

UNIVERSIDAD POPULAR AUTONOMA DEL ESTADO DE PUEBLA

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS

"EVALUACION DE LA MEDIDA DE CONDONACION DE MULTAS DE TRANSITO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA"

PROYECTO PRACTICO

QUE PRESENTA:

FABIOLA CONCEPCION GOY HERNANDEZ

PARA OBTENER EL GRADO DE:

LICENCIADO EN CIENCIAS POLITICAS

PUEBLA, PUE., 8 DE AGOSTO DE 2002



UPAEP – Secretaría General

Dirección General de Apoyos Académicos

Dirección del Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación.

Biblioteca Central - **Karol Wojtyla**

Tesis Digitales Restricciones de uso:

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de textos, imágenes, gráficas, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente de donde la obtuvo mencionando el autor o autores involucrados en el documento.

Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

DEDICATORIAS

A Dios, por el regalo de la vida, por haberme bendecido con unos padres maravillosos, unas hermanas a las que adoro, y por darme también amigos verdaderos.

A mi Papá, Lic. David Goy Herrera, quien ha sido mi ejemplo a seguir en todo momento, por ser la persona que más me ha alentado a realizar mis sueños y quien ha estado conmigo para realizarlos. Por estar siempre al pendiente de mis logros personales grandes o pequeños, apoyandome con sus consejos Por haberme dado todo.

A mi Mamá, Fabiola Hernández Fernández, la persona más amorosa y buena que existe para mí, y quien ha estado conmigo en los momentos difíciles y en los felices también Por estar siempre a mi lado y quererme tanto. Por ser mi amiga.

A mis Hermanas, Minú y Anayim, quienes siempre han confiado en mí y por las que realizo todos mis esfuerzos y de quienes espero más de lo que yo pueda lograr Por existir

A los amigos que hice en Puebla, Paola, Esmeralda, Carolina, Jorge, Benjamín, Memo, Luis e Isaac, por haber hecho mi estancia en Puebla lo más agradable posible, por hacerme sentir como en casa, gracias a todos por los momentos alegres que pasamos, y también por haber estado conmigo en los momentos tristes.

A la familia Mata Goy, mis tíos Luz María, Rogelio y mis primos Rogelio, Ricardo, Jonathan y Rafael; gracias por el apoyo que me brindaron al iniciar este sueño.

A las Familias Goy y Hernández, gracias por darme ánimos para salir adelante, y por creer en mí siempre.

Al Mtro. Juan Rodolfo Rivera Pacheco, gracias por la oportunidad de llevar a la práctica lo que aprendí en la Universidad.

A mi asesor de Tesis, Mtro. David Mendoza Juárez, por haberme ayudado en la realización de este proyecto, que es un escalón más en mi carrera y por su amistad.

Al Lic. Manuel Díaz Cid, Mtro. Juan de Dios Andrade Martínez, Mtro. Fidencio Aguilar Víquez, Mtra. Kathia Rocío Cazarez Ortiz, Lic. Karina Necoechea Amezcua, Lic. Juan Louvier Calderón; por todos los conocimientos que lograron transmitirnos a lo largo de nuestra formación universitaria.

EVALUACION DE LA MEDIDA DE CONDONACION DE MULTAS DEL MUNICIPIO DE PUEBLA

1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El 15 de febrero del 2002, el Presidente Municipal de Puebla entrante, Luis Paredes Moctezuma, anunció una medida para acabar con la corrupción en la ciudad de Puebla. Esta medida tomada, iba encaminada a la seguridad vial y evitar la extorsión de los agentes hacia la sociedad. La medida fue aceptada por la mayor parte de la sociedad, pero rechazada por los agentes de tránsito.

La medida que se implementó consistió en la condonación de las multas de tránsito anteriores al gobierno de Luis Paredes Moctezuma, y la eliminación de las multas a los conductores.

Debido a la limitada educación vial que posee la sociedad en su conjunto, es necesario definir cuáles son las tareas del ciudadano para ayudar a cumplir con esta disposición de la mejor manera.

En esta ciudad de Puebla, debe haber una real definición y un verdadero fomento de una educación vial para la sociedad; pues en su mayoría desconocen las leyes que los rigen en materia vial.

Debe darse una verdadera Educación Vial en Puebla, enfocada a la sociedad poblana en general, para que cumpla con las disposiciones establecidas por Luis Paredes, exista una mayor seguridad vial en la ciudad y los Agentes de Tránsito puedan llevar a cabo su trabajo de la mejor manera posible; evitando así posibles accidentes de tránsito y el descontento de los Agentes.

2.- HIPOTESIS

“Las medidas planteadas por el Presidente Municipal de Puebla, Luis Paredes Moctezuma, no han sido totalmente satisfactorias debido a que se desencadenaron 2 factores: a) la falta de una verdadera educación vial en la sociedad, y b) la falta de apoyo por parte de los agentes de tránsito a la aplicación de esas medidas.”

3.- DELIMITACION DEL TEMA

LIMITES TEMPORALES

15 de febrero al 30 de abril del 2002.

LIMITES ESPACIALES

Puebla, Puebla.

OBJETIVOS PARTICULARES

- a) Plantear las medidas tomadas por Luis Paredes en cuanto a la función de los agentes de tránsito
- b) Plantear si el alcalde Luis Paredes ha recibido apoyo de los Agentes de Tránsito para la aplicación de las medidas.
- c) Exponer el grado de Educación Vial en la sociedad, y su participación en la aplicación de las medidas tomadas por Luis Paredes para acabar con la corrupción.
- d) Exponer el balance de las medidas tomadas por Luis Paredes desde su aplicación a la fecha

OBJETIVO GENERAL

Analizar las medidas tomadas por el Presidente Municipal de Puebla, Luis Paredes Moctezuma, en cuanto a la condonación de multas y el papel de los agentes de tránsito, para acabar con la corrupción

INSTRUMENTOS

- φ Encuestas
- φ Gráficas
- φ Variables
 - a) Edad
 - b) Sexo
 - c) Escolaridad
 - d) Educación Vial

4.- JUSTIFICACION

La inquietud de desarrollar este tema surge por la situación actual de inseguridad vial y de descontento que se están dando en la ciudad de Puebla, debido al desconocimiento y mala aplicación de las medidas tomadas por Luis Paredes en cuanto a Seguridad Vial

La idea con la implementación de la medida era que los ciudadanos identificaran el cocodrilo con el final de la mordida y se dieran cuenta de que ya no tienen que dejarse extorsionar por los agentes de tránsito.

La iniciativa del municipio, gobernado por Luis Paredes Moctezuma, se enmarca en un amplio programa contra la corrupción que incluye también el "perdón" de las multas por arrojar basura en las calles o las infracciones de los locales de alterne referidas a horarios o admisión de menores.

"El mensaje que se quiere llevar a los ciudadanos es que el Ayuntamiento está decidido a combatir la corrupción y tiene plena confianza en que cumplirán sus deberes y no violarán las normas".

La medida ha sido duramente criticada por Agentes de Tránsito, los agentes no han recibido bien al "cocodrilo antimordidas" y sienten mermada su autoridad por no poder imponer sanciones a los infractores.

Además, la sociedad poblana no cuenta con los elementos suficientes para tener una Educación Vial verdadera; pues debería haberla desde las escuelas en nivel básico, hasta el nivel superior.

Desconocemos nuestras obligaciones como ciudadanos, el Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial, y eso nos convierte en una sociedad con falta de Conciencia Ciudadana, y Educación Vial.

El Proyecto Práctico que a continuación presento, consiste en la elaboración de dos estudios de opinión, uno enfocado a medir la reacción de los Agentes de Tránsito ante la implementación de la medida de condonación de multas, y la otra a conocer el Grado de Educación Vial de la sociedad del Municipio de Puebla y el conocimiento que tienen acerca del objetivo de la implementación de la medida.

5.- INDICE

I. VISION CRONOLOGICA DEL PROBLEMA	11
1 1 INTRODUCCION	11
1 2. OBJETIVOS DEL AYUNTAMIENTO DE PUEBLA	12
1 3 MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL AYUNTAMIENTO PARA ACABAR CON LA CORRUPCION	13
1 4 RESPUESTA DE LOS AGENTES DE TRANSITO A LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR LUIS PAREDES	19
1 5 OPINIONES SURGIDAS POR LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL AYUNTAMIENTO	23
 II. ENCUESTA APLICADA A AGENTES DE TRANSITO	 30
2 1. METODOLOGIA	30
2 2 OBJETIVOS DE LA ENCUESTA	30
2 3 ENCUESTA	31
 III. ENCUESTA SOBRE EDUCACION VIAL	 45
3 1 METODOLOGIA	45
3 2 OBJETIVOS DE LA ENCUESTA	45
3 2 FORMATO DE LA ENCUESTA	46
3 3 ENCUESTA	47
 IV. CONCLUSIONES	 87
 V. ANEXOS	

CAPITULO I. VISION CRONOLÓGICA DEL PROBLEMA

1.1. INTRODUCCION

En este capítulo, encontraremos una visión cronológica de los acontecimientos ocurridos desde el 15 de febrero del 2002, día en que fue anunciada la medida a implementar por Luis Paredes, hasta el 30 de abril del 2002; analizando diferentes posturas y puntos de vista, tanto a favor como en contra

En primer lugar, analizaremos los objetivos de Luis Paredes, así como la medida de suspender las multas de tránsito. Dejando en claro que el objetivo principal fue el de acabar con la corrupción, que se da tanto en los agentes de tránsito que utilizan las llamadas “mordidas” para hostigar a los ciudadanos, así como por parte de los ciudadanos, que aceptan ese acto de corrupción.

Como consecuencia de las medidas tomadas por Luis Paredes, se plantea la reacción y respuesta de los Agentes de Tránsito, la cual en su mayoría fue desfavorable, ya que no estaban de acuerdo con la medida. Así como las diferentes acciones llevadas a cabo por los propios agentes para mostrar su descontento con la medida

También se contemplan diversas opiniones a favor o en contra de la medida, de parte de personas ajenas al problema, dadas a conocer por los medios de comunicación y que causan cierta controversia

1.2. OBJETIVOS DE LUIS PAREDES MOCTEZUMA

Lunes 18 de febrero del 2002, La Jornada de Oriente

Luis Paredes Moctezuma, presidente municipal de Puebla, y Melquiades Morales Flores, gobernador del estado de Puebla, establecieron públicamente un pacto de civilidad política y cooperación administrativa la noche del 15 de febrero, cuando el primero tomó posesión del cargo. Prometió trabajar por el "bien ser" de todos

En su discurso, pronunciado ante unos dos mil invitados en el Auditorio de la Reforma, el edil externó: "El gobierno de la República pondrá su parte y Puebla, todos ustedes, verán al presidente (Vicente) Fox, al gobernador Melquiades y al alcalde Paredes, trabajar conjuntamente por su bien ser y su bienestar. La democracia propicia ya una nueva cultura popular, la gente ya no acepta costumbres deleznable que empobrecieron la moral y materialmente a la nación". Al término de la frase, se escuchó un grito en el recinto: "¡Fuera Bartlett de Puebla!", en alusión al ex mandatario de la entidad, Manuel Bartlett Díaz, quien en el sexenio anterior se confrontó con el entonces munícipe panista, Gabriel Hinojosa Rivero -presente en la toma de protesta- y con el propio Paredes Moctezuma, a la sazón, presidente de la Cámara Nacional de Comercio

En respuesta, el jefe del Ejecutivo poblano reiteró que ayudaría a los 217 ayuntamientos de la localidad, sin importar la filiación partidista de sus titulares, aunque recalcó que especialmente colaborará por el bien de la Angelópolis.

Resaltó la pluralidad y democracia que imperan en la entidad, pero también que la responsabilidad de todo gobierno es primero trabajar por los pobres. Señaló que los políticos en ejercicio del poder público deben corresponder sus promesas de campaña proselitista con sus acciones como servidores del pueblo.

Paredes Moctezuma aseguró en esa ocasión que: "Las tristes experiencias de las confrontaciones entre los gobiernos estatal y municipal que padecemos hace apenas tres años han quedado atrás. Con satisfacción puedo reafirmar lo que ha sido evidente las últimas semanas... la relación del alcalde de Puebla con el gobernador del estado es inmejorable, nuestros equipos de trabajo colaboran ya en los proyectos que pronto serán obras para el beneficio colectivo".

Entonces mencionó que, como fruto de esa cordialidad, los gobiernos estatal y comunal habían convenido licitar algunos proyectos para iniciarlos conjuntamente y a la mayor brevedad.

La Jornada de Oriente, Martes 19 de febrero de 2002

Violando un acuerdo de cabildo, la Dirección de Seguridad Vial Municipal (DSVM) extendió hasta el 17 de marzo la orden dada a sus elementos de no detener a ningún infractor del Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito de Puebla. Además de confirmar lo anterior, el titular de la DSVM, Sergio Huerta Rivera, dijo que por el momento ningún automovilista transgresor puede ser siquiera sujeto de una amonestación documental simbólica, pues él recogió todas las boletas de multas a los agentes viales.

