener reparación.* Contiene principios sobre los procedimientos de reparación y el ámbito de aplicación de este derecho, y garantías para la no repetición de las violaciones.

En el año [...], el Relator Especial sobre el Derecho de Restitución, Indemnización y Rehabilitación de las Víctimas de Violaciones de los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales, M. Cherif Bassiouni, presentó un informe final ante la Comisión de Derechos Humanos de la ONU y adjuntó una propuesta de Principios y Directrices Básicos sobre el Derecho de las Víctimas de Violaciones de Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario a Interponer un Recurso y a Recibir Reparación. (Conocidos como *Principios van Boven-Bassiouni*.) En dichos principios se reconocen como formas de reparación: la restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición.

Existe en el derecho internacional una cultura normativa de reparación del daño a las víctimas de violaciones de derechos humanos, que forma parte del derecho mexicano cuando los tratados que la establecen son adoptados y ratificados, de conformidad con los artículos 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 4° de la Constitución Política del Estado de Jalisco.



Al respecto, los artículos 62.3 y 63.1, de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, ratificada por México el 24 de marzo de 1981 y publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 7 de mayo de 1981, refieren en cuanto a la competencia y funciones de la Corte Interamericana de Derechos Humanos:

Artículo 62.3 La Corte tiene competencia para conocer de cualquier caso relativo a la interpretación y aplicación de las disposiciones de esta Convención que sea sometido, siempre que los Estados partes en el caso hayan reconocido y reconozcan dicha competencia.

[...]

Artículo 63.1. Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos en esta Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad conculcados. Dispondrá asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos es el órgano autorizado por la propia Convención para interpretar sus artículos; por ello su opinión es una referencia importante para México y, por ende, para Jalisco en casos análogos como el analizado en los que la Corte haya sentado precedentes.

En uso de sus facultades, la Corte ha establecido los siguientes criterios:

Respecto de la obligación de reparar el daño, resulta conveniente invocar el punto de la obra denominada *Repertorio de jurisprudencia del Sistema Interamericano de Derechos Humanos*, tomo II, Centro de Derechos Humanos y Derechos Humanitarios, Washington College of Law, American University, Washington, 1998, pp. 729 y 731, que a la letra dice: Es un principio de Derecho Internacional, que la jurisprudencia ha considerado ‘incluso una concepción general de derecho’, que toda violación a una obligación internacional que haya producido un daño comporta el deber de repararlo adecuadamente. La indemnización, por su parte, constituye la forma más usual de hacerlo...

También la Corte Interamericana ha señalado que las reparaciones al menos deben ser de la siguiente manera:

- a. Proporcionales al daño causado, es decir, a las violaciones de derechos humanos ocasionadas: “De acuerdo con las consideraciones sobre el fondo y la violación a la Convención declarada en el capítulo correspondiente, así como a la luz de los

criterios fijados en la jurisprudencia del tribunal en relación con la naturaleza y alcances de la obligación de reparar...<sup>11</sup>,

b. Que cada caso debe analizarse a la luz de sus particularidades: “La Corte estima que la jurisprudencia sirve como orientación para establecer principios en esta materia, aunque no puede invocarse como criterio unívoco, porque cada caso debe analizarse conforme a sus propias características...”<sup>12</sup>

La autoridad violadora, como representante del propio ciudadano y garante de la seguridad de los habitantes de un Estado, de manera proporcional al daño que ha provocado el acto perpetrado por uno de sus agentes o servidores públicos, debe restituir a los familiares directos o a quien acredite la calidad de ofendido, en numerario, el derecho violado y emplear los medios a su disposición para que el hecho no se repita. Dicha acción, conocida como la “garantía de no repetición”, implica previamente el reconocimiento público de la violación de un derecho.

La adecuada reparación del daño debe incluir:<sup>13</sup>

1. *Daño emergente*. Afectación al patrimonio, derivada inmediata y directamente de los hechos. En la legislación mexicana suele equipararse al daño en sentido amplio.

2. *Lucro cesante*. Implica la ganancia o el beneficio que se dejó o dejará de percibir como consecuencia del hecho que causó el daño. En la legislación mexicana equivale al perjuicio.

3. *Daño físico*. Es la lesión que sufre la persona en su cuerpo, evaluada en este caso de acuerdo con la tarifa establecida por la legislación aplicable para el caso de la pérdida de una vida humana.

4. *Daño inmaterial*. Es la lesión sufrida en los bienes no materiales que forman parte del patrimonio de las personas. Puede consistir en un daño

---

<sup>11</sup> Corte IDH, caso Castañeda Gutman vs México, sentencia de excepciones preliminares, fondo, reparaciones y costas. Sentencia del 6 de agosto de 2008, serie C núm. 184, párr. 215.

