



# Informe especial

01/2021

**Sobre el operativo  
“Salvando Vidas” 2020**

Fotografía: Cortesía del gobierno de Jalisco

enero, 2021



Fotografía: Cortesía del gobierno de Jalisco

enero, 2021

**Informe especial sobre el operativo "Salvando Vidas" 2020**

Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco

01/2021

enero 2021

# Índice

I.	Justificación .....	1
II.	Metodología.....	4
III.	Análisis Contextual.....	5
IV.	Análisis Institucional .....	11
V.	Conclusiones .....	18
VI.	Proposiciones.....	20
VII.	Referencias Bibliográficas .....	24

*Salvar vidas mejorando la seguridad vial es uno de los muchos objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Y desde 2015, mi Enviado Especial para la Seguridad Vial se ha esforzado por movilizar el compromiso político, crear conciencia acerca de las convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, fomentar el diálogo sobre las buenas prácticas y abogar por la financiación y las alianzas.<sup>1</sup>*

António Guterres  
Secretario General de las Naciones Unidas  
2019

## **I. Justificación**

La Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ), con fundamento en los artículos 1º y 102, apartado B, y 133, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); 4º y 10º, de la Constitución Política del Estado de Jalisco (CPEJ); 3º y 7º, fracciones I, V, VIII, X y XXIV, de la Ley de esta defensoría de derechos humanos; y 11º, fracción IV, de su Reglamento Interior, presenta a la opinión pública, así como a las autoridades estatales y municipales, el Informe especial sobre el operativo "Salvando Vidas" 2020.

La CEDHJ, por su naturaleza, es un ente integrante del sistema no jurisdiccional de la defensa de los derechos humanos en la entidad. Es un organismo público, dotado de plena autonomía, con personalidad jurídica y patrimonio propio, de carácter permanente, de participación ciudadana y de servicio gratuito. Tiene como finalidad esencial la defensa, protección, estudio y divulgación de los derechos humanos de las personas que habitan o transitan por el estado de Jalisco. Posee facultades para supervisar el respeto de los derechos humanos y para proponer a las diversas autoridades, en el ámbito de sus competencias, las modificaciones normativas y las prácticas administrativas que garanticen una mejor y más amplia protección de las prerrogativas fundamentales.

Por lo anterior, esta defensoría recuerda que, en estricta atención a la reforma constitucional del 10 de junio de 2011, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* en materia de derechos humanos, se adecuó el lenguaje de los

---

<sup>1</sup> Visible en el vínculo: <https://www.onu.org.mx/mensaje-del-secretario-general-con-motivo-del-dia-mundial-en-recuerdo-de-las-victimas-de-accidentes-de-trafico/>

derechos humanos en México, dejando de ser considerados garantías individuales, centrando a la persona como el eje fundamental de la protección por parte del poder público. Asimismo, introdujo una serie de principios de protección importantes que figuran en el artículo 1º constitucional, que cumplen y reafirman los diversos compromisos internacionales de observancia vinculatoria.

Por otra parte, en ejercicio de la democracia y soberanía estatal, Jalisco ha armonizado dichos criterios en su artículo 4º de la CPEJ para consolidar este compromiso internacional, convirtiendo a nuestro país –en el plano normativo– en gestor activo en la defensa y promoción de los derechos humanos.

Esta defensoría de derechos humanos, convencida de esta responsabilidad, se erige en instancia del cumplimiento de los tratados, convenciones y acuerdos internacionales signados y ratificados por México. Todo lo anterior, con el fin de lograr una mejor protección y defensa de los derechos humanos.

En el presente informe se abordan los derechos humanos a la seguridad, a la legalidad, al libre tránsito, así como al trato digno, contenidos en los artículos 1º, 11, 14, 16 y 21, de nuestra Carta Magna, los cuales se establecen como el marco jurídico bajo el cual desempeñarán su actuación tanto el personal de la Comisaría de la Policía Vial, como de la Secretaría de Seguridad del Estado, quienes se regirán por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en la Carta Magna.

Asimismo, resulta importante destacar que el artículo 21 antes citado, también se erige como fundamento del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el cual establece como ejes principales: la prevención, investigación y persecución de los delitos, para hacerla efectiva, así como la sanción de las infracciones administrativas. Además, establece que la actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en la Carta Magna. Su ordenamiento es la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la que establece en su artículo 75, fracción II, que las instituciones policiales para el mejor cumplimiento de sus objetivos, desarrollarán la función de la prevención de la comisión de delitos e infracciones administrativas, y realizarán las acciones de inspección, vigilancia y vialidad en su circunscripción. Esta disposición se encuentra reproducida en el ámbito local, en el artículo 5º, fracción II, de la Ley del Sistema de Seguridad Pública para el Estado de Jalisco.

En este entendido, los cuerpos policiales de seguridad pública, así como de la Policía Vial,<sup>2</sup> se encuentran bajo el mando, coordinación y control del secretario de Seguridad del Estado, según lo estipulan las fracciones III y IV, del artículo 31, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, en vigor.

Así las cosas, el pasado 15 de octubre de 2018, este organismo emitió el primer Informe de las Actividades de Observación al Operativo "Salvando Vidas", donde quedaron reflejadas las fortalezas y debilidades de dicha acción gubernamental, lo cual pudo ser constatado por las actividades de inspección que realizó personal de esa defensoría de derechos humanos en variados puntos del área metropolitana de Guadalajara (AMG) de los días 7 al 22 de septiembre de esa anualidad.

Los puntos de coincidencia que se pudieron presenciar en aquel periodo fueron los siguientes:

- Todos los módulos contaban con planta de luz.
- Cada módulo era atendido por 8 a 9 elementos, en su mayoría mujeres.
- Se observó que en general, los módulos no contaban con oficiales hombres de la entonces Secretaría de Movilidad o de otra dependencia de seguridad pública, que las pudiera asistir en caso de ser víctimas de alguna agresión.
- Se contaba con cámaras de videograbación en algunos módulos; sin embargo, no funcionaban.
- Solamente el primer día de actividades de observación, los elementos participantes en el operativo pudieron contar con baños portátiles. Lo anterior puso en riesgo al personal, toda vez que tenían que desplazarse a una gasolinera cercana.
- No contaban con protocolos para el caso de que niñas, niños y adolescentes, personas de la tercera edad o con discapacidad, fueran acompañando al conductor en estado de ebriedad.
- Las grúas pertenecían a empresas privadas.
- Finalmente, se detectó que el número de mujeres que realizaban las pruebas cuantitativas y los procedimientos conforme a los resultados, era insuficiente. Ante ello, el personal operativo, debía interrumpir sus labores hasta que hubiera disponibilidad para continuar evaluando a los conductores.