Lo dicho por el comandante contradecía las declaraciones que hizo el munícipe angelopolitano Luis Paredes Moctezuma, quien aseguró que la condonación de multas aprobada por la mayoría panista en el cabildo no implicaba que los violadores de los reglamentos no serían reconvenidos por la autoridad, pues éstos tendrían que expedirles una boleta, que debería ser refrendada ante las instancias correspondientes para que los automovilistas quedaran eximidos. El documento, serviría además para llevar la contabilidad sobre el número de infracciones cometidas durante el programa piloto de exención de sanciones pecuniarias.

De hecho, lo expresado por el munícipe es el espíritu del decreto realizado por los regidores del Partido Acción Nacional, quienes el sábado anterior modificaron la propuesta inicial de condonaciones, recalcando que a los "quebrantadores de los reglamentos de Seguridad Vial y Tránsito, Servicio de Limpia, el Bando de Policía y Buen Gobierno, así como la norma de bebidas alcohólicas, tendrían que ser acreedores al menos de una admonición documental simbólica.

Empero, Sergio Huerta Rivera señaló que desde el 15 de febrero giró la orden a sus subalternos de no detener a ningún operador de automotor que cometiera inobservancias a la ley, y les quitó los talonarios de multas, para asegurarse de que no los utilicen. Sin embargo, resaltó, que nada garantizaba que algunos elementos usen su tarifario de multas para presionar a los infractores y logren extorsionarlos.

Agregó que presentaría al alcalde un proyecto de "multa virtual", es decir, la creación de papeletas de amonestación que se darían a los infractores por tres veces como máximo. En el caso de una cuarta reincidencia, se procedería ya a sancionar con todo el rigor de la ley al transgresor.

La "multa virtual", serviría también para llevar un control estadístico de las infracciones. El funcionario -quien se desempeñó en el gobierno del estado de México que encabeza el priísta Arturo Montiel y también trabajó para el extinto Departamento del Distrito Federal, en la era de Manuel Camacho Solís- agregó que se darían incentivos a los conductores que cumplieran con el reglamento: se les enviaría felicitaciones a sus domicilios.

Añadió que los agentes viales están convencidos de la medida impulsada por el presidente municipal, pero algunos mandos medios se encontraban inconformes, pues consideraban que la condonación de multas les resta autoridad, incluso, señaló que ya se habían dado casos en los cuales varios automovilistas prácticamente habían retado a los uniformados -principalmente los choferes del servicio público de transporte-, no respetando las señales del semáforo o retirándose frente a ellos el cinturón de seguridad.

Como ejemplo, mencionó un hecho acontecido cuando la DSVM se dirigió al tianguis de autos usados, ubicado en La Ciénega, para quitar llantas que los dueños del lugar colocan en la vía pública a fin de apartar lugar a los asistentes que no logran obtener un sitio dentro del local y a quienes cobraban una cuota de 25 pesos por estacionarse en la calle. Uno de los propietarios del expendio informal, relató, opuso resistencia a la actuación de los agentes, aduciendo que tenía un convenio con la Comuna, pero al final los uniformados se impusieron.

Recalcó que la exención de sanciones serviría para determinar si efectivamente son los agentes quienes provocan la corrupción o los ciudadanos son los que fomentan el cohecho, "porque no todos los agentes son corruptos, hay muchos que son muy honestos, muy leales con la corporación y se comportan con toda rectitud".

Sergio Huerta Rivera dijo que la anterior administración de la Dirección de Seguridad Vial Municipal dejó sin expedientes, mobiliario, equipos de cómputo y algunas armas a los nuevos mandos de la dependencia. Incluso ignoraba el paradero de dos patrullas modelo Malibu, que oficialmente estaban declaradas como "pérdida total", sin que existiera precisión del fin que tuvieron.

Indicó que esperaría a que culminara el periodo de entrega recepción para hacer un inventario de los faltantes y reportarlos ante sus superiores. Las armas están dadas por extraviadas o robadas, aunque los uniformados responsables de las mismas no habían presentado las averiguaciones previas que debieron levantar por dichos actos, recalcó.

La Jornada de Oriente, Jueves 21 de marzo de 2002

Pese a las críticas y cuestionamientos que recibieron sus proyectos de gobierno, el alcalde de Puebla, Luis Paredes, dijo que no variaría su posición. Incluso, aceptó que las personas que formulaban el Plan Municipal de Desarrollo (PMD) para su gobierno habían sido escogidas sólo por él y continuarían en esa misma dinámica de trabajo hasta que la ley se lo permitiera, pues recalcó que no es su intención llamar a una muchedumbre, sino consolidar ante los grupos de interés y de la opinión pública a los especialistas y académicos que tienen "ideas que hacen ciudad".

Criticó a quienes se oponen a sus proyectos y dijo que las inconformidades manifestadas por presidentes de juntas auxiliares, organizaciones de colonos, de profesionistas y ambientalistas, "las inducían artificialmente, pues hay a quien no le convenían sus proyectos o propuestas de su administración, además de que había grupos políticos se valen de sus funciones para lograrlo.

1.3. MEDIDAS QUE IMPLEMENTO LUIS PAREDES PARA ACABAR CON LA CORRUPCION

La Jornada de Oriente, lunes 18 de febrero del 2002

El 16 de febrero los regidores del Partido Acción Nacional se impusieron en el cabildo para aprobar la condonación de pagos de multas y sanciones administrativas a infractores de los reglamentos de Seguridad Vial y Tránsito, Servicio de Limpia, Policía y Gobierno, así como el de bebidas alcohólicas

Asimismo, se perdonó todas las multas impuestas hasta antes del 15 de febrero por el ayuntamiento.

La medida, que según explicaron sus impulsores, tenía la finalidad de evitar actos de extorsión y cohecho -como las "mordidas"-, y funcionaría de la siguiente manera. Las personas que violaran alguna de las disposiciones legales mencionadas serían acreedoras de una sanción y recibirían una boleta con la multa correspondiente. Sin embargo, no tendrían que cumplir con la pena pecuniaria, sino sólo acudir a las dependencias oficiales para que se les amonestara verbalmente, se les sellara su documento y quedaran exentos

Este programa piloto duraría un mes, a partir del día de su aprobación -16 de febrero- y sería seguido por una comisión especial de regidores que informaría si hubiera ayudado a disminuir los índices de corrupción y fomentado que la gente fuera más respetuosa de la normatividad.

Entre otros, no estarían obligados a pagar multas aquellos infractores que no portaran su cinturón de seguridad, estacionaran sus coches en doble fila, en lugares prohibidos, invadieran la línea peatonal o condujeran en sentido contrario. Tampoco aquellos que en la vía pública, riñeran, tiraran basura o ingirieran bebidas alcohólicas

Además, tampoco tendrían que pagar las sanciones económicas los dueños de bares, cantinas y centros nocturnos que cierran sus negocios después de las 3 00 de la mañana, hora límite legal para el funcionamiento de ese tipo de giros

Pese a todo, la Comuna llevaría una base de datos sobre los transgresores, con las boletas de multas o sanciones que levantarán los servidores públicos de las diferentes dependencias encargadas de hacer que los reglamentos municipales sean cumplidos.

La disposición de exentar las multas fue mayoriteada por los panistas, y a ella se opusieron los regidores por los partidos Revolucionario Institucional, Verde Ecologista de México y de la Revolución Democrática.

La Jornada de Oriente, lunes 18 de febrero del 2002

La carencia de talonarios con boletas para multas obligó a que la DGSPV ordenara a sus elementos no detener a ningún transgresor del Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito de Puebla. La Dirección de Comunicación Social de la Comuna confirmó lo anterior, y agregó que, incluso, se indicó a los agentes de Seguridad Vial que escoltaran hasta sus hogares a todos los conductores en estado de ebriedad que detectaran.

La orden de "no detener a nadie", girada por la Dirección General de Seguridad Pública y Vialidad Municipal de Puebla (DGSPV), obedeció a que la anterior administración de la alcaldía, representada por el priista Mario Marín Torres, dejó a varias dependencias sin documentos para trámites o multas, entre ellas la de Seguridad Pública y Vialidad.

Aún así, la instancia informante reconoció que algunos agentes tenían boletas, pero les fueron recogidas. Añadió que los blocs con el logotipo, periodo y lema del nuevo gobierno serían entregados a los uniformados

Agentes de Seguridad Vial se quejaron por la falta de boletas para multas. Dijeron que los talonarios que tenían les fueron recogidos desde el 15 de febrero, primer día formal de actividades de la alcaldía encabezada por el panista Luis Paredes Moctezuma.

Argumentaron que la determinación tomada por la regiduría poblana de condonar castigos administrativos o económicos a transgresores, les restaba autoridad, pero el no tener papelería, aunque sea para dar cuenta de las anomalías cometidas por los automovilistas, prácticamente los convertía en "simples" orientadores del tráfico.

La Jornada de Oriente, Lunes 11 de Marzo de 2002

La Dirección de Comunicación Social de la Comuna aseguró que el programa provisional de condonación de sanciones económicas "ha cumplido con las expectativas y hasta ahora los ciudadanos han visto con buenos ojos las medidas".

Para fortalecer su aseveración, la dependencia comunal recordó que en la sesión extraordinaria del cabildo poblano, celebrada el pasado viernes, se decidió por mayoría de votos ampliar el proyecto hasta el próximo 28 de abril.

En el acto referido, el presidente de la Comisión de Transporte Público y Vialidad Municipal, Héctor Octavio Montiel García, dijo que en casi tres semanas de aplicación del programa "los ciudadanos han comprendido la importancia de cumplir con los reglamentos municipales, además de que se ha evitado la aplicación de mordidas".

Para sostener sus argumentos el regidor dijo que los ciudadanos realizaron mil 247 llamadas al servicio telefónico de atención 060. Según su dicho, el 57 por ciento manifestaron su apoyo al proyecto y el 38 por ciento dijeron estar en contra. En el mismo acto, Luis Paredes Moctezuma afirmó que una encuesta de la consultoría "Miller y Diez Mercadotecnia y Desarrollo Organizacional", aplicada a 500 personas, dio como resultado que el 68 por ciento de los varones apoyaban la medida y el 60 por ciento de las mujeres también. Según el edil, el 68 por ciento de los conductores particulares estaba de acuerdo, el 70 por ciento de los taxistas también y el 60 por ciento de los choferes del transporte público con ruta respaldaban la decisión de no pagar multas

Cabe recordar que, además de la protesta del 19 de febrero, el 5 de marzo más de 200 policías municipales realizaron un paro de labores como represalia a que dos de sus compañeros fueron acuartelados, después de que se enfrentaron con delincuentes e hirieron a uno. En esa ocasión, los gendarmes también expresaron su malestar causado por las medidas tomadas en la nueva administración. Las quejas provocaron la destitución de Eduardo Aguilera Frías como subdirector operativo de la corporación. También se anunció la salida de Ulises Herrera Saldaña, quien fungía como director jurídico de la secretaría.

1.4. RESPUESTA DE LOS AGENTES DE TRANSITO A LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR LUIS PAREDES

La Jornada de Oriente, Miércoles 20 de febrero de 2002

El programa piloto de condonación de multas, emprendido por la nueva alcaldía de la Angelópolis, sufrió su primer revés, cuando al menos 300 agentes de Seguridad Vial Municipal protestaron y lograron echar abajo la orden que los obligaba a portar chalecos con la leyenda "Puebla confía en su gente, las infracciones son GRATIS".

La manifestación de inconformidad, en la que muchos quejosos expresaron su deseo de volver a las corporaciones del gobierno estatal, obligó al titular de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad Municipal, Angel Roberto Contreras Tapia, a prometer que si en tres meses el programa de condonación no daba resultados y no había mejoras laborales para los agentes viales de la ciudad, dimitiría de su cargo.

El funcionario se comprometió a buscar una entrevista con el edil Luis Paredes Moctezuma para informarle sobre las demandas de los uniformados, pero dijo que por lo pronto no estarían obligados a portar el nuevo chaleco. Y afirmó que 200 prendas de ese tipo se encargaron para Seguridad Vial, pero que en total serían más de 2 mil las que se distribuiría entre el personal de las diferentes dependencias participantes en el programa de condonación de multas.

Los agentes, que pertenecían a los cinco sectores de vigilancia establecidos en la ciudad, consideraron que la leyenda inscrita en la parte trasera del chaleco era el colmo de las humillaciones que habían sufrido por parte de sus superiores y algunos ciudadanos, luego de que el 16 de febrero, la fracción panista del cabildo se había impuesto para suspenderles durante 30 días la facultad de imponer sanciones pecuniarias a los infractores del Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito de Puebla, lo cual consideraron una disposición que les restaba cualquier autoridad frente a los automovilistas, pues ni siquiera contaban con boletas para hacer amonestaciones simbólicas

Los inconformes se presentaron en las instalaciones del Sector Uno, ubicadas en Amalucan. Hasta ese lugar arribó, Angel Roberto Contreras Tapia, quien fue recibido con abucheos y silbidos. Lo acompañaba el secretario de Gobernación municipal, Jaime Zurita.