<sup>12</sup> Corte IDH, caso Bulacio vs Argentina, sentencia de fondo, reparaciones y costas. Sentencia del 18 de septiembre de 2003, serie C núm. 100, párr. 95.

<sup>13</sup> Algunos [...] han sido publicados por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, como referencias bibliográficas. De su análisis podemos citar: *Responsabilidad y reparación, un enfoque de derechos humanos*; Iván Alonso Báez Díaz, Miguel Pulido Jiménez, Graciela Rodríguez Manzo y Marcela Talamás Salazar, CDHDF/Centro de Análisis e Investigación Fundar/Universidad Iberoamericana, 1ª ed., México, 2007. Otro documento valioso es el trabajo realizado por Tania García López, “El principio de la reparación del daño ambiental en el derecho internacional público, una aproximación a su recepción por parte del Derecho mexicano”, en *Anuario mexicano de derecho internacional*, vol. VII, 2007, pp. 481-512.

jurídico, en un daño moral, en un daño al proyecto de vida o en un daño social, por los vínculos afectivos y sociales que sostenía con sus seres queridos.

Dentro de este rubro, podemos identificar los siguientes aspectos:

- *Daño jurídico.* Es la lesión que sufren las personas en sus derechos. Este daño se ve especialmente reflejado por la violación de los derechos humanos previstos en la Constitución y en los instrumentos internacionales sobre la materia.
- *Daño moral.* Es la lesión sufrida en el aspecto psíquico de la persona, de manera más precisa, en el emocional. Puede tener una dimensión individual o social. Tal afectación se refleja en los sentimientos de impotencia y susceptibilidad de los habitantes frente a las autoridades encargadas de velar por sus derechos.
- *Daño al proyecto de vida.* Es el que afecta la realización de la persona que ha sido víctima de la violación, considerando su vocación, aptitudes, circunstancias, potencialidades y aspiraciones que le permitían fijarse expectativas de posible realización. Implica, por tanto, la pérdida grave o menoscabo de oportunidades de desarrollo personal.
- *Daño social.* Es el que se provoca en quienes pertenecen a la comunidad y entorno en que se perpetró el hecho, en la que alguna autoridad o servidor público tuvo intervención, ya sea por acción o por omisión, trasciende a quien o quienes sufrieron la afectación original, impacta en la sociedad y sienta un precedente que implica la pérdida de confianza y de consolidación de los encargados de velar por la seguridad pública y la aplicación de justicia.

Para garantizar el cumplimiento de cada uno de estos elementos, la propia Corte Interamericana de Derechos Humanos ha establecido, entre otras medidas, las siguientes:

*Gastos y costas.* Constituyen los pagos que se originen por los daños que se hayan causado tanto a la víctima como a los ofendidos.

*Medidas de satisfacción y garantía de no repetición.* Acciones que efectúa el Estado para modificar prácticas administrativas o mecanismos de protección inadecuados.

*Medidas preventivas.* Medidas tomadas como respuesta a un incidente para prevenir, minimizar o mitigar pérdidas o daños a los gobernados.

*Determinación y reconocimiento de responsabilidad.* El objetivo es que el Estado acepte la falta que hayan cometido sus autoridades o servidores públicos. Es una medida significativa de satisfacción para las víctimas por los daños morales sufridos.

El deber de indemnizar se fundamenta, además, en la Declaración sobre los Principios Fundamentales de Justicia para las Víctimas de Delitos y del Abuso del Poder, proclamada por la Asamblea General de la ONU y adoptada por México el 29 de noviembre de 1985, que dispone en los siguientes puntos:

4. Las víctimas serán tratadas con compasión y respeto por su dignidad. Tendrán derecho al acceso a los mecanismos de la justicia y una pronta reparación del daño que hayan sufrido, según lo dispuesto en la legislación nacional.

[...]

11. Cuando funcionarios públicos u otros agentes que actúen a título oficial o cuasioficial hayan violado la legislación penal nacional, las víctimas serán resarcidas por el Estado cuyos funcionarios o agentes hayan sido responsables de los daños causados. En los casos en que ya no exista el gobierno bajo cuya autoridad se produjo la acción u omisión victimizadora, el Estado o gobierno sucesor deberá proveer al resarcimiento de las víctimas.

Es importante aclarar que uno de los pilares del Estado de derecho es la responsabilidad de los servidores públicos y de la administración a la que pertenecen frente a los gobernados, pues dicha responsabilidad resulta ser el mecanismo de cierre del sistema de protección de garantías de todo ciudadano frente a la acción del poder público administrativo.

El cumplimiento de esta indemnización tiene el significado de una justa reivindicación y el reconocimiento de la injusticia cometida, aunado al de una exigencia ética y política de que el gobierno prevenga tales hechos y combata su impunidad.