---

<sup>2</sup> Decreto 27342/LXII/19, publicado en el periódico oficial *El Estado de Jalisco* el 3 de octubre de 2019, tomo CCCXCVI.

En esta ocasión, esta defensoría de Derechos Humanos con el ánimo de actualizar la información respecto al operativo "Salvando Vidas", acudió del 22 de julio al 1 de agosto y el 29 del mismo mes; así como el 23 y 30 de diciembre de 2020; y el 6 de enero de 2021, a los diversos módulos que se instalaron en el AMG, con la finalidad de valorar los avances que dicho operativo ha mostrado, con relación a lo advertido en el primer informe.

## **II. Metodología**

Para la construcción de este Informe especial sobre el operativo "Salvando Vidas" 2020, esta defensoría de derechos humanos realizó una investigación de carácter cuantitativo y cualitativo, basada en la forma de interpretar la realidad de los paradigmas positivista e interpretativo, que se centra en las diversas inspecciones que se llevaron a cabo del 22 de julio al 1 de agosto y el 29 del mismo mes; así como el 23 y 30 de diciembre de 2020; y el 6 de enero de 2021, en los módulos que se instalaron en el AMG.

El método cuantitativo mide los hechos sociales valiéndose de los números y del recuento de frecuencias, considerándose que todo puede observarse, registrarse y medirse denotativamente; las técnicas a las que se recurrió fueron las encuestas y consultas. Entretanto, el método cualitativo plantea una serie de argumentos que contrarresta con la metodología cuantitativa, entre los que se encuentran la descripción y explicación de los fenómenos y situaciones sociales con frecuencias y correlaciones al análisis e interpretación subjetiva de estos a partir del discurso.

Las herramientas metodológicas que se utilizaron fueron:

- a) Investigación de campo, que consistió en la observación *in situ* por parte del personal de esta defensoría de derechos humanos, realizada de los días 22 de julio al 1 de agosto y el 29 del mismo mes; así como el 23 y 30 de diciembre de 2020; y el 6 de enero de 2021, en las diversas zonas del AMG donde se instalaron los módulos del operativo "Salvando Vidas".
- b) Investigación de campo, es decir, la inspección ocular que personal de este organismo llevó a cabo en el Centro Urbano de Retención Vial y Alcoholimetría (CURVA), con el fin de verificar las condiciones en que se encuentran las personas que son arrestadas y trasladadas ahí, por superar el límite permitido de alcohol.



- c) Investigación documental, que se realizó con base en el llenado de un formulario en cada uno de los módulos, en los diversos días y lugares en que el personal de esta comisión estuvo presente.
- d) Hermenéutica jurídica, que sirve para analizar, interpretar y comprender los casos concretos y problemas jurídicos que se presentan y analizar desde el punto de vista de las diferentes leyes en vigor, con el fin de dar una respuesta adecuada, tomando en cuenta los derechos humanos.

### III. Análisis Contextual

La Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 64/255 del 10 de mayo de 2010, proclamó el período 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", con el objetivo de estabilizar, y posteriormente reducir, las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.<sup>3</sup>

En dicho documento se subrayó la importancia de que los Estados miembros siguieran utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*,<sup>4</sup> como marco de las medidas en materia de seguridad vial, y aplicando sus recomendaciones según procediera, para lo cual debería prestarse especial atención a los principales factores de riesgo establecidos, entre los que se encuentra la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas.<sup>5</sup> Asimismo, solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a las comisiones regionales de Naciones Unidas que, en cooperación con asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, prepararan un plan de acción como documento orientativo que facilitara la consecución de sus objetivos.

---

<sup>3</sup> Resolución aprobada por la Asamblea General el 10 de mayo de 2010, dentro del Sexagésimo cuarto período de sesiones, visible en el vínculo:  
[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf).

<sup>4</sup> Visible en el vínculo:  
[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1)

<sup>5</sup> *Ibíd.*

Ante dicha instrucción, se dio a conocer el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*,<sup>6</sup> en el que se establecieron parámetros para la fijación e imposición de límites de alcoholemia a conductores, lo cual quedó señalado en el apartado "Pilar 4: Usuario de vías de tránsito más seguros".

México, en congruencia con lo anterior, generó dos documentos de importancia para fortalecer estas acciones:

- a) El 14 de abril de 2011, el Senado de la República aprobó un Punto de Acuerdo, por el cual declaró la década 2011-2020, como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", con la meta de estabilizar y reducir la mortalidad mundial prevista por accidentes de tránsito para 2020.<sup>7</sup>
- b) El 12 de mayo de 2011, fue firmada por los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes de la Federación, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020,<sup>8</sup> que tiene como propósito contribuir a reducir las lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en la red carretera federal y vialidades urbanas, así como promover el fortalecimiento y mejora de los servicios de atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por accidentes de tránsito. Este documento se encuentra alineado con los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial.

En Jalisco, el titular del Poder Ejecutivo firmó un acuerdo con la OMS con el objeto de reducir los siniestros viales durante el periodo 2013-2018; este hecho generó el *Protocolo para la Implementación de los Puntos de Control de Alcoholimetría y Vigilancia Ordinaria*,<sup>9</sup> como instrumento que permitiría abonar a la prevención y control en la conducción de vehículos automotores bajo los efectos del alcohol, conforme a la normativa aplicable y el respeto a los derechos humanos.

Es un hecho que la seguridad vial es una prioridad dentro de la agenda política de cada país, por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad,

---

<sup>6</sup> Visible en el vínculo:

[https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1).

<sup>7</sup> Visible en el vínculo:

<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-02.pdf>.