Los quejosos explicaron a la prensa que la agresiva acogida que dieron a su superior fue provocada porque durante los cinco días que llevaba el nuevo ayuntamiento, Contreras Tapia no se había tomado la molestia de presentarse ante los cuerpos policíacos de la urbe. Los agentes pidieron que el funcionario dialogara con ellos abiertamente delante de los medios de comunicación

Las primeras palabras que le dirigieron fueron increpaciones. "¿Quién es usted?, ¿de dónde viene?... nosotros queremos a una persona de Puebla que conozca los problemas de la ciudad y de la corporación, y no una persona de fuera", exclamó un uniformado haciendo alusión a que anteriormente Contreras Tapia se desempeñó como servidor público en el estado de Guanajuato, al lado del hoy presidente de la República, Vicente Fox Quesada

Luego vinieron las manifestaciones de repudio al chaleco color verde fosforescente, que en su flanco derecho tiene la figura de un cocodrilo cruzado por un círculo de prohibición, el cual connota que los agentes no pueden pedir "mordida"

Los uniformados reclamaron al secretario que la nueva prenda los denigraba moralmente, porque además de compararlos con un animal, el chaleco cubría sus insignias oficiales y los hacía parecer anuncios publicitarios o "arbolitos de navidad"

Denunciaron que sus jefes de turno los obligaban a permanecer en las calles que les asignan para vigilar y dirigir la circulación vial, aún en sus horas de comida, y los amenazaron con despedirlos si se movían de sus sitios. Dijeron que fueron hostigados por la Policía Estatal que los obligó a utilizar los chalecos.

Angel Roberto Contreras habló con los Agentes y les dijo que el programa de exención de sanciones económicas para infractores era por el bien de la ciudadanía y del gobierno municipal. Incluso les prometió que podrían designar "democráticamente" a sus jefes de sector, o bien que esa figura policial desaparecerá si así lo preferían.

La Jornada de Oriente, Lunes 11 de Marzo de 2002

Oficiales, suboficiales y agentes de la Secretaría de Seguridad Pública y Vial Municipal angelopolitana (SSPVM) presentaron una queja ante la Comisión de Derechos Humanos del Estado de Puebla (CEDH), asegurando que han sido presionados, chantajeados y amenazados por el titular de la dependencia comunal, Ángel Contreras Tapia, y el secretario de Gobernación del ayuntamiento de Puebla, Jaime Zurita García, por negarse a portar los chalecos del programa provisional de condonación de multas a infractores de reglamentos y bandos municipales.

La CEDH informó que está analizaría el documento y que pediría una respuesta a la Sindicatura del ayuntamiento.

La alcaldía, a través de su Dirección de Comunicación Social, manifestó que no daría respuesta al documento. Empero, reiteró que las medidas contra la corrupción promovidas por el munícipe Luis Paredes Moctezuma habían afectado intereses particulares en las corporaciones policíacas, y que "los movimientos de supuesta inconformidad en la SSPVM eran producto de esas afectaciones".

Las autoridades de la ciudad añadieron que estaban abiertas al diálogo con los integrantes de los cuerpos de seguridad "para resolver sus justas demandas de mejoras laborales" y que respetaban a los uniformados. "Más allá de la discusión por los chalecos, la intención fundamental del ayuntamiento es lograr la dignificación de la SSPVM y sus integrantes, así como mejorar los servicios a la ciudadanía", apuntaron.

Los servidores públicos inician su queja señalando que el alcalde Luis Paredes Moctezuma, desde que asumió el cargo, "realizó de manera drástica e irreflexiva una serie de violaciones a la Constitución Política del Estado de Puebla y a los reglamentos municipales que venían regulando la vida jurídica de las acciones del gobierno municipal y en especial de la Dirección a la que pertenecemos".

En el texto que entregaron a la CEDH declaran: "Con la aparente intención de evitar la corrupción se acordó en el cabildo extraordinario del 16 de febrero no cobrar las multas por infracciones a los reglamentos de Tránsito y Vialidad (el señor Paredes de manera peyorativa en abierta ofensa a nuestra dignidad y a los derechos humanos que deben ser tutelados por esa institución, llama mordidas), medida que ha tenido una serie de repercusiones negativas en nuestra integridad física, emocional y principalmente en la eficacia con la cual debemos desempeñar nuestras labores, la que por supuesto se ha visto mermada, habida cuenta que somos objeto de una serie de burlas y escarnio por parte de la ciudadanía" .

Y añaden: "Lo anterior obedece a una imposición por parte del alcalde para portar chalecos fosforescentes con la figura de un cocodrilo con un hocico grande y la leyenda 'no a la mordida (.. lo cual) atenta contra el respeto mínimo que nos debe como servidores públicos y que ha sido perdido por parte de los ciudadanos al ser víctimas de mofas y burlas pues ahora se nos conoce como 'cocodrilos mordelones, 'los cocodrilos de Paredes, 'los cocolos mordelones (por provenir de un gobierno del PAN)..."

Expresan los quejosos que el 19 de febrero realizaron un paro de labores para protestar contra el programa de exención de sanciones y "fuimos víctimas de presiones, chantajes y amenazas de despido por parte del comandante Ángel Contreras Tapia y Jaime Zurita, secretario de Gobernación municipal, en el sentido de que de persistir con nuestra rebeldía afuera había muchos que querían la chamba y que estaban dispuestos a portar los chalecos, así que váyanle pensando"

Indicaron que la orden de ponerse las prendas mencionadas fue suspendida temporalmente. "Sin embargo, nos han expresado de manera personal que esto es porque la elaboración de uniformes costó mucho dinero y finalmente los vamos a tener que usar, queramos o no".

Los elementos de la SSPVM en dos partes del texto afirman que la medida de condonar multas no fue bien recibida por la ciudadanía. Además, resaltan que tal disposición ha sido criticada por diversos partidos políticos. Junto a la queja y las copias de sus identificaciones anexaron recortes de diversos diarios locales que dan cuenta del malestar en la corporación y las críticas recibidas por Luis Paredes Moctezuma.

En el penúltimo párrafo reiteraron: "Hacemos del conocimiento de esta presidencia de la Comisión Estatal de Derechos Humanos que hemos sido amenazados por parte del secretario de Gobernación municipal, Jaime Zurita, en el sentido de que en caso de realizar alguna protesta pública seremos despedidos inmediatamente, lo que muestra la intolerancia de este nuevo gobierno municipal que pretende imponer sus arbitrarias decisiones mediante el chantaje".

1.5. OPINIONES SURGIDAS POR LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE PUEBLA

La Jornada de Oriente, lunes 18 de febrero del 2002

Juan de Dios Varela Marino, vocal de la Barra Libre de Abogados Democráticos de Puebla, opinó que la condonación era una medida "populista" y parte de una estrategia propagandística de Luis Paredes Moctezuma para dar un golpe de espectacularidad apenas iniciado su gobierno.

"El arquitecto Paredes y su equipo quisieron entrar fuerte en la opinión pública promoviendo una iniciativa atractiva para la ciudadanía, como la exención de pagos de multas. Esto está muy claro, ellos quieren fijar la agenda de los medios de comunicación, imponer los temas que se deben difundir a la población, para ocultar sus carencias. Desgraciadamente, por las prisas de querer ganar espacios en la opinión pública, no repararon en el inconveniente de que los agentes de Seguridad Vial ni siquiera tenían boletas para amonestar a los infractores, en cierta forma el golpe de espectacularidad les quedó empañado"

Juan Rodolfo Rivera Pacheco, director del Buró de Estrategias y Análisis del Poder, Asociación Civil, consideró que el mayor problema de México era la corrupción y que los gobernantes estaban obligados a combatirla. En ese sentido, apuntó que Luis Paredes Moctezuma estaba implementando una medida arriesgada, pero que implicaba un voto de confianza a sus gobernados, pues elimina uno de los principales canales para la generación de "mordidas", que era la imposición de multas.

Añadió que la ciudadanía decidiría si correspondía o no a la confianza que le brindaron las autoridades y se hacía más responsable de los reglamentos y leyes o las transgredía. Indicó que la disposición no tenía precedentes en la República Mexicana, y que se sentían agredidos con su instauración aquellos sectores o individuos que habían hecho de la corrupción su modus vivendi.

El arzobispo de Puebla, Rosendo Huesca y Pacheco, al respecto, declaró: "Es un novedoso voto de confianza a la comunidad, pero me temo que no estamos del todo preparados, a lo mejor falla la comunidad, porque esto es un asunto de conciencia y responsabilidad individual. Un mundo sin cárceles sería el ideal" Añadió que por su parte haría un esfuerzo para no transgredir el Reglamento de Tránsito y Vialidad

Aunque reconoció que la condonación de multas representa un voto de confianza de la autoridad hacia la ciudadanía, Rufino Márquez, regidor priísta, aseveró que tendrá "resultados pírricos y costos muy altos, porque generará caos".

Añadió que si el edil Luis Paredes Moctezuma manifestó en su toma de posesión que quería trabajar en coordinación con el gobernador Melquiades Morales, debió haberlo consultado antes de anunciar la exención de sanciones pecuniarias y administrativas.

La Jornada de Oriente, Miércoles 20 de febrero de 2002

E 19 de febrero se generó el primer debate entre miembros de la LV Legislatura estatal, a partir de que el presidente de la Comisión de Gobernación del Congreso local, el priísta Carlos Meza expuso que el alcalde Luis Paredes estaba violando la Constitución local y la Constitución General de la República al haberle cambiado de nombre a la capital, por ordenar que se dejen de aplicar reglamentos municipales y por la manera en que aborda el conflicto territorial con San Andrés Cholula.

A nombre del PAN, el diputado Jesús Encinas Meneses respondió a Meza que si se quería "llamar a cuentas" a Luis Paredes por lo que había hecho, también se debía hacer lo mismo con el gobernador del estado, Melquiades Morales Flores, y el titular de la SCT, Marco Antonio Rojas Flores, quienes no han rechazado las modificaciones planteadas por el edil de la Angelópolis.

Durante el debate, Encinas hizo la siguiente clasificación. los conservadores son los que se oponen a los cambios, quieren que Puebla siga en el atraso en que está, en referencia a las críticas de los priístas. En cambio, los liberales son los que quieren mejorar la ciudad.

El priísta Mario Montero Serrano, con sarcasmo, le dijo a Encinas: "Qué bueno que el PAN ya se acerque a la doctrina liberal", al indicar que si se revisa la historia este partido siempre ha estado del lado de los conservadores.

El tema de liberales y conservadores surgió a raíz de que el diputado del PCD Rodolfo Herrera Charolet pidió no revivir las pugnas que en el pasado tuvieron quienes estaban en esos dos bandos. Pero sí exigió que Luis Paredes se ciña a la Constitución, ya que el edil, en un programa de radio, explicó un proyecto para crear un estacionamiento en el zócalo de la ciudad de Puebla y vender los cajones para aparcar vehículos, olvidándose de que ése es un bien público que no puede comercializarse sin la autorización del Congreso, y al Poder Legislativo no se le había presentado ese asunto para que autorizara o rechazara la posibilidad de concesionar al uso de particulares dicha plaza.

Carlos Meza Viveros inició el debate con una participación en la cual indicó que era necesario recordarle a Paredes "que la democracia no era un pasaporte a la anarquía", pues al parecer estaba entendiendo así las cosas, y afirmó que cuando Luis

Paredes rindió protesta como alcalde y empezó a nombrar a la capital como "Puebla de los ángeles", violó el artículo 6 de la Constitución local, en donde se establece que "la Heroica ciudad de Puebla de Zaragoza será la capital", y que este nombre provenía de un decreto emitido por el presidente Benito Juárez García el 20 de septiembre de 1862.

Quien fuera secretario de Gobernación en el sexenio pasado dijo que Paredes violaba el principio de imperatividad de la ley con su disposición de no cobrar multas a quienes infrinjan el reglamento de Tránsito y Seguridad Vial del municipio de Puebla, al explicar que una ley o reglamento, para que no fuera una simple enunciación de buenos propósitos y cumpliera con sus fines normativos, "debía ser imperativo", esto es, que deben acatarse por los sujetos a quienes se dirigen, ya sea porque estén de acuerdo con su contenido o porque teman a las sanciones que deriven de su incumplimiento

Agregó que al condonar las deudas de tránsito, el edil atacó el principio de imperatividad, ya que se deja de hacer caso del contenido del reglamento en cuestión, mismo que no ha sido modificado, situación que en el corto plazo podría romper con el orden público.

Recordó que una autoridad únicamente puede permitir, requerir o prohibir a lo ciudadanos hacer algo si existe un precepto legal previamente establecido.

La Jornada de Oriente, Miércoles 20 de febrero de 2002

En la sesión del 19 de febrero del Congreso del estado, el presidente de la Comisión de Gobernación, Carlos Meza Viveros, hizo una serie de observaciones jurídicas en torno a las decisiones que tomó el nuevo ayuntamiento de Puebla, como condonar multas a los infractores de reglamentos y cambiar de nombre a la ciudad, situaciones que, dijo, eran violatorias al orden constitucional.