Para nuestro caso, en el punto toral para la reparación del daño deberá tomarse en cuenta lo siguiente:

a) La Secretaría de Movilidad y el Ayuntamiento de Ixtlahuacán de los Membrillos, deben garantizar de manera progresiva el derecho al desarrollo

de los habitantes del citado municipio y demás personas del área metropolitana de Guadalajara; para el caso que nos ocupa, a manera de afianzar parte de ese derecho, deben implementar todas las medidas jurídicas y administrativas a su alcance a efecto de que se preste un mejor servicio de transporte público colectivo a los (agraviados) y personas del área metropolitana.

b) Asimismo, a fin de evitar la repetición de hechos como los que se analizaron y se reclamaron del presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, es importante que cuando conozcan de asuntos en los que se ejerzan los derechos de libertad de manifestación y de reunión por parte de cualquier gobernado, garantice el ejercicio de dicho derecho fundamental.

c) En el caso particular, se estima procedente que las autoridad municipal involucrada en el tema repare la violación de derechos humanos mediante el reconocimiento de haberla cometido y ofrezca garantía de no repetición; estas acciones, respectivamente, “tienden a compensar el detrimento de bienes no patrimoniales”,<sup>14</sup> procuran “un impacto sobre la comunidad y el entorno social”, y generan una adecuada certeza jurídica en quienes ejerzan su derecho a las libertades de manifestación y de reunión.

d) Estas medidas pueden ser adoptadas en distintos niveles: legislativos, administrativo, presupuestario o de cualquier otra índole, para evitar la continuación de las conductas contrarias a los derechos humanos, como las expuestas en esta resolución, las cuales deberán encaminarse al respeto irrestricto de esos derechos.

Por lo expuesto, y con fundamento en los artículos 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 4º y 10 de la Constitución Política del Estado de Jalisco; 7º, fracciones I y XXV; 28, fracción III; 66, 72, 73, 75, 76, 77, 78 y 79 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco; 109 y del 119 al 122 de su Reglamento Interior, esta Comisión llega a las siguientes:

#### **IV. CONCLUSIONES**

Quedó plenamente acreditado que el doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, incurrió en violación de los derechos a la libertad de manifestación de las ideas y a la

---

<sup>14</sup> Sergio García Ramírez, *La jurisdicción interamericana de derechos humanos*, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y Corte Interamericana de Derechos Humanos, México, 2006, p. 230.

libertad de reunión de los (agraviados), por lo que esta Comisión dicta las siguientes:

Recomendaciones:

Al doctor Sergio Ramón Quintero González, presidente municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos, se le recomienda:

Primera. Como reparación del daño a los (agraviados), y garantía de no repetición, les dirija una disculpa por escrito y se comprometa a garantizar los derechos fundamentales a la libertad de manifestación de las ideas y a la libertad de reunión a los habitantes de Ixtlahuacán de los Membrillos.

Segunda. Gestione lo necesario ante las instancias que corresponda, a efecto de hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros en los centros de población donde viven los (agraviados).

Tercera. Disponga lo conducente para que se impartan cursos de capacitación a los servidores públicos del Ayuntamiento que preside, sobre temas relacionados con el respeto de los derechos a la libertad de manifestación de las ideas y a la libertad de reunión.

Por los argumentos que ya se expresaron en la presente resolución, con fundamento en el artículo 70 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, se dirigen las siguientes peticiones:

Al licenciado Mauricio Gudiño Coronado, secretario de Movilidad del Estado de Jalisco:

Primera. Conforme a sus atribuciones y competencia, gestione lo necesario para que se lleve a cabo un ordenamiento de rutas que pueda generar las condiciones para garantizar una mejor y mayor cobertura del servicio de transporte público de pasajeros a los habitantes del [fraccionamiento 1, I, II y III], [fraccionamiento 2], [fraccionamiento 3], [fraccionamiento 4], [fraccionamiento 5], [fraccionamiento 6] y [fraccionamiento 7, I, II y III], todos del municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos.

Segunda. Disponga lo conducente para que se haga una revisión sobre la operación de la ruta que tiene asignada la empresa [...], y se realicen las acciones que se requieran para mejorar el servicio que presta en los citados fraccionamientos.

Estas recomendaciones tienen el carácter de públicas, por lo que esta institución deberá darlas a conocer de inmediato a los medios de comunicación, de acuerdo con los artículos 79 de la ley que la rige, y 120 de su Reglamento Interior.

Con fundamento en los artículos 72, segundo párrafo, y 77 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos, se informa a la autoridad a la que se dirige la presente Recomendación, que tiene un término de diez días hábiles, contados a partir de la fecha en que se le notifique, para que informe a este organismo si la acepta o no; en caso afirmativo, dispondrá de los quince días siguientes a su aceptación para acreditar su cumplimiento.

Doctor Felipe de Jesús Álvarez Cibrián  
Presidente