<sup>8</sup> Visible en el vínculo:

<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-01.pdf>

<sup>9</sup> Acuerdo DIGELAG ACU 061/2013, publicado el 9 de noviembre de 2013 en el Periódico Oficial *El Estado de Jalisco*, número 31, sección V, visible en el vínculo: <https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/11-09-13-v.pdf>

además de las implicaciones biológicas, psicológicas y económicas que representa para los heridos y familiares, generando una importante demanda en la atención prehospitolaria y de trauma, con la sobrecarga para los servicios de salud y un alto costo para toda la sociedad.<sup>10</sup>

Conducir después de consumir alcohol, aumenta significativamente el riesgo de colisión y su gravedad. Se ha demostrado que, aunque la cantidad de alcohol consumida sea muy pequeña, las facultades de conducción quedan disminuidas y el riesgo aumenta exponencialmente en los niveles de consumo que exceden 0,05 g/dl en la población general de conductores. La reducción de la Concentración de Alcohol en la Sangre (CAS) de 0,1 g/dl a 0,05 g/dl puede contribuir a la reducción de las muertes causadas por el tránsito relacionadas con el alcohol. Las mejores prácticas fijan los límites de la CAS en 0,02 g/dl para los conductores jóvenes e inexpertos debido a su mayor sensibilidad a los efectos discapacitantes del alcohol, incluso en niveles de consumo bajos, y al riesgo mucho más elevado de verse involucrados en colisiones mortales<sup>11</sup>.

En la Tabla 1 se ilustra cuáles son los efectos de la alcoholemia en el organismo y en el desempeño:

---

<sup>10</sup> Revista Médico-Científica de la Secretaría de Salud Jalisco, "Operativo Salvando Vidas: análisis del primer semestre de atención en el Centro Urbano de Retención Vial por Alcohología (CURVA)", México 2014, p.156.

<sup>11</sup> *Beber y conducir*, Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud, Oficina Regional para las Américas, número de documento OPS/NMH/17-011, Washington, DC, 2017.

Tabla 1. Efectos de la alcoholemia en el organismo y en el desempeño

Concentración de alcohol en la sangre (G/DL)	Efectos en el organismo
0,01 – 0,05	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento del ritmo cardíaco y la frecuencia respiratoria.</li> <li>• Disminución de la actividad de diversas funciones cerebrales centrales.</li> <li>• Comportamiento incoherente al ejecutar tareas.</li> <li>• Disminución del discernimiento y pérdida de inhibiciones.</li> <li>• Sensación moderada de exaltación, relajación y placer.</li> </ul>
0,06 – 0,10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sedación fisiológica de casi todos los sistemas.</li> <li>• Disminución de la atención y del estado de alerta, reflejos más lentos, deterioro de la coordinación y disminución de la fuerza muscular.</li> <li>• Reducción de la capacidad de tomar decisiones racionales o de ejercer el discernimiento.</li> <li>• Aumento de la ansiedad y la depresión.</li> <li>• Disminución de la paciencia.</li> </ul>
0,11 – 0,15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reflejos considerablemente más lentos.</li> <li>• Deterioro del equilibrio y del movimiento.</li> <li>• Deterioro de algunas funciones visuales.</li> <li>• Articulación confusa de las palabras.</li> <li>• Vómitos, especialmente cuando se alcanza con rapidez este nivel de alcoholemia.</li> </ul>
0,16 – 0,29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grave deterioro sensorial, incluida la disminución de la percepción de los estímulos externos.</li> <li>• Grave deterioro motor, con tambaleos o caídas frecuentes.</li> </ul>
0,30 – 0,39	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado de estupor, falta de respuesta.</li> <li>• Pérdida de la conciencia.</li> <li>• Anestesia, comparable a la de una intervención quirúrgica.</li> <li>• Muerte (en muchos casos).</li> </ul>
0,40 – y más	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inconsciencia.</li> <li>• Cese de respiración.</li> <li>• Muerte, por lo general causada por insuficiencia respiratoria.</li> </ul>

Fuente: Datos extraídos de la obra: *Beber y conducir*, Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud, Oficina Regional para las Américas, número de documento OPS/NMH/17-011, Washington, DC, 2017.

Según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), así como del Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG), extraídos de los "Registros administrativos de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2010-2018"<sup>12</sup>, se observa que durante la anualidad 2018, del total de accidentes de tránsito ocurridos, en el 83.4 por ciento (20,805) de ellos se reportaron solo daños; el 15.2 por ciento (3,801), fueron no fatales; y el 1.4 por ciento (351) fueron accidentes fatales. Asimismo, en lo general, se puede observar que ha habido un descenso en el número de accidentes durante esa temporalidad; sin embargo, si se pone atención al rubro de fatalidad, se puede advertir un ascenso a partir del año 2016, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 2. Accidentes de tránsito por clase de accidente y año de ocurrencia

**Jalisco 2010-2018\***

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Fatal</b>	<b>No fatal</b>	<b>Solo daños</b>
<b>2010</b>	<b>56,644</b>	449	4,565	51,630
<b>2011</b>	<b>54,691</b>	406	4,871	49,414
<b>2012</b>	<b>56,327</b>	444	5,447	50,436
<b>2013</b>	<b>52,188</b>	346	4,166	47,676
<b>2014</b>	<b>49,151</b>	403	5,003	43,745
<b>2015</b>	<b>42,251</b>	284	3,459	38,508
<b>2016</b>	<b>30,723</b>	301	2,920	27,502
<b>2017</b>	<b>24,465</b>	316	3,189	20,960
<b>2018*</b>	<b>24,957</b>	351	3,801	20,805

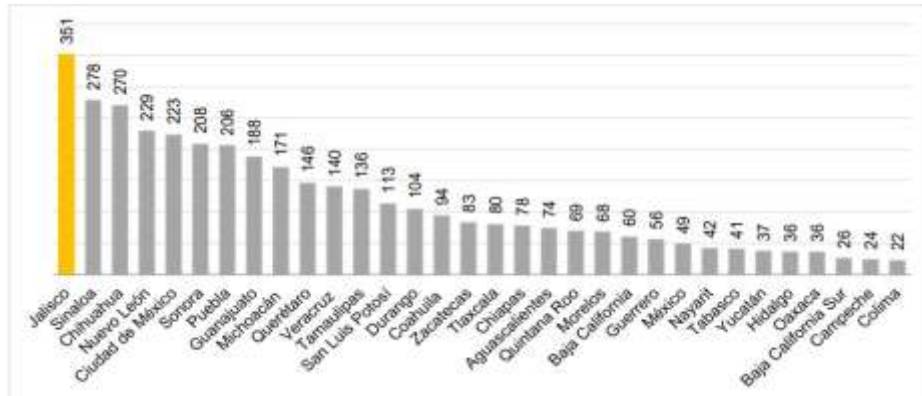
Fuente: Tabla extraída del documento: "Registros administrativos de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2010-2018" (\*2018 datos preliminares), elaborado por el IIEG con base en INEGI.