Afirmó que era necesario exhortar al edil Paredes Moctezuma a que no apresurara sus proyectos en aras de ganar presencia en la sociedad e hiciera sus propuestas claramente, para que éstas fueran objeto de una discusión y análisis riguroso. Sólo así se evitarían violaciones al orden jurídico

La Jornada de Oriente , Martes 26 de febrero de 2002

La sociedad no aprobó del todo la suspensión temporal de multas decretadas por el cabildo municipal, ya que consideraron que si bien habría menos corrupción, también se generará más accidentes por faltas al reglamento de tránsito.

Los que desapruban esa medida (50 por ciento) superan por mucho a los que consideran negativo que el PAN gobierne ese municipio (22 por ciento) y los que la aprueban (41 por ciento) son siete puntos menos que los que consideran positivo que el PAN gobierne dicho municipio. No fue cuestión sólo de identidades y preferencias ideológicas o políticas; la medida asumida por el cabildo provocó opiniones y posiciones encontradas: las causales de la corrupción no son las mismas que las de los accidentes de tránsito y la medida, de tener éxito en lo referente a disminuir la corrupción, tendría el efecto perverso de aumentar los accidentes de tránsito, tal sería el escenario probable expresado por los ciudadanos del municipio de Puebla.

El 56 por ciento de los ciudadanos consideró que al no haber sanción, habría más accidentes contra 26 por ciento que dijo igual y 10 por ciento que mencionó que habrá menos accidentes. En cuantos a la corrupción, el 45 por ciento de los ciudadanos mencionó que bajará, contra un 38 por ciento que afirmó que aumentará; los primeros argumentan que al no haber sanción pecuniaria, no había razón para sobornar, incluso mencionaron una nueva ética, los segundos dijeron que la corrupción era estructural y siempre habría elementos para corromper, que si el sujeto no cambiaba (el que da y el que recibe), una condonación de pago no transformaría esas conductas.

La Jornada de Oriente, Jueves 28 de febrero de 2002

En la primera sesión ordinaria del nuevo cabildo angelopolitano, regidores de oposición acusaron a sus homólogos del Partido Acción Nacional (PAN) y el edil Luis Paredes Moctezuma de transgredir los procedimientos marcados por la Ley Orgánica Municipal y el reglamento interno del órgano deliberativo comunal.

El reclamo y posterior exhorto a que los albiazules se ciñan a la legalidad vino después de que la Comisión de Tránsito y Vialidad, en voz de su presidente, el panista Héctor Octavio Montiel García, rindió un informe sobre la primera semana del programa piloto de condonación de multas, mencionando, entre otras cosas, que ya se habían repartido a los agentes viales las boletas de multas virtuales.

Montiel García no expresó cifras o porcentajes sobre el número de amonestaciones simbólicas que se habían hecho durante el programa, sino que se limitó a hablar sobre "la impresión de la ciudadanía" y de algunos reportes de los uniformados involucrados en el proyecto.

El regidor del Partido Verde Ecologista de México Eduardo Alcántara Montiel señaló que los miembros de la comisión violaron los procedimientos de rigor, pues aprobaron, mandaron a hacer y ordenaron la distribución de los documentos mencionados sin someter esa decisión a consideración del pleno del cabildo.

Además, indicó que los regidores comisionados para vigilar el programa de exención de sanciones económicas a infractores tuvieron un error, pues no imprimieron en la parte posterior de la boleta el tarifario de multas.

En la parte de asuntos generales, el regidor del Partido Revolucionario Institucional Rufino Márquez se unió al reclamo del representante comunal del Verde Ecologista, y pidió que los panistas les informaran a sus símiles de otras expresiones políticas sobre los asuntos que se tratarán en Cabildo, previamente a la realización de cada sesión.

En entrevistas por separado, ambos representantes coincidieron en que la fracción de Acción Nacional en el Cabildo se había conducido con falta de tacto político, pues aunque públicamente los invitaban a participar en las discusiones de comisiones, jamás habían hecho un exhorto formal y preciso para que los acompañen

Tras la polémica suscitada por el informe de la Comisión de Tránsito y Vialidad, los panistas se defendieron aduciendo que sus detractores no habían mostrado interés en participar en las reuniones para la elaboración de proyectos, iniciativas o dictámenes

Al igual que en la sesión extraordinaria del 16 de febrero, "el presidente municipal Luis Paredes Moctezuma pidió a los regidores que no perdieran el tiempo reparando en "detalles", y abordaran la esencia de los asuntos. Los conminó a emprender un gobierno municipal eficaz y a tener un debate "sin apostillas y sin escrúpulos. todo lo que hagamos rápido tendrá beneficios inmediatos, debemos ser un gobierno ejecutivo, la gente quiere resultados, no podemos perder el tiempo", exclamó.

En entrevista, Héctor Octavio Montiel García aseguró que la comisión que encabeza no violó ningún procedimiento, ya que no tenía que someter la aprobación de las multas virtuales al pleno del cabildo, porque se trataba de una medida provisional.

Agregó que no se imprimió el tarifario al reverso de las boletas por el temor a que los agentes viales o la ciudadanía "se fueran a confundir".

La Jornada de Oriente, Miércoles 20 de marzo de 2002

20 organizaciones ciudadanas, de profesionistas, transportistas y ambientalistas, denunciaron que el gobierno municipal de Luis Paredes Moctezuma no las había tomado en cuenta para elaborar el Plan de Desarrollo del Municipio Angelopolitano ni consideró los proyectos, propuestas, quejas y demandas que tenían.

Los líderes de las asociaciones también dijeron que el municipio está obligado a trabajar en pos de proyectos y obras públicas que puedan concretarse durante los tres años de su gestión y no dar prioridad a "megaproyectos" que rebasan el presupuesto y la capacidad de culminarlos en un trienio, como son sus propuestas de crear un sistema de transporte ferroviario urbano y los estacionamientos subterráneos en el primer cuadro de la ciudad.

Asimismo, exigieron que el primer regidor fuera respetuoso de las exigencias y los puntos de vista de la ciudadanía, pues, apuntaron, "han sido groseras e irrespetuosas" las declaraciones que ha hecho a la prensa en respuesta a los cuestionamientos o peticiones de obra pública que le han planteado de manera particular ciudadanos y agrupaciones

Las organizaciones que ofrecieron una rueda de prensa para manifestar todo lo anterior fueron. la Asociación Ornitológica Ambiental Huitzilcoatl, la Asociación Nacional Cívica Femenina, la Agrupación de Taxistas de Plaza Dorada, el Consejo de Colonos del Municipio de Puebla, la Coordinadora Ciudadana y el Comité de Comerciantes de Puebla.

Asimismo, se presentaron la asociación civil Espacio Verde para Todos, la Fundación Gregorio, la Fundación Omar Bazán, México Unido contra la Delincuencia, la Nueva Alianza de Operadores de la República Mexicana, la Red Laboral por la Defensa de los Derechos de los Trabajadores, la Sociedad de Arquitectos Ecologistas de México, así como la Unión de Mujeres Emprendedoras y Progresistas del Estado de Puebla.

También se manifestaron la Unión de Pajareros, la Unión de Colonias del Sur Zavaleta, los colonos de la Unidad Habitacional de Agua Santa, la asociación civil Vida Silvestre y Vertebración Social de Puebla.

Cada una de esas agrupaciones, en voz de sus representantes, externaron sus opiniones y sugerencias para mejorar los aspectos a las que están abocadas. Sin embargo, todas coincidieron que no existen actualmente mecanismos o instancias legales para lograr que la participación ciudadana tenga una influencia directa en la toma de decisiones en el municipio y que Luis Paredes Moctezuma no ha mostrado el menor interés en lograr que eso suceda. Graciela Martínez Miranda, presidente del Consejo de Colonos del Municipio de Puebla, a nombre de todas las asociaciones, solicitó la reintegración de la Casa del Ciudadano, una instancia donde las personas que habitan la localidad puedan encontrar respuestas satisfactorias y ágiles de parte de las autoridades y al mismo tiempo que sus propuestas no sólo sean escuchadas, sino tomadas en cuenta.

Dijo que los grupos y organismos mencionados tenían diversas iniciativas de ley que el ayuntamiento actual ni siquiera ha quiso conocer, entre las que destacan la ley de acceso a la información, para que la ciudadanía tenga facultades a fin de poder obtener datos de las instituciones y organismos gubernamentales. Otra propuesta legal, apuntó, a que un 30 por ciento de las candidaturas a puestos de elección popular fueran entregadas a personas que no tenían filiación partidista.

La Jornada de Oriente, Viernes 22 de marzo de 2002

El Consejo de Colonos del Municipio de Puebla (CCMP) declaró que el alcalde Luis Paredes Moctezuma era "autoritario", antidemocrático" y "no gusta de la pluralidad", pues impedía la real participación ciudadana y quería imponer a toda costa sus proyectos, descalificando a quienes se oponen a ellos

La presidente del organismo, Graciela Martínez Miranda, externó que, contrario a lo que suponía el munícipe, no existe una campaña de desprestigio en su contra, sino que la ciudadanía estaba reclamando lo que él prometió cuando era candidato: la inclusión de la sociedad en la toma de decisiones para construir una nueva ciudad

Insistió en que Luis Paredes no era claro en sus propuestas y le recomendó ceñirse a las bases imprescindibles para cualquier planeación: establecer los objetivos a lograr, mencionar los medios para alcanzarlos, plantear las metas a corto y mediano plazo, y dar a conocer los métodos y técnicas para llevar a cabo su programa de gobierno

CAPITULO II. ENCUESTA APLICADA A AGENTES DE TRANSITO

2.1. METODOLOGIA DE LA ENCUESTA

La encuesta se llevó a cabo con un muestreo aleatorio simple, tomado de una población de 450 agentes viales.

Se aplicaron 160 encuestas de manera directa en forma de entrevistas.

El nivel de confianza del estudio es igual al 95% con un grado de error de +/- 6%

2.2. OBJETIVOS DE LA ENCUESTA

El objetivo principal de la Encuesta a Agentes de Tránsito, era el conocer cuál había sido la reacción de éstos, ante la implementación de la medida de condonación de multas de Tránsito.

Conocer cuáles eran las apreciaciones de los Agentes con respecto a los resultados de la medida; y saber cuáles serían sus aportaciones a la realización del principal objetivo de la condonación de multas: la corrupción.

Formula para calcular la Muestra:

$$n = \frac{T^2 * N * p * q}{(e^2 * (N - 1)) + (T^2 * p * q)}$$

T= Desviación Estándar

N= Población

p= Probabilidad

q= No probabilidad

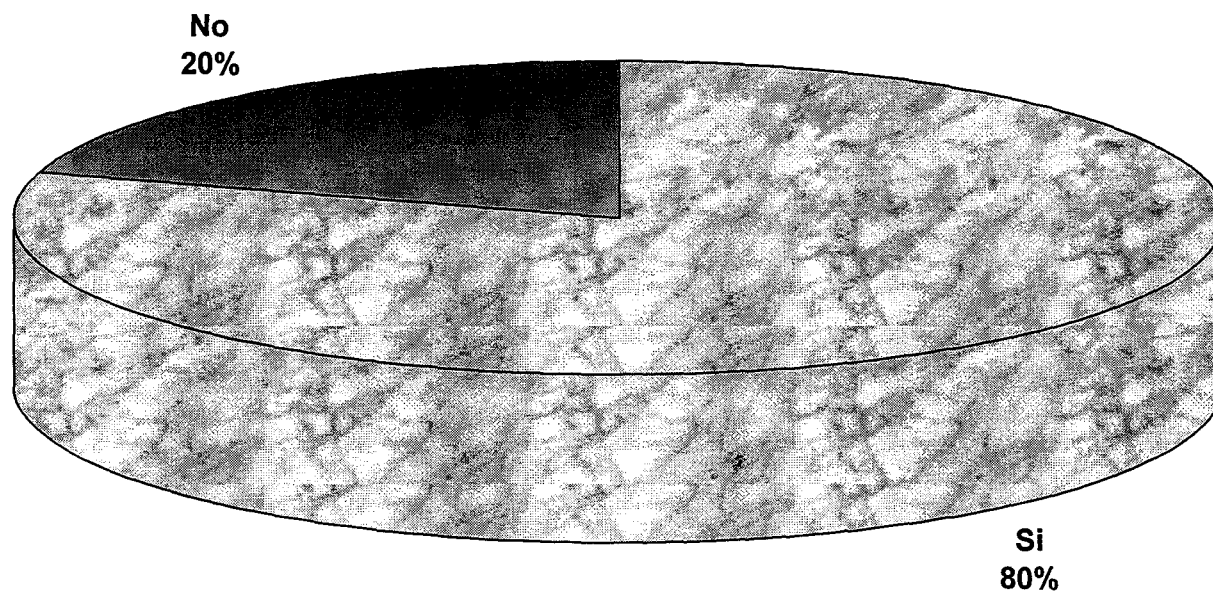
e= Grado de error

$$n = \frac{1.96^2 * 450 * .5 * .5}{(.06^2 * (449)) + (1.96^2 * .5 * .5)}$$

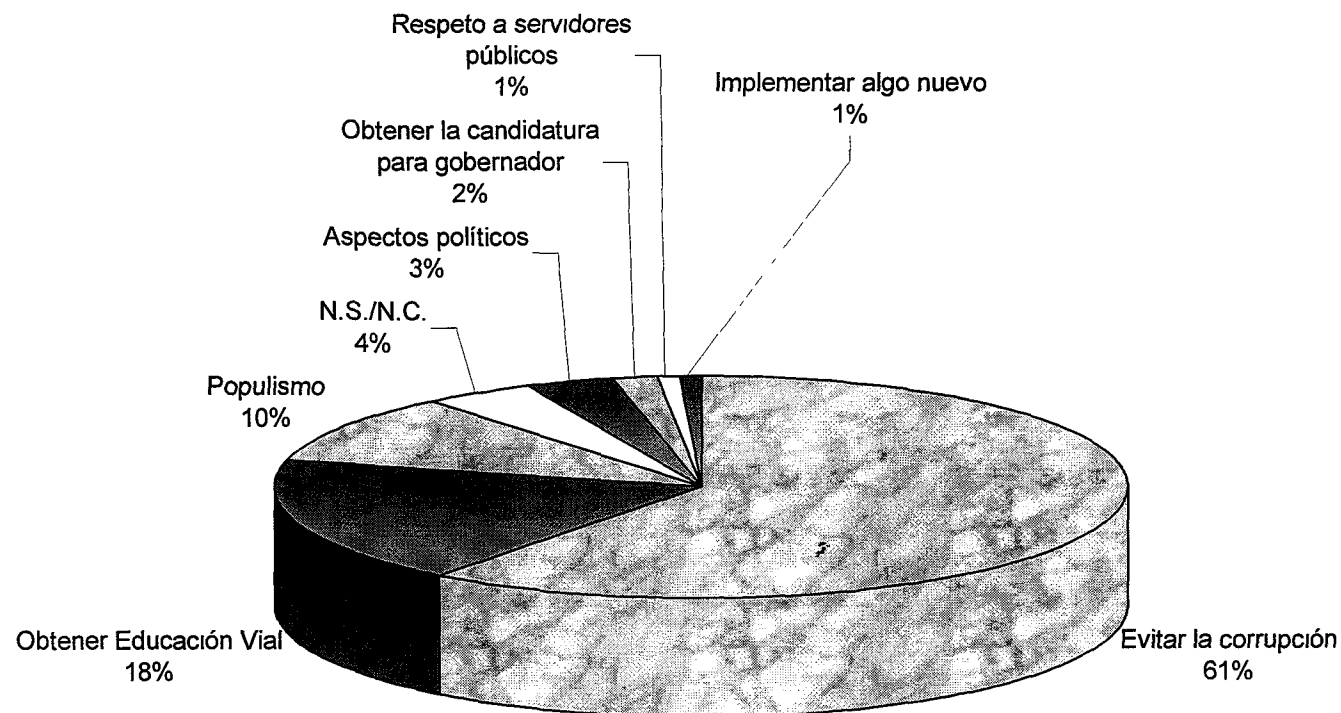
$$n = 160$$

ENCUESTA

**1.¿Sabe usted cuál fue el objetivo por el que el Ayuntamiento
Suspendió temporalmente el pago de multas de tránsito?**



2. ¿Sabe usted cuál fue el objetivo por el que el Ayuntamiento suspendió temporalmente el pago de las multas de tránsito?



3. ¿De qué forma estaría usted dispuesto a apoyar para cumplir con ese objetivo?

Con trabajo	25%
No esta dispuesto a apoyar	15%
N.S./N.C.	13%
Dando educación vial	12%
De la mejor manera	11%
Condicionado a mejores sueldos	11%
Evitar la corrupción	5%
Condicionado al regreso de infracciones	3%
Condicionado a mejores equipos	2%
Concientizar a la ciudadanía	1%
Condicionado a que los altos mandos pongan el ejemplo	1%
Indiferencia	1%
Condicionado a mejores normas	1%
Condicionado a otra alternativa	1%
	100%

4. ¿Qué es lo que más le desagrada de las medidas tomadas por Luis Paredes?

La sociedad no tiene educación vial	19%
Nos quitaron Autoridad	12%
Haber quitado infracciones	10%
El Chaleco	10%
No están claras las medidas	9%
Nada	8%
La sociedad no nos respeta	7%
Todo	6%
Solo exige Luis Paredes y no hay nada a cambio	5%
Se ensañaron con nosotros	4%
El trato a nosotros es denigrante	3%
No pueden aplicar la ley	3%
Hay más accidentes	3%
N/C	1%
	100%

4a.¿Porqué le desagradan las medidas de Luis Paredes?

Las medidas están categorizadas en los cuatro rubros que impactaron: Dentro de la dependencia efecto personal, efecto social y efecto con Luis Paredes.

Dependencia de Tránsito

Inestabilidad del cambio ayuntamiento	33%
Quitar las multas atrasadas	33%
Incomunicación	33%
	100%

Efecto personal

No nos respetan	39%
Ya no tienen autoridad	30%
El chaleco	16%
Coartaron sus funciones	11%
No aumentaron el salario	5%
	100%

Efecto social

La gente hace lo que quiere	46%
No hay cultura	17%
Aumentaron los accidentes	15%
Confusión	10%
Ocasionó problema	6%
Son necesarias las normas	6%
	100%

Luis Paredes

Falto analizar la propuesta	50%
No consultó la medida	50%
	100%

Variables con el mayor número de nombramientos

La gente hace lo que quiere
No nos respetan
Ya no tienen autoridad

Efecto social
Efecto personal
Efecto personal

5. ¿Me podría decir un punto positivo sobre las medidas tomadas?

Ninguno	48%
Evitar y combatir la corrupción	14%
NC	10%
La gente es más responsable y conciente	7%
Menciones menores al 2%	7%
No hay infracciones	5%
Da confianza a la ciudadanía	5%
En general es una buena medida	2%
NS	2%
	100%

6. ¿Qué propondría en lugar de las medidas tomadas?

Dejar el reglamento como estaba (multas)	24%
Educar al conductor y peatones	16%
Aumentar el sueldo	15%
Menciones menores al 1%	9%
Analizar las medidas tomadas	7%
N/S	6%
Aplicar el reglamento	4%
Bajar el precio de las multas	4%
Que se cobren las multas	3%
Mas prestaciones e incentivos	3%
Dar mejores equipos	2%
Mejores programas de trabajo	2%
Ser más enérgico con el reglamento	1%
Condonación parcial de multas	1%
Infracciones mas altas	1%
	100%

7. ¿Cuáles son dos inconvenientes de ser agente de tránsito?

PRIMERA MENCIÓN

Ninguno	27%
N/C	19%
Faltas de respeto	18%
No tener autoridad	5%
El mal sueldo	5%
Mala fama	5%
El riesgo que se corre	4%
Atender a la gente prepotente	3%
Menciones menores al 1%	3%
La gente no reconoce el trabajo	3%
Falta de apoyo	3%
El uniforme	1%
No tienen garantías	1%
No hay equipo	1%
Los malos conductores	1%
	100%

SEGUNDA MENCIÓN

Faltas de respeto	25%
Falta de apoyo	16%
Menciones menores al 1%	13%
La gente prepotente	10%
El mal sueldo	10%
Mala fama	10%
El riesgo que se corre	5%
Tráfico de influencias	3%
Cursos de capacitación	3%
Mal equipo	3%
El uniforme	2%
Corrupción	2%
	100%

8. ¿Qué propondría para solucionar esos inconvenientes?

Capacitación y educación vial	21%
Aumentar el salario	20%
Volver al modelo anterior de trabajo	15%
Mejores prestaciones y apoyo	6%
Analizar las medidas	6%
Menciones menores al 2%	6%
Mejorar el equipo	5%
Nada	5%
Mas comunicación	4%
Ser más rigurosos	3%
Respetarnos	3%
Cambiar la actitud de altos funcionarios	2%
Respetar el reglamento	2%
Mejorar el reglamento interno	2%
	100%

9. ¿Me podría decir dos ventajas de ser agente de tránsito?

PRIMER VENTAJA

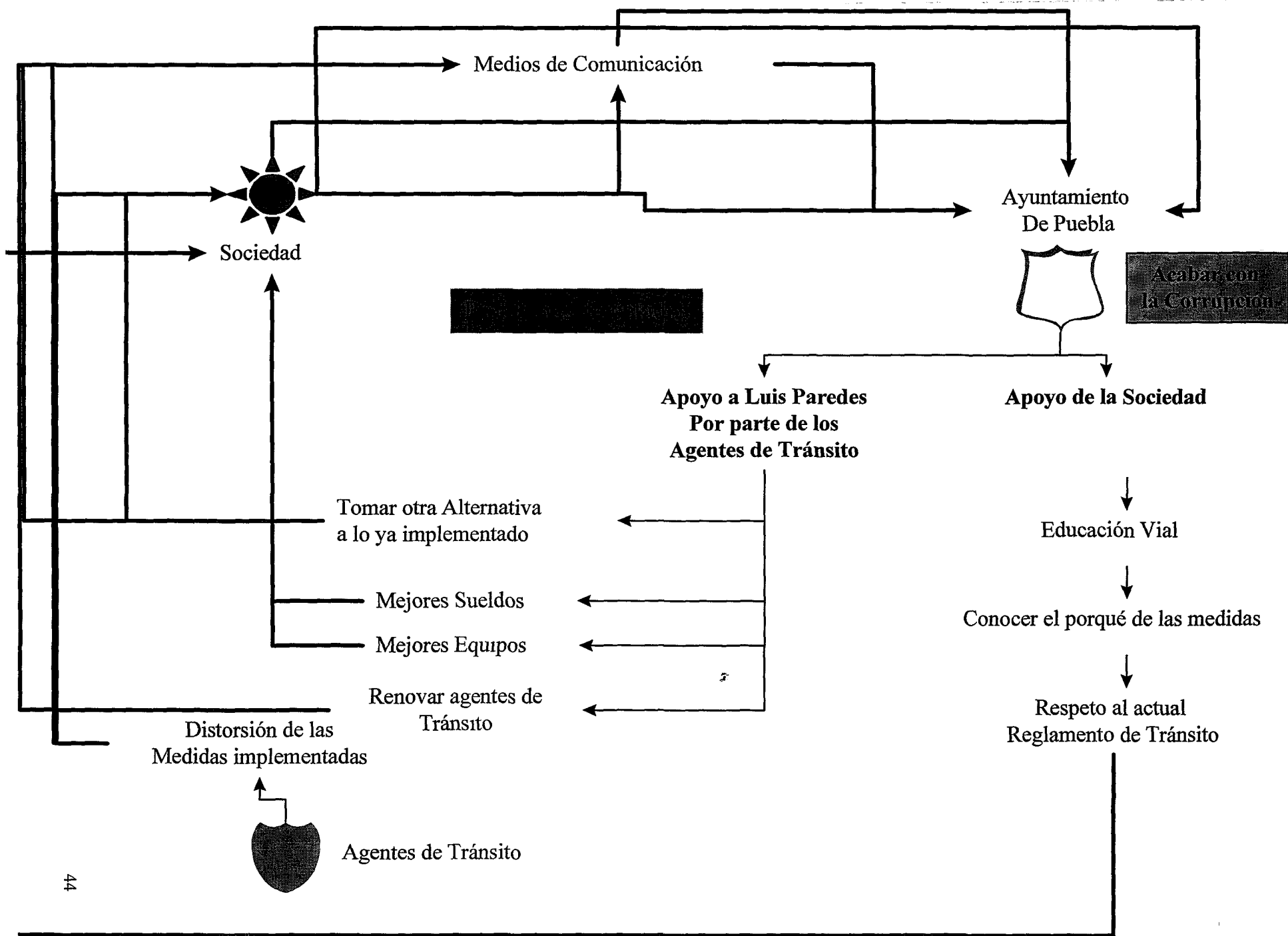
Servir a la sociedad	39%
No tengo ventajas	12%
Me gusta mi trabajo	11%
Estabilidad del trabajo	7%
N/C	5%
El respeto que me tienen (autoridad)	5%
Orgullo ser de agente vial	4%
Prevenir accidentes	3%
La educación vial para niños	3%
Aplicar y conocer el reglamento	3%
La ciudadanía se guíe por el reglamento	1%
Sentirme útil	1%
Cuidar las escuelas	1%
Las prestaciones que tengo	1%
Menciones menores al 1%	1%
	100%

SEGUNDA VENTAJA

Servir a la sociedad	25%
Gratificación de las personas	12%
Desarrollo personal	12%
Orgullo ser de agente vial	12%
Menciones menores al 2%	11%
Ayudar a combatir los problemas	8%
Instaurar el orden	7%
Prevenir accidentes	3%
La educación vial para niños	3%
Respeto de la personas	3%
Aplicar y conocer el reglamento	3%
Las prestaciones que tengo	3%
	100%

10. ¿Qué necesita Usted para cumplir bien sus funciones como Agente de Tránsito y sin que se les acuse de corruptos por parte de la sociedad?