En dicho documento, también se pudo percibir que, en el comparativo de accidentes fatales por entidad federativa durante 2018, Jalisco se ubicó en el primer lugar del *ranking* nacional de accidentes de tránsito fatal con 351, seguido por Sinaloa, con 278; Chihuahua, con 270, y Nuevo León, con 229; mientras que Colima fue el estado que menos accidentes fatales registró, con 22, como se muestra a continuación:

<sup>12</sup> Ficha informativa de Accidentes de tránsito por clase de accidente y año de ocurrencia, Jalisco 2010-2018, visible en el vínculo: [https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/07/Ficha-Informativa\\_Accidentes-de-tr%C3%A1nsito-por-clase-de-accidente-2010-2018.pdf](https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/07/Ficha-Informativa_Accidentes-de-tr%C3%A1nsito-por-clase-de-accidente-2010-2018.pdf)

Gráfico

Accidentes de tránsito fatales por entidad federativa 2018\*



Fuente: Información reproducida del documento "Ficha informativa de Accidentes de tránsito por clase de accidente y año de ocurrencia, Jalisco 2010-2018," visible en el vínculo: [https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/07/Ficha-Informativa\\_Accidentes-de-tr%C3%A1nsito-por-clase-de-accidente-2010-2018.pdf](https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/07/Ficha-Informativa_Accidentes-de-tr%C3%A1nsito-por-clase-de-accidente-2010-2018.pdf)

En este orden de ideas, el programa "Salvando Vidas" es una iniciativa del Gobierno del Estado de Jalisco, implementado desde el 15 de noviembre de 2013, con el propósito de contribuir en la reducción de la mortalidad y las lesiones a causa de los accidentes viales, dirigido a aquellos conductores que presentan distintos niveles de alcoholemia en sangre y aliento. Para su funcionamiento, se le dotó de los siguientes instrumentos normativos:

- Artículos 72 y 183 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.
- Artículo 3, fracciones VI, LXXXVIII, XCIV y XCV; 7, 61, fracción XII; 65, fracción III; 66, fracción III, 77, 150 y demás relativos del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.
- Protocolo para la Implementación de los Puntos de Control de Alcoholimetría y Vigilancia Ordinaria.

- Acuerdo mediante el cual se modifica el Protocolo para la Implementación de los Puntos de Control de Alcohometría y Vigilancia Ordinaria.<sup>13</sup>

Como conclusión del presente apartado, es innegable que aún falta trabajo por hacer en el rubro de la prevención y control en la conducción de vehículos automotores bajo los efectos del alcohol, como se mostró en las diversas estadísticas que fueron analizadas previamente, y de las cuales puede colegirse que la cifra de fatalidades ha ido en ascenso, a pesar de los esfuerzos gubernamentales por atender esta violencia vial, a la que la OMS ha calificado como un problema mundial de salud pública.

La población debe tomar conciencia sobre los principales factores de riesgo, entre los que se encuentran el consumo de alcohol y la velocidad inadecuada; de ahí, la necesidad de seguir las recomendaciones que en materia de seguridad vial realizan nuestras autoridades, para evitar ser parte de una estadística negativa.

Las políticas públicas que ha llevado a cabo el Gobierno del Estado sobre este tema, se perciben como un esfuerzo propositivo y decisivo, dirigido a minimizar o prevenir las consecuencias negativas de esta problemática que afecta a nivel mundial, lo que se ha realizado mediante estrategias específicas y capaces de reducir los problemas ocasionados por la mezcla del consumo del alcohol y el volante, cuyos resultados en accidentes de tránsito, suelen ir de la mano de altos costos en la integridad física de las personas, así como de daños materiales.

#### **IV. Análisis Institucional**

Como pudo apreciarse en el apartado previo, el operativo "Salvando Vidas" es la acción que el Gobierno del Estado de Jalisco realiza para prevenir y controlar la conducción de vehículos automotores bajo los efectos del alcohol, y con ello, disminuir el riesgo de verse involucrado en siniestros viales, todo esto en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

---

<sup>13</sup> Publicado el 27 de noviembre de 2014, en el periódico oficial *El Estado de Jalisco*, tomo CCCLXXX, número 45, sección IV, visible en el vínculo: <https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/11-27-14-iv.pdf>

Esta defensoría de derechos humanos llevó a cabo una inspección los días 7 al 22 de septiembre de 2018, en un primer acercamiento a este programa, donde también se analizó su funcionamiento, con los resultados que fueron dados a conocer el 15 de octubre de ese mismo año, en un primer informe de actividades, donde se evidenciaron tanto los aciertos como las áreas necesarias de fortalecer.

Previo al pronunciamiento sobre las observaciones advertidas los días 22 de julio al 1 de agosto y el 29 del mismo mes; así como el 23 y 30 de diciembre de 2020; y el 6 de enero de 2021, en las diversas zonas del AMG donde se instalaron los módulos del operativo "Salvando Vidas", resulta necesario resaltar también las acciones de monitoreo realizadas en torno a la aplicación del protocolo de prevención de contagio por COVID-19, que la OMS declaró el 11 de marzo de 2020 como pandemia, por la alta cantidad de personas infectadas y muertes que ha causado alrededor del mundo.

Las acciones afirmativas que fueron observadas en los filtros de higiene y sanitización, durante la entrevista inicial y prueba cualitativa, fueron las siguientes:

1. Cada vez que se realiza una prueba, la agente vial pasa por un proceso sanitización, así como también el dispositivo utilizado.
2. Acto seguido, la agente vial desecha los guantes y los suple por unos nuevos; hecho lo anterior, regresa a su ubicación asignada en la prueba.
3. Al conductor le solicitan que apague el vehículo y que prenda la luz interior del mismo, posteriormente le piden que sople el dispositivo para poder detectar si ingirió alcohol o no; de resultar negativo, el conductor puede seguir su camino. De resultar positivo, lo bajan de su unidad y lo sanitizan.
4. Si no tiene cubre bocas, los agentes viales le proporcionan uno y le aplican gel sanitizante.
5. Le toman la temperatura y pasa a una segunda prueba cuantitativa para medir los grados de alcohol.



Las omisiones que se apreciaron fueron las siguientes:

1. En dos días distintos, se observó que no proporcionaron cubre bocas a quienes no llevaban consigo y pasaban a realizar la prueba de grado de alcohol; y en la mesa sanitizante, no había gel antibacterial.
2. No se tomó la temperatura a los conductores.
3. El interior del vehículo detenido no es sanitizado.
4. No se cuenta con algún protocolo de actuación para el caso de personas sospechosas de Covid-19.

Es necesario realizar un señalamiento sobre este apartado, con el fin de que se valore fortalecer estos filtros y así proteger la integridad física tanto de las agentes viales como de los conductores.

Hecho lo anterior y dando paso a las observaciones de esta anualidad, resulta pertinente indicar que, en las diligencias realizadas en 2018 se pudo constatar que dicho operativo era realizado en su mayoría por mujeres. Uno de los puntos a mejorar era la seguridad de ellas, quienes llevaban a cabo día a día la ardua y desgastante tarea de verificar que las personas que conducen un vehículo automotor, lo hicieran sin la presencia de alcohol; sin embargo, en su desempeño estaban expuestas a sufrir atentados contra su integridad física, o bien, ser sujetas de acoso.

Como muestra de ello, desde que entró en vigor dicho operativo, diversos medios de comunicación han dado pauta de las siguientes agresiones en contra de su personal:

- a) Nota publicada el 24 de enero de 2019, en *Notisistema.com*, con la etiqueta: "Sujeto agrede a dos elementos femeniles de la Policía Vial".<sup>14</sup>
- b) Nota del 11 de febrero de 2019, en *NotiGdl*, con el título: "Mujer alcoholizada atropella a torita".<sup>15</sup>
- c) Nota mostrada el 29 de septiembre de 2019, en *El Diario NTR*, bajo la voz: "Conductor agrede a balazos a toritas; Policía Estatal repele agresión".<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Visible en el vínculo: <https://www.notisistema.com/noticias/sujeto-agrede-a-dos-elementos-femeniles-de-la-policia-vial/>

<sup>15</sup> Visible en el vínculo: <https://noticiasgdl.com/2019/02/11/mujer-alcoholizada-atropella-a-torita/>

<sup>16</sup> Visible en el vínculo: [https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id\\_notas=135537](https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_notas=135537)

- d) Nota divulgada el 8 de febrero de 2020, en NotiGdl, bajo el rubro: "Conductor impacta operativo Salvando Vidas; dos agentes resultaron lesionadas".<sup>17</sup>
- e) Nota informada el 6 de abril de 2020, en El Occidental, con el epígrafe: "Detienen a inspector de la Guardia Nacional que amenazó a oficiales del programa Salvando Vidas".<sup>18</sup>

Dada la naturaleza de las actividades que realiza el personal de la Policía Vial asignado a dicho programa, resulta claro el alto nivel de exposición de su integridad física a las diversas eventualidades que pudieran presentarse en el desarrollo de sus actividades. Lo anterior quedó además en evidencia cuando personal de este organismo realizó labores de observación en uno de los módulos y se constató que llegaron quince personas agresivas a respaldar, a quien en ese momento habían detenido. El operativo tuvo que detenerse para no poner en riesgo a todos los participantes.

La seguridad de quienes son los encargados de hacer cumplir las leyes en las vialidades, es importante para la eficaz aplicación del programa y el buen desarrollo de la actividad, donde se podrían tomar en cuenta las siguientes acciones:

- a) La planeación y reconocimiento de la ruta ideal y las alternas, en casos de emergencia. Así como valorar el establecer una zona de prevención mayor, para anunciar a los conductores la presencia del operativo.
- b) La organización de la seguridad en toda la ruta, tomando en cuenta las fuerzas de apoyo en todo el perímetro de instalación de los módulos, sobre todo en lo que se refiere a la parte trasera del operativo, ya que, durante las acciones de observación realizadas por este organismo, se advirtió en diversas ocasiones la presencia de personas que se acercaban de forma agresiva y temeraria a las y los agentes viales.
- c) Se pudo observar que durante las detenciones de conductores que infringieron la normativa vial, no les fueron retiradas las agujetas ni los cinturones. Lo anterior representa un riesgo para la integridad

---

<sup>17</sup> Visible en el vínculo: <https://noticiasgdl.com/2020/02/08/conductor-impacta-operativo-salvando-vidas-dos-agentes-resultaron-lesionadas/>

<sup>18</sup> Visible en el vínculo: <https://www.eloccidental.com.mx/policiaca/detienen-a-inspector-de-la-guardia-nacional-que-amenazo-a-oficiales-del-programa-salvando-vidas-5068038.html>

física tanto de los infractores, como de los agentes viales y de quienes intervienen en el proceso de la puesta a disposición del CURVA.

- d) Auxiliarse de otras herramientas como lo serían las cámaras de videograbación, resguardando por un tiempo considerable sus contenidos para que puedan ser utilizadas en futuras investigaciones como evidencia.
- e) Finalmente, se considera necesario el apoyo y supervisión de las cámaras del C5, para poder prestar el apoyo inmediato por parte de las fuerzas del orden cercanas a los puntos de instalación, para el caso de agresiones.

En esta ocasión quedó claro que ha sido atendida de manera parcial la primera observación que se realizó en 2018, cuando se destacó la ausencia de elementos viales varones, así como de seguridad pública, para resguardar la seguridad del entorno; sin embargo, pueden fortalecerse aún más con las propuestas antes citadas.

Otro punto que fue atendido, fue el relativo a los baños portátiles, ya que según se apreció en el primer informe, el personal encargado tenía que trasladarse gasolineras cercanas, con lo cual se ponía en riesgo su integridad.

Una observación que se destacó en el 2018 y que aún subsiste, es la relativa al uso de grúas particulares. Se considera que dicho servicio debe de ser atendido con los propios insumos que el Gobierno del Estado preste, pues deja en el limbo legal, cualquier tipo de responsabilidad administrativa y/o penal que pudiera llegarse a presentar, con motivo de la detención y disposición de los automotores que fueron conducidos por personas que excedan los miligramos de alcohol. Aunado a lo anterior, pudo percibirse que los conductores de las grúas frecuentemente tienen interacción con las personas arrestadas, lo cual transgrede todo protocolo de seguridad.