Aumento de Salario	46%
Mejor equipo	15%
Mejores Prestaciones	8%
Educación vial a la sociedad	7%
Radios	6%
Mejores Uniformes	5%
Preparación con calidad	5%
No pagar por mi equipo	3%
Que no los extorsionen sus jefes	1%
Más patrullas	1%
Aplicar la ley	1%
	100%



CAPITULO III. ENCUESTA SOBRE EDUCACION VIAL EN PUEBLA

3.1. METODOLOGIA DE LA ENCUESTA

La encuesta se llevo a cabo con un muestreo aleatorio simple tomando a aquellas personas que conducen algún tipo de vehículo ya sea de carga, transporte publico o particular

Se aplicaron 312 encuestas de manera directa, en forma de entrevistas

El nivel de confianza para este estudio es igual a 95 % con un grado de error de +/- 5%

3.3. OBJETIVOS DE LA ENCUESTA

El Objetivo de la Encuesta es conocer el Grado de Educación Vial de la sociedad poblana, para saber qué tanto repercute en la aplicación de la medida de condonación de multas de tránsito.

3.2. FORMATO DE LA ENCUESTA

ENCUESTA SOBRE LA EDUCACION VIAL DE LOS AUTOMOVILISTAS DEL MUNICIPIO DE PUEBLA

Edad		c) 36-45		Sexo	
a) 18-25	☐	d) 46-55	☐	Masculino	☐
b) 26-35	☐	e) 56 o más	☐	Femenino	☐

1 - ¿Maneja Usted algún tipo de vehículo, ya sea de carga, transporte público o particular?
SI ☐ (Continuar encuesta) NO ☐ (Muchas gracias)

1 - Podría mencionar ¿Cuáles son los requisitos que establece el Reglamento de Seguridad Vial y Tránsito de Puebla para poder conducir un vehículo?

a) _____
b) _____
c) _____

2 - De acuerdo al Nuevo reglamento de Tránsito para el Municipio de Puebla, ¿Conoce Usted la clasificación de señales fijas que existen para regular el tránsito?

SI ☐ (Continuar encuesta) NO ☐ (Pasar a la pregunta 3)

2a - ¿Cuáles son?

a) Preventivas ☐ b) Restrictivas ☐ c) Informativas ☐

3 - Me podría decir qué significado tienen las señales que se le muestran en la siguiente hoja (Seguir el orden)

1 Curva	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
2 Doble circulación	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
3 Pendiente peligrosa	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
4 Estrechamiento simétrico	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
5 Prohibido rebasar	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
6 Prohibido el retorno	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
7 Conserve su derecha	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
8 Peso restringido	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
9 Discapacitados	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
10 Parada de autobus	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
11 Mecánico	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐
12 Información	☐	Tiene la idea	☐	No sabe	☐

4 - Con que luz del semáforo relaciona las siguientes indicaciones

a) Siga V R A b) Prevención V R A C) Alto V R A

5 - Podría usted decirme ¿qué significan las siguientes señales que hacen los agentes de tránsito para controlar el tráfico?

a) Cuando el agente levanta el brazo derecho en posición vertical

Alto ☐ No sabe ☐

b) Un toque corto con su silbato

Alto General ☐ No sabe ☐

c) Frente y espalda del agente de Tránsito

Alto ☐ No sabe ☐

d) Dos toques cortos con su silbato

Adelante ☐ No sabe ☐

e) Un toque largo con su silbato

Prevención ☐ No sabe ☐

f) tres toques largos con su silbato

Alto general ☐ No sabe ☐

6 - ¿De que lado de la calle está permitido el estacionamiento por lo general?

Izquierdo ☐ No sabe ☐

7 - ¿En qué casos esta prohibido el estacionamiento a vehículos?

8 - Por regla general ¿de qué lado deben de circular los vehículos ?

Derecha ☐ No sabe ☐

9 - ¿En qué casos pueden los vehículos circular por el lado izquierdo?

10 - ¿Cuál es el límite de velocidad cuando la vía pública carezca de señalamientos en ?

a) Vía rápida o primaria (Blvds o Av Con camellón)

60 KM/H ☐ Otra

b) Vía secundaria (calles del centro histórico o Av Sin camellón)

40 KM/H ☐ Otra

11 - ¿Cuál es el límite de velocidad cuando se circula frente a escuelas, hospitales o centros de reunión durante las horas en que sean habitualmente frecuentados?

20 KM/H o menos ☐ Otra

12- ¿En qué casos queda prohibido a los conductores de vehículos estar circulando según el Reglamento de Tránsito?

13 - ¿Sabe usted con qué fin se suspendieron las multas de tránsito?

14 - ¿Qué tan de acuerdo o en desacuerdo esta usted con la medida de suspender las multas de tránsito? (Leer a, b, d y e)

a) Totalmente de acuerdo ☐ b) De acuerdo ☐ c) Ni de acuerdo ni en Desacuerdo ☐

d) En desacuerdo ☐ e) Totalmente en desacuerdo ☐

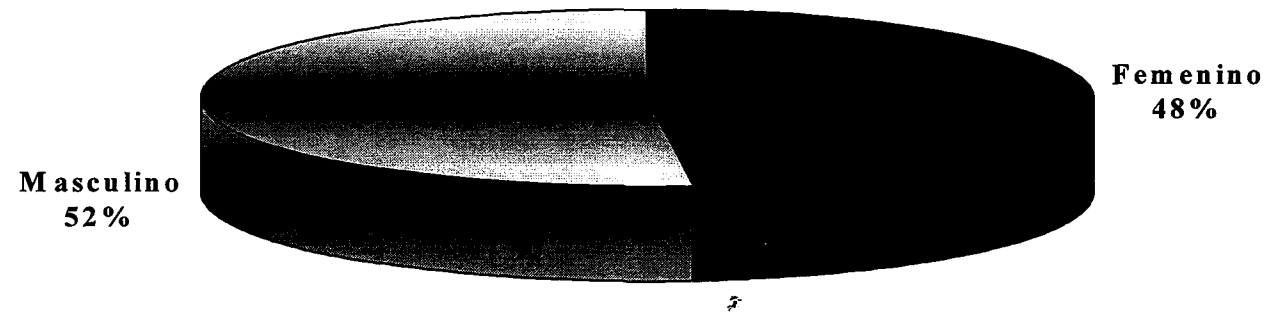
15 - ¿Por qué?

ENCUESTA

2

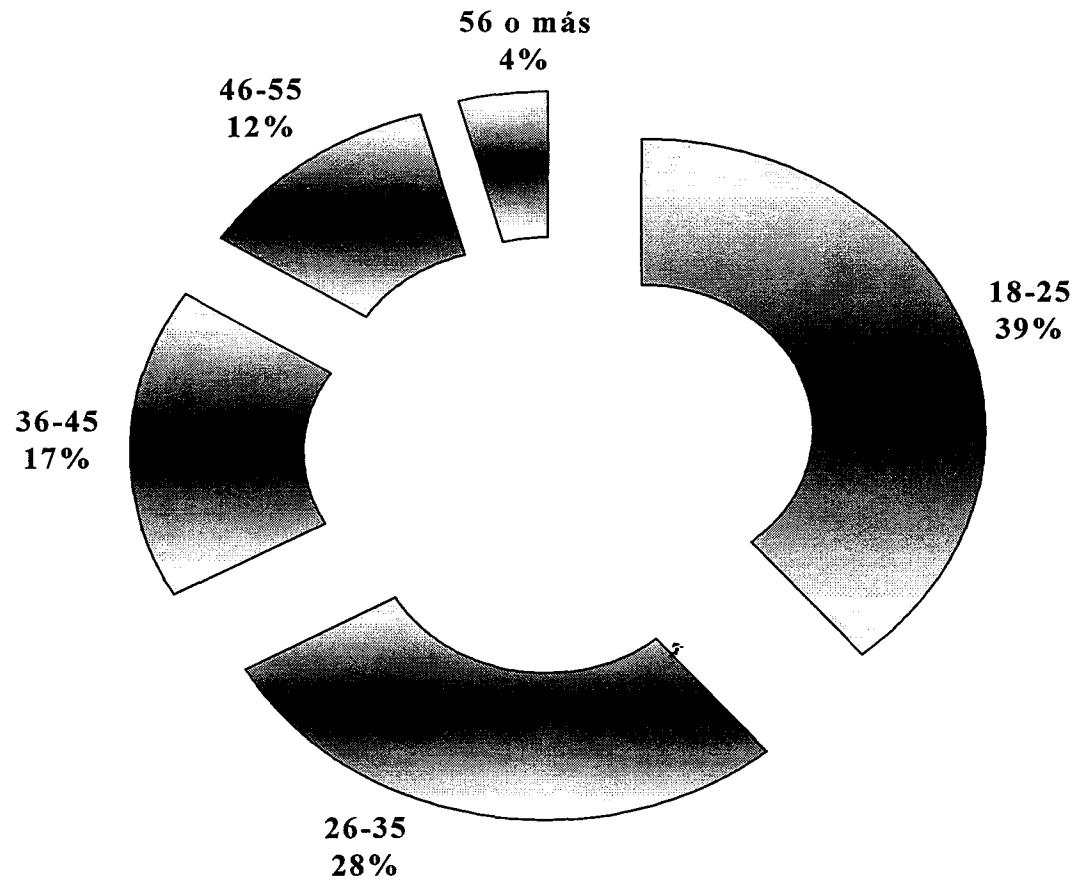
SEXO DE LOS ENCUESTADOS

EDAD



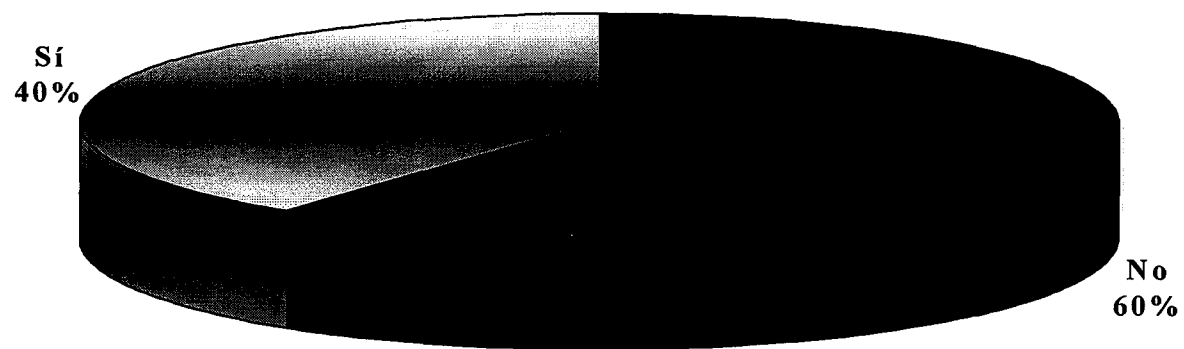
Encuesta sobre Educación Vial

RANGOS DE EDAD



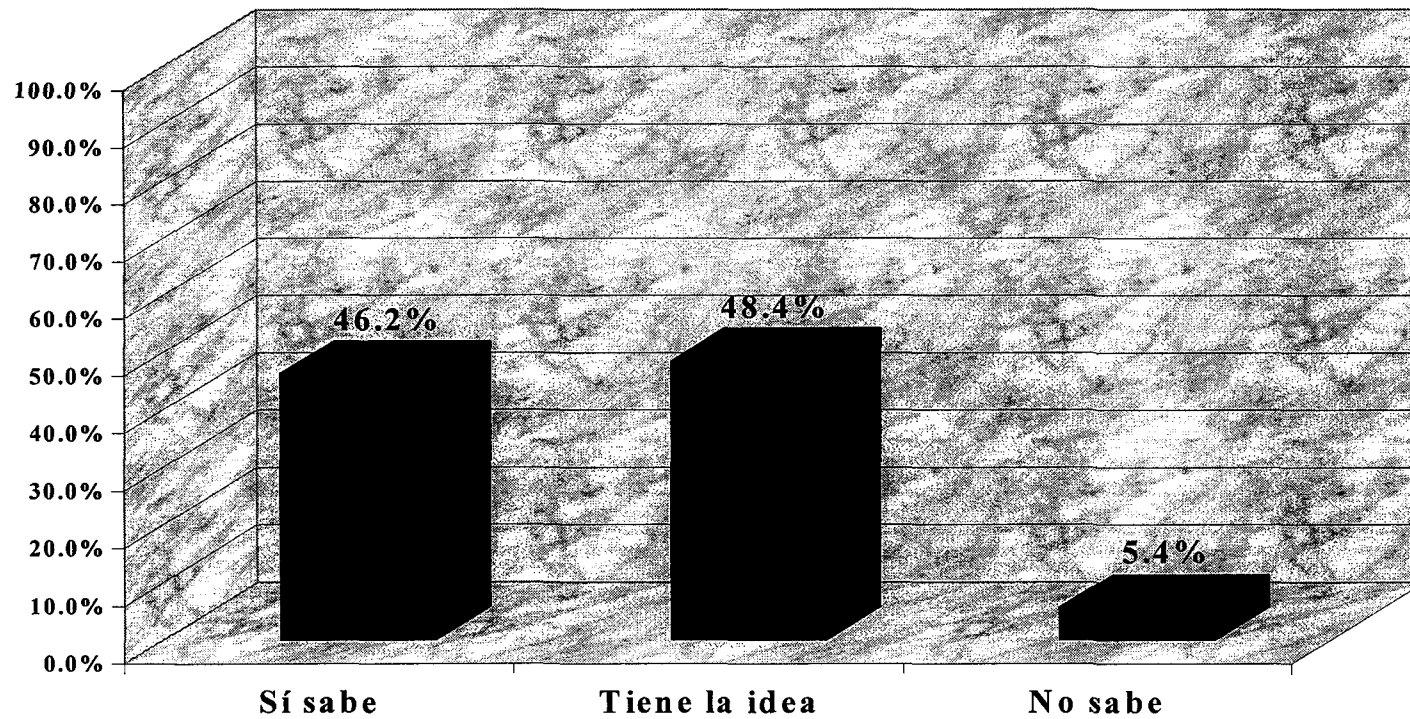
Encuesta sobre Educación Vial

¿CONOCE LA CLASIFICACION DE SEÑALES FIJAS?