Asimismo, falta fortalecer los protocolos de atención a personas acompañantes, así como a mascotas. Personal de esta defensoría de derechos humanos, pudo apreciar los momentos en que una mujer que acompañaba a un infractor, fue dejada a su suerte en la vía pública a altas horas de la noche; sin que se apreciara alguna acción de apoyo que velara por su seguridad.

Los derechos humanos que se encuentran comprometidos son a la legalidad, al libre tránsito, así como al trato digno, contenidos en los artículos 1º, 11, 14, 16 y 21, de nuestra Carta Magna.

Estas prerrogativas se encuentran también reconocidas en diversos instrumentos internacionales, como lo son: la Declaración Universal de Derechos

Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, y la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

En esas condiciones, es evidente que el Estado, a través de sus instituciones de seguridad vial, están facultados para llevar a cabo este tipo de operativos, debiendo conducirse siempre con dedicación y disciplina, así como con apego al orden jurídico y respeto de los derechos humanos, como así lo ordena el *Protocolo para la Implementación de los Puntos de Control de Alcohometría y Vigilancia Ordinaria*, que fue el instrumento que dio origen al operativo "Salvando Vidas".

El acto de molestia que genera este tipo de operativos, se justifica en la necesidad de que el Estado está obligado a velar por la tranquilidad pública, la cual se pone en riesgo cuando se conduce un vehículo en estado de ebriedad. La CPEUM y los tratados internacionales, velan por la libertad personal, a no ser molestados en sus propiedades, así como a gozar de libre circulación; sin embargo, estos derechos pueden ser restringidos en la medida en que se afecte el interés de la sociedad, la seguridad de esta y la paz pública.

Es facultad del Estado, en los términos de los artículos 40 y 41, de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, la prevención de accidentes viales, así como evitar que las personas en estado de ebriedad o bajo el influjo de bebidas alcohólicas, conduzcan vehículos automotores, ante el eminente riesgo que ello conlleva. Para ello, dicha normativa lo faculta a llevar a cabo programas de control para prevenir accidentes generados por la ingestión de alcohol, en los cuales se realicen a los conductores de manera aleatoria las pruebas de alcoholemia respectivas, a través del empleo de instrumentos técnicos de medición, realizados por personal del área de peritos y del área jurídica, según lo cita el artículo 20 de la ley antes invocada.

Todo esto se realiza ante la prohibición de conducir vehículos por la vía pública, cuando se tenga una cantidad superior a 50 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o bajo el influjo de narcóticos, según lo dispuesto por el artículo 72 de la ley antes mencionada.

Sobre esas premisas, y partiendo de que en el caso analizado se trata de una restricción excepcional donde la Policía Vial debe acreditar la concurrencia de los supuestos exigidos para proceder a la realización de la prueba de alcohol espirado, es evidente que no puede exigirse un mandamiento escrito u orden para ejercer actos de molestia a la persona o sus posesiones, pues el propio *Protocolo para la Implementación de los Puntos de*

*Control de Alcoholimetría y Vigilancia Ordinaria*, es claro en señalar el procedimiento que se debe seguir. En caso de que rebase la cantidad de alcohol establecida en esa disposición legal, se impedirá que siga conduciendo, será remitido ante la autoridad competente para los exámenes correspondientes, y si el resultado determina que se encuentra en estado de ebriedad, será sujeto a las sanciones respectivas y su vehículo será enviado al depósito. En esas condiciones, la función de las agentes viales es, en esencia, proteger a la comunidad, para que no resientan los daños graves que puede ocasionar la conducción bajo el influjo del alcohol.

Como se observa, el programa "Salvando vidas" no sólo procura sancionar o retener a las personas, sino también proyecta la promoción del cambio de hábitos de la ciudadanía, a fin de eliminar los factores de riesgo al momento de conducir un automóvil.

No puede pasar desapercibido para esta defensoría, por tener relación directa, el abordar un tema que se encuentra vigente en la agenda pública y que se refiere al derecho humano a la movilidad y seguridad vial.

Este tema no es nuevo, pues en el 2013, la Comisión de Derechos Humanos del entonces Distrito Federal, hoy de la Ciudad de México, en su *Informe especial sobre el derecho a la movilidad*,<sup>19</sup> ya había abordado estos conceptos. En dicho documento, definió el derecho a la movilidad desde una visión colectiva como: "El derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción".

El 14 de octubre pasado, fue aprobado el dictamen propuesto por la Comisión de Puntos Constitucionales de la LXIV Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con proyecto de decreto para reformar los artículos 4º, 73, 115 y 122, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para elevar a rango de derecho humano la movilidad, en

---

<sup>19</sup> Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, México 2013, visible en el vínculo: [https://piensadh.cdhdh.org.mx/images/publicaciones/Informe\\_especial/2013\\_Informe\\_esp\\_Movilidad.pdf](https://piensadh.cdhdh.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf)

condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.<sup>20</sup> De la misma manera, en dicho dictamen se instruyó al Congreso de la Unión para que se expidiera la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo no mayor a un año a partir de la entrada en vigor de dicho decreto.

En resumen, la movilidad y la seguridad vial son temas de gran interés en la vida de las personas y la sociedad, dada la necesidad de lograr una convivencia armónica en las grandes ciudades con un crecimiento acelerado. Reconocer estos rubros como un derecho humano es un acierto, ya que de forma transversal involucra otras prerrogativas como lo son, el acceder a bienes y servicios básicos, la vivienda, el derecho de ciudad, entre otros; que resultan necesarios para tener una vida digna, por lo que deben existir los mecanismos institucionales para exigir su cumplimiento. Por ello, es importante crear el marco legal y las políticas públicas en torno a este derecho, para todas las personas, y en particular para aquellas en situación de mayor vulnerabilidad.

## V. Conclusiones

En este Informe especial sobre el operativo "Salvando Vidas" 2020, esta defensoría de derechos humanos resalta los esfuerzos del Gobierno del Estado de Jalisco, con el fin de disminuir las estadísticas de accidentes vehiculares, derivados de la conducción bajo los influjos del alcohol; así como también, para salvaguardar la integridad de las personas que se desplazan diariamente por las calles, conservar el bienestar social y las buenas prácticas de las ciudadanas y ciudadanos.