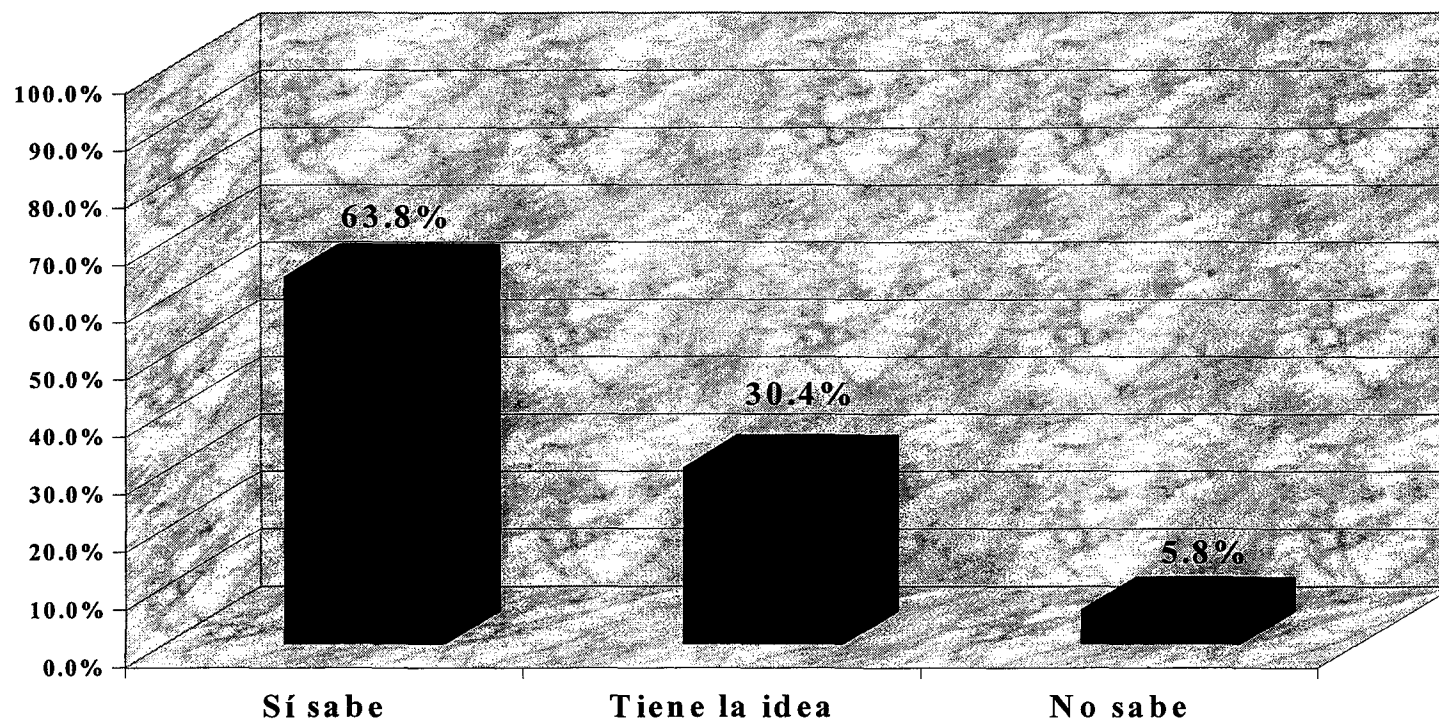
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA
SIGUIENTE SEÑAL?
CURVA**



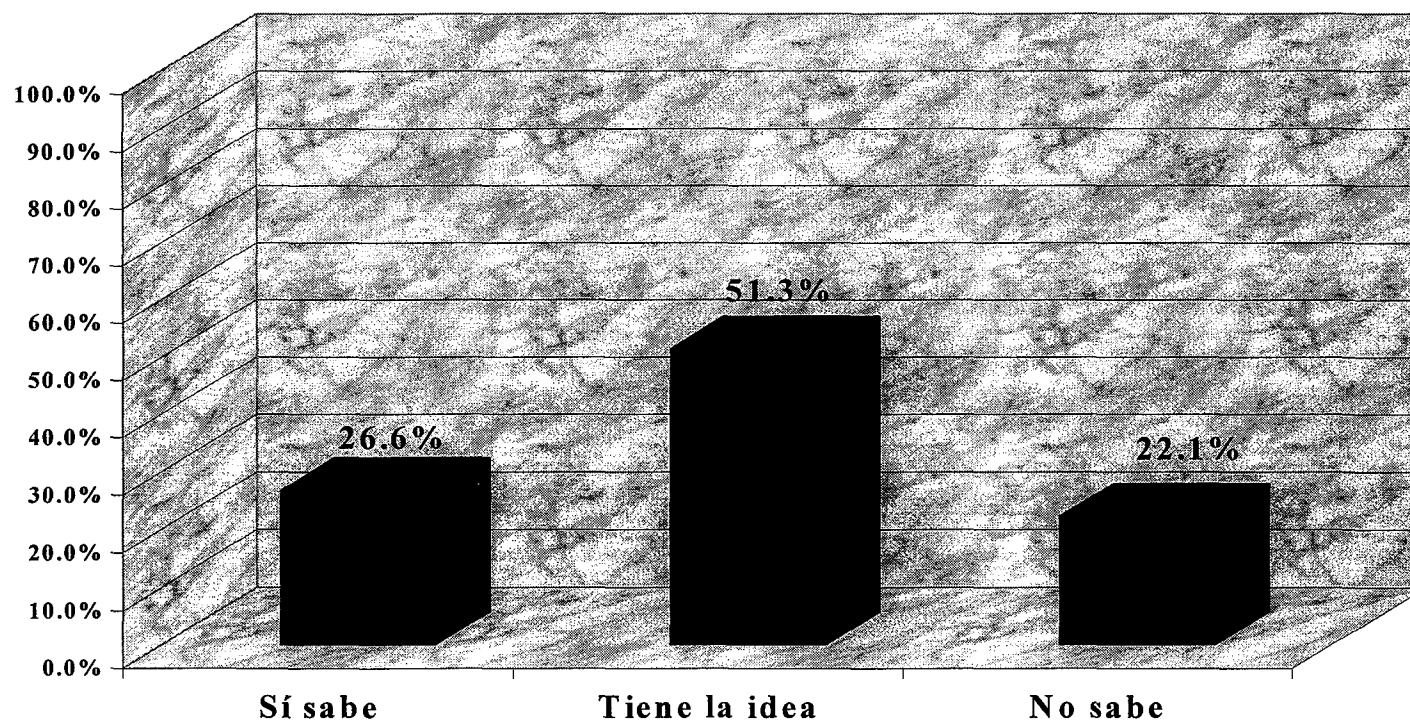
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL?
DOBLE CIRCULACION**



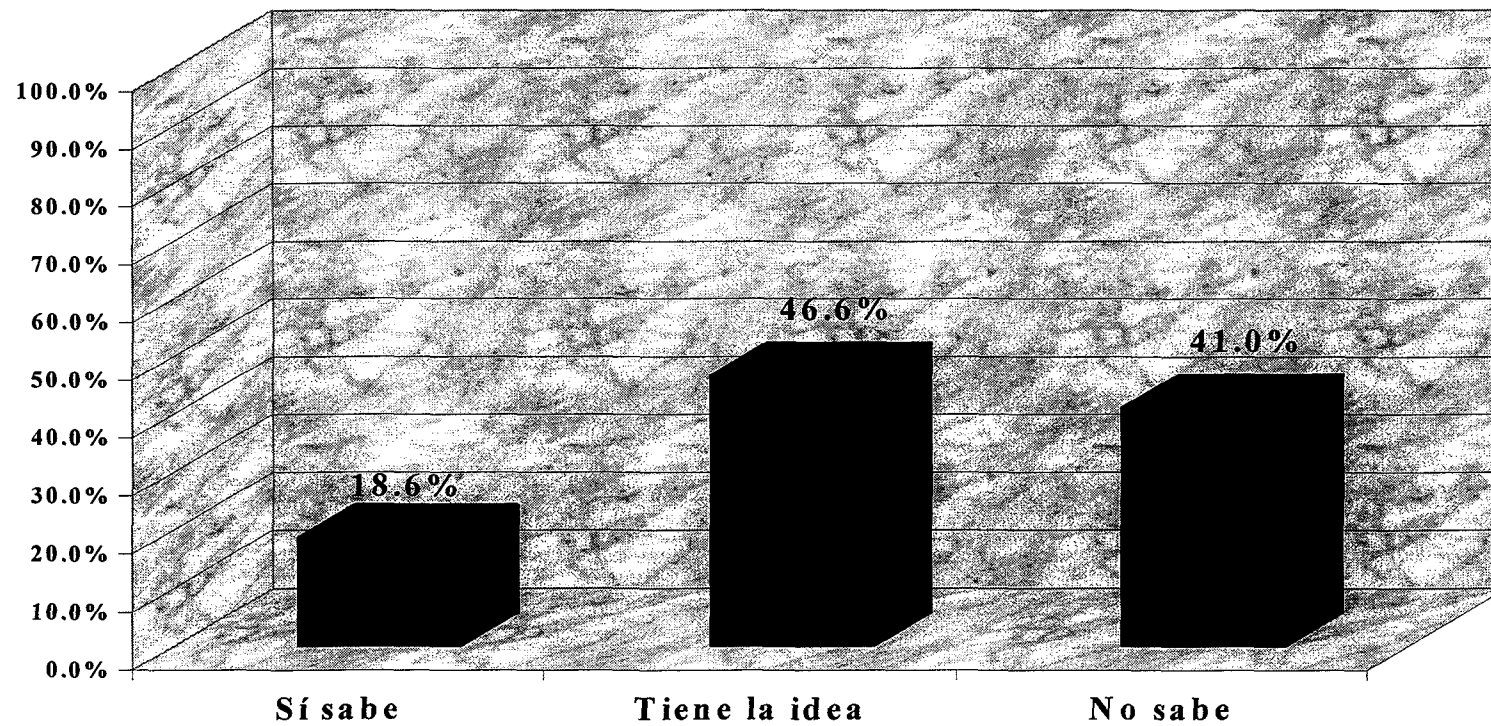
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL?
PENDIENTE PELIGROSA**