Con respecto al primer informe que se realizó en alusión a este tema en 2018, se aprecian avances significativos que fortalecen la integridad de quienes se encargan de ejecutarlo, aunque aún hacen falta llevar a cabo otras gestiones, tendentes a blindar su diario quehacer.

En estos momentos, además, el mundo entero se enfrenta a una etapa histórica inédita, derivada de la pandemia por Covid-19, lo que a la par, engendra variadas amenazas a las agentes viales que forman parte de las primeras líneas de batalla en este operativo, pues se exponen además de lo ya vertido en apartados previos, a un contagio.

---

<sup>20</sup> *Gaceta Parlamentaria* de la Cámara de Diputados, LXIV Legislatura, año XXIII, número 5630-VIII, 13 de octubre de 2020, visible en el vínculo: <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/64/2020/oct/20201014-VIII.pdf>

La Secretaría de Seguridad en conjunto con la Secretaría de Salud del Estado, deben instrumentar las medidas preventivas para la mitigación y control de los riesgos de contagio de este padecimiento, así como la capacitación adecuada de las agentes viales, para poder atender probables casos sospechosos que se lleguen a presentar durante su jornada.

A dos años de haber llevado a cabo la primera revisión del programa, se percibe que las intervenciones en materia de movilidad y de seguridad vial han ido mejorando, y con ello se presenta también una mayor reducción en la mortalidad de accidentes con presencia de alcohol en conductores. La experiencia que se marca en este lapso de tiempo, da pie a la creación de propuestas educativas, formulación de políticas públicas, y otro tipo de acciones que impactan a nivel institucional y poblacional; además de esto, se genera un sistema de información que da cuenta de la influencia del consumo de alcohol en los accidentes viales. En esta base de datos, pueden considerarse, además, otras variables que resulten de utilidad para aspectos prácticos y científicos, y que coadyuven a identificar las limitaciones y posibilidades de generar estrategias de educación y sensibilización relacionadas con este proyecto.

El operativo Salvando Vidas, debe ser analizado de forma periódica por distintos actores públicos del estado, así como por organismos de la sociedad civil, durante lapsos metodológicamente establecidos; con el fin de medir sus resultados, y en su caso, realizar los ajustes que resulten necesarios para poder lograr la reducción de la siniestralidad vial.

Finalmente, deben armonizarse las diversas normativas estatales que guarden relación de forma transversal con el tema de la movilidad y de la seguridad vial, con el fin de establecer un nuevo paradigma que tienda a reconocer a las personas como titulares del derecho legítimo y colectivo a moverse de una forma segura y adecuada, para contribuir al pleno desarrollo de la sociedad en su conjunto.

## VI. Propositiones

En este Informe especial sobre el operativo "Salvando Vidas" 2020, esta defensoría de derechos humanos ha resaltado los avances que se han presentado con respecto al primer informe que se rindió en 2018; sin embargo, aún falta fortalecer algunos aspectos que no pueden dejarse de lado, resaltando el relativo a la seguridad de las agentes viales, máxime si se toma en cuenta el nivel de inseguridad en que vivimos en el AMG, así como también, la contingencia por Covid-19. Por lo anterior, la Secretaría de Seguridad debe valerse de la tecnología, así como de la profesionalización de sus cuerpos policiales, con el total respeto a los derechos humanos como eje rector.

Para disminuir los índices de accidentes y fatalidades donde se vea involucrada la conducción de automotores bajo los efectos del alcohol, se requiere de una mayor difusión con objetivos a corto, mediano y largo plazo, que busquen la sensibilización; sobre todo de aquellos segmentos que se encuentran más expuestos a los riesgos derivados de su consumo. Al respecto, la Organización Panamericana de la Salud en conjunto con la OMS, en su investigación denominada "Beber y conducir",<sup>21</sup> manifestaron lo siguiente:

... Los adultos jóvenes de entre 20 y 29 años están expuestos a un mayor riesgo (hasta tres veces superior) de sufrir las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol en comparación con los conductores mayores de 30 años, cualquiera que sea el nivel de alcoholemia. De hecho, el alto riesgo para los conductores jóvenes y novatos ha hecho que muchos países apliquen los límites de alcoholemia con más rigor en este grupo de población...

Las campañas de difusión dirigidas a los usuarios de las vías, tienen como objetivo reducir los siniestros de tránsito, promoviendo conductas más seguras en las vialidades, mediante la mejora del conocimiento y de las actitudes favorables hacia la seguridad vial.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 1º y 102, apartado B, de la CPEUM; 4º y 10º de la CPEJ; 7º, fracciones V, X y XXVI, y demás relativos de la Ley de la CEDHJ, dada la violación sistemática de derechos humanos a la vida,

---

<sup>21</sup> *Op. cit.*, "Beber y conducir", p. 4.



a la seguridad, a la paz, a la integridad y seguridad personal, así como a la propiedad, entre otros, que se encuentran reconocidos en el orden jurídico mexicano, cometidos en detrimento de la población que habita en el AMG, esta Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco, de forma solidaria con este sector, y en el afán de apoyar el respeto del Estado constitucional de derecho, realiza las siguientes proposiciones:

**Al titular del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco:**

**Primera.** Instruya a los secretarios de Seguridad, así como de Salud, para que, en coordinación con los municipios de El Salto, Guadalajara, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo, en forma conjunta, planifiquen un programa de difusión que tenga como fin la sensibilización social sobre el consumo del alcohol y la conducción de vehículos automotores, de acuerdo con las necesidades y características de cada sector.

**Segunda.** Gire instrucciones a los titulares de la Secretaría de Seguridad y de la Secretaría de Salud, para que verifiquen los protocolos de prevención por Covid-19, que están aplicando en los módulos del operativo "Salvando Vidas", en lo que se refiere a los siguientes rubros:

- a) Verificar que se dote a cada guardia de cubre bocas y gel antibacterial suficientes.
- b) Se gestione la adquisición de termómetros digitales, con el fin de tomar la temperatura a los conductores.
- c) Se analice la posibilidad de que los vehículos que son detenidos, sean sanitizados en su interior.

**Tercera.** En alcance a los puntos antes indicados, se elabore un protocolo de actuación para el caso de personas sospechosas de Covid-19 que sean detectadas en los módulos del operativo "Salvando Vidas".

**Cuarta.** Se instruya al secretario de Seguridad para que, con el fin de brindar mayores condiciones de certeza para las y los agentes viales que se encuentren en el operativo, se analice la implementación de las siguientes acciones:

- a) La planeación y reconocimiento de la ruta ideal y las alternas, para casos de emergencia. Así como, reconsiderar establecer una zona de

prevención mayor, para anunciar a los conductores la presencia del operativo.

- b) La organización de la seguridad en toda la ruta, tomando en cuenta las fuerzas de apoyo en todo el perímetro de instalación de los módulos, sobre todo en lo que se refiere a la parte trasera del operativo.
- c) Por seguridad de las y los agentes viales, los infractores, así como de quienes intervienen en el proceso de puesta a disposición del CURVA, se analice la posibilidad de retirar las agujetas y cinturones a aquellas personas que son detenidas.
- d) Se analice la posibilidad de poner en funcionamiento las cámaras de videograbación que se encuentran instaladas en los módulos, así como también, que se resguarde por un tiempo considerable sus contenidos, para que puedan ser utilizadas en futuras investigaciones como evidencia, todo esto dentro del marco de respeto a la dignidad humana.
- e) Se sugiere que los módulos sean supervisados y apoyados por las cámaras del C5, con el fin de brindar apoyo inmediato por parte de las fuerzas del orden cercanas a los puntos de instalación, para el caso de agresiones.

**Quinta.** Se valore la necesidad de realizar los traslados de las y los detenidos con mayor rapidez a los separos del CURVA.

**Sexta.** Asimismo, se instruya a quien corresponda para que, se analice la posibilidad de brindar el apoyo de traslado de los vehículos detenidos, con los propios insumos con que cuente el Estado.

**Séptima.** Se gire instrucciones a los encargados de cada módulo de "Salvando Vidas", para que mientras se analiza la aplicación del punto anterior, supervisen que los conductores de las grúas particulares, eviten estar en contacto con los infractores.

**Octava.** Instruya al titular de la Secretaría de Seguridad, para que se fortalezcan los protocolos de atención a personas acompañantes, así como a mascotas, con el fin de evitar exponerlos a alguna afectación física o patrimonial.

**Al Pleno del Poder Legislativo del Estado de Jalisco:**

**Única.** Que una vez que sea publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, el decreto mediante el cual se reforman los artículos 4º, 73, 115 y 122, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, se analice la posibilidad de armonizar las normas estatales que resulten necesarias, entre ellas la Constitución Política del Estado de Jalisco, la Ley de Movilidad y Transporte, entre otras.

**A los presidentes municipales de los Ayuntamientos de El Salto, Guadalajara, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo:**

**Primera.** Giren instrucciones a las áreas que correspondan, para que, en coordinación con la Secretaría de Seguridad y la Secretaría de Salud del Gobierno del Estado, en forma conjunta, planifiquen un programa de difusión que tenga como fin la sensibilización social sobre el consumo del alcohol y la conducción de vehículos automotores, de acuerdo con las necesidades y características de cada sector.

**Segunda.** Que una vez que sea publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, el decreto mediante el cual se reforman los artículos 4º, 73, 115 y 122, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, se analice la posibilidad de armonizar las normas municipales que guarden relación con dichas materias.

Con estas propuestas de política pública, la CEDHJ deja en manos de los poderes del Estado en Jalisco y de sus gobiernos municipales, la posibilidad de avanzar y consolidar una política de Estado para la protección y defensa de los derechos humanos. De igual forma, manifiesta su mayor disposición al trabajo conjunto desde una perspectiva de horizontalidad y gobernabilidad democrática, que favorezca la construcción de políticas públicas integrales y transversales a favor de la dignidad humana.

  
Doctor Alfonso Hernández Barrón  
Presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco

## VII. Referencias Bibliográficas

Asamblea General de las Naciones Unidas. "Resolución 64/255, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", del 10 de mayo de 2020, dentro del Sexagésimo cuarto periodo de sesiones. Visible en el: [vínculo:https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

Asamblea General de las Naciones Unidas. "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020", (2011), Ginebra, Suiza. Visible en el [vínculo: https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. LXIV Legislatura. "Dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, a la Minuta con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial." México, 13 de octubre de 2020.

Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México. "Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012" (2013), primera edición. México.

Gobierno del Estado de Jalisco. "Protocolo para la Implementación de los Puntos de Control de Alcoholimetría y Vigilancia Ordinaria", publicado en el periódico oficial El Estado de Jalisco, el 9 de noviembre de 2013.

González-Álvarez J.A., Ramírez-Cordero H., Alemán-Flores Y., Blackaller-Ayala J; Mejía-Mendoza M.L., Torre-Marín J.M., Aguirre-Cordero E., Cervantes-Arce T., Cervantes-Flores J.F., Ruiz-Meléndez J.C., Guerrero-Nuño. E., Navarro- Padilla V. "Operativo Salvando Vidas: análisis del primer semestre de atención en el Centro Urbano de Retención Vial por Alcoholimetría (CURVA)". Revista Médico-Científica de la Secretaría de Salud Jalisco, México 2014, p.156.

Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. "Ficha informativa de Accidentes de tránsito por clase de accidente y año de ocurrencia, Jalisco 2010-2018", 15 de julio de 2019.

Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial (2004). "Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito", Ginebra.

Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud. Oficina Regional para las Américas (2017) Beber y conducir, número de documento OPS/NMH/17-011, Washington, DC.

Programa noticioso "GDL Noticias", Canal 4 de Televisa Guadalajara.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte, en conjunto con la Secretaría de Salud. Acuerdo: "Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020". México, 12 de mayo de 2011.

Senado de la República. Punto de acuerdo por el que el Senado de la República declara la década 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", con la meta de estabilizar y reducir la mortalidad en México y en el mundo prevista por accidentes de tránsito para 2020. México, 14 de abril de 2011, visible en el vínculo: [https://www.senado.gob.mx/64/gaceta\\_del\\_senado/documento/29477](https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/29477)

[www.eloccidental.com.mx](http://www.eloccidental.com.mx).

[www.notisistema.com](http://www.notisistema.com).

[www.ntrguadalajara.com](http://www.ntrguadalajara.com).