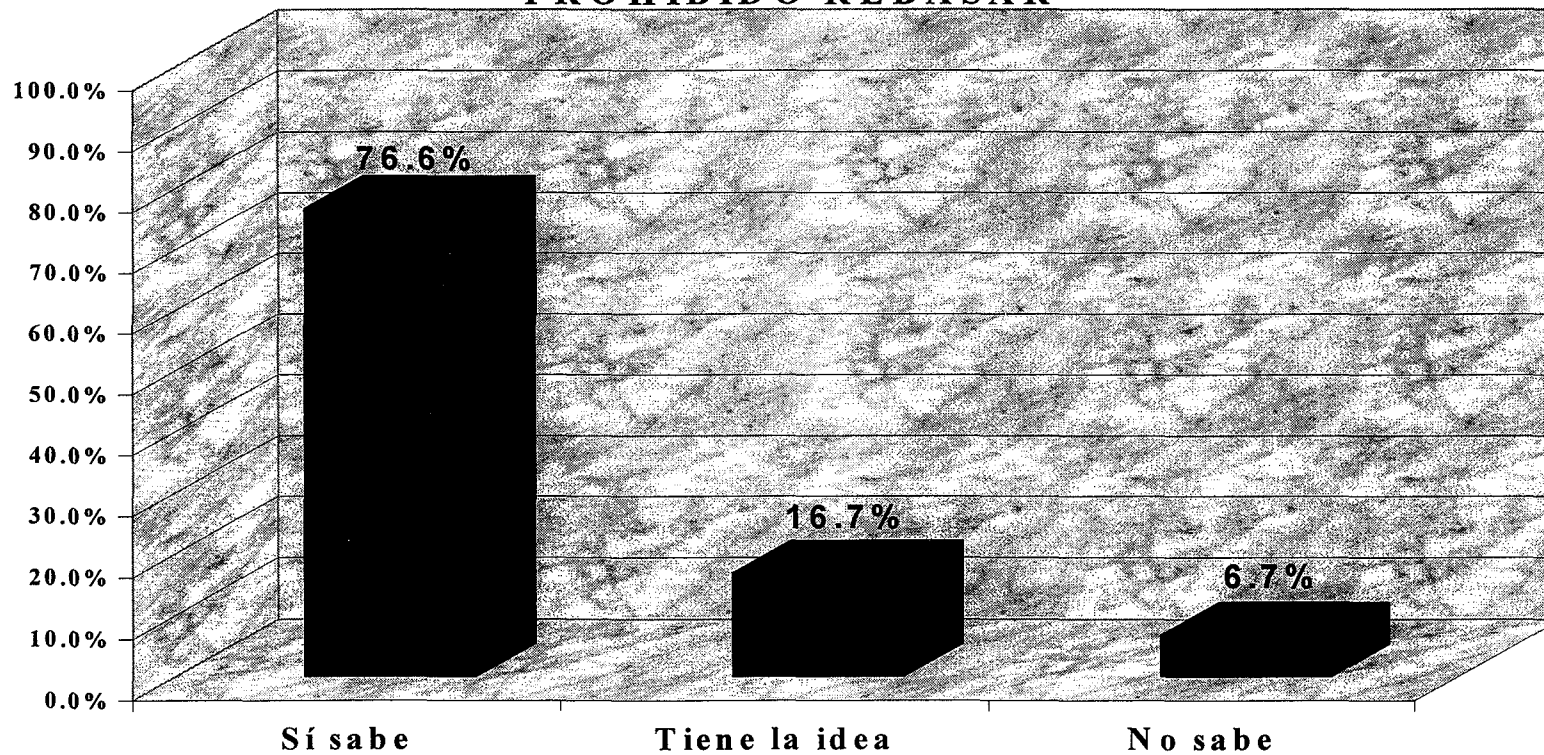
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA?
ESTRECHAMIENTO SIMETRICO**



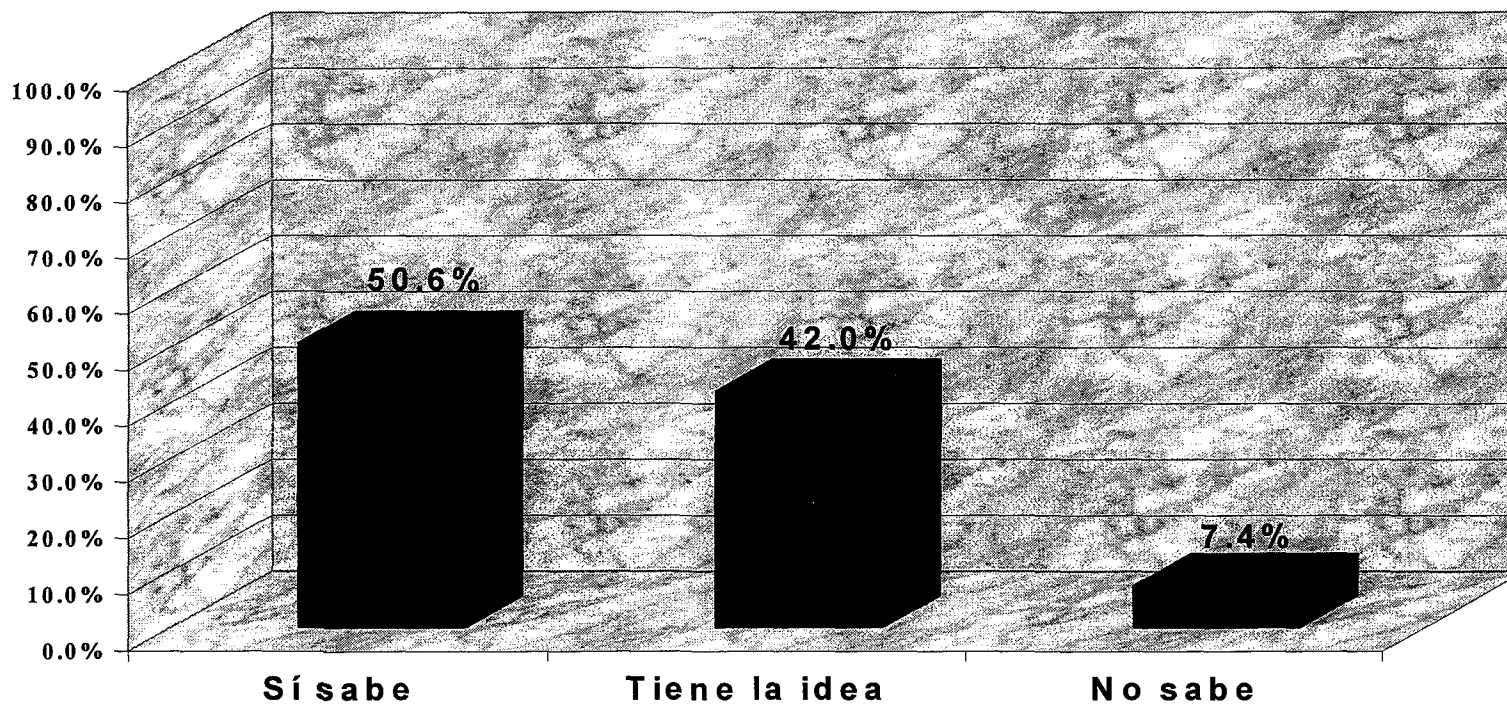
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL?
PROHIBIDO REBASAR**



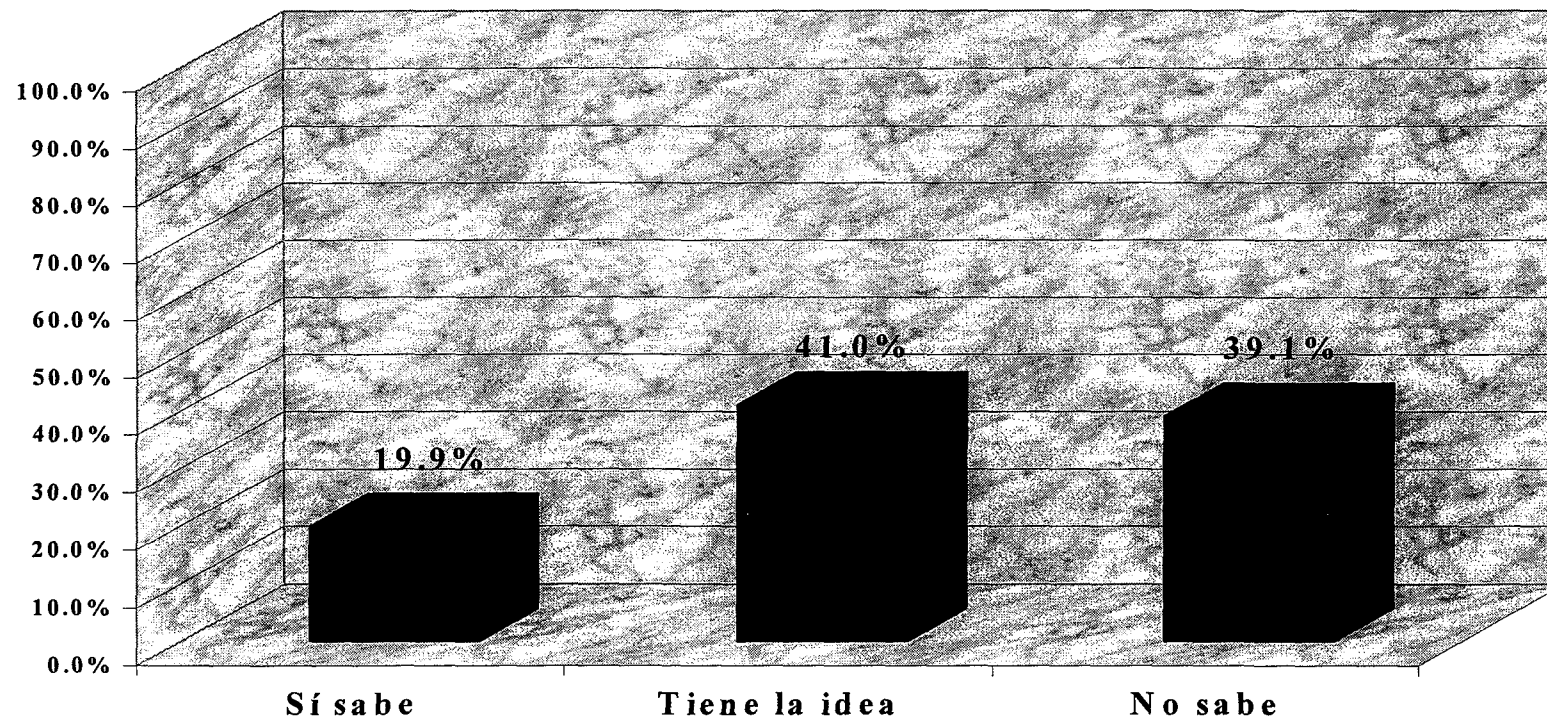
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA
PROHIBIDO EL RETORNO**



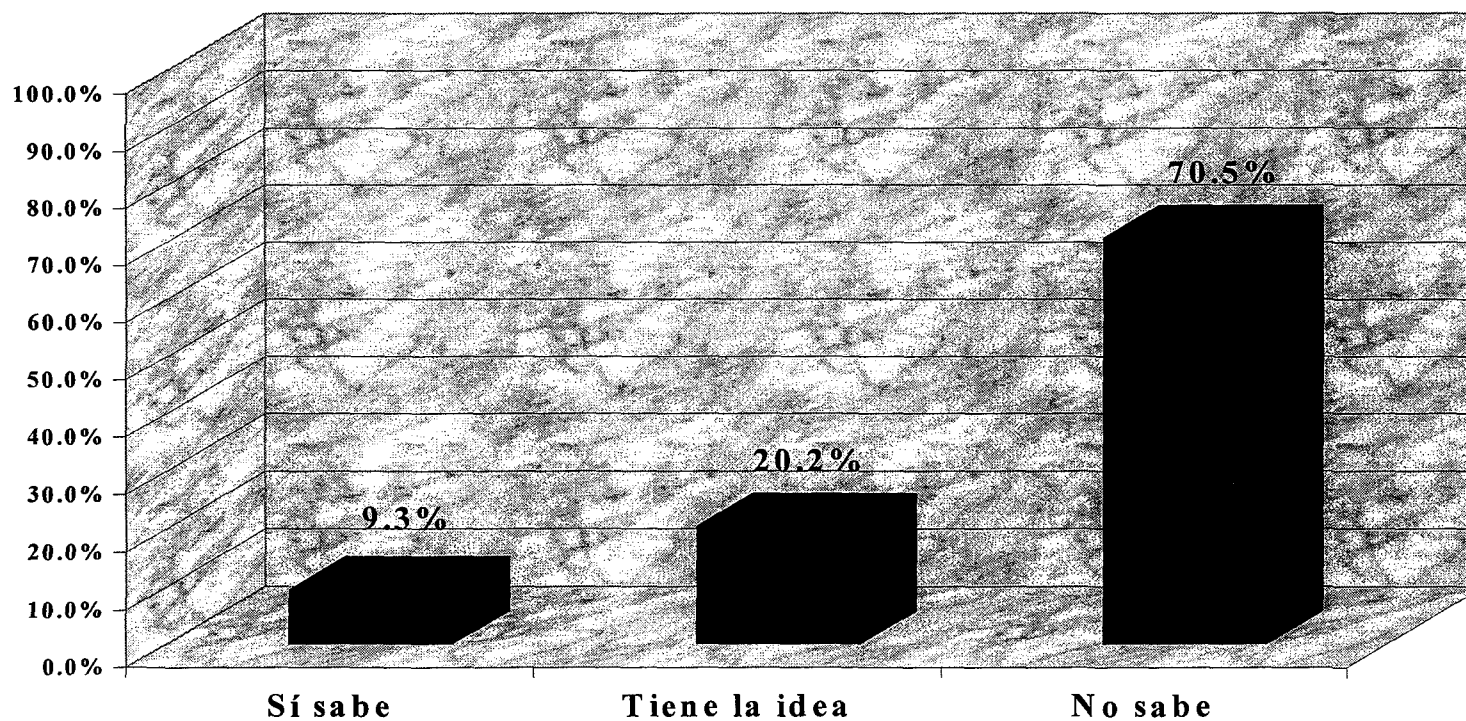
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA
CONSERVE SU DERECHA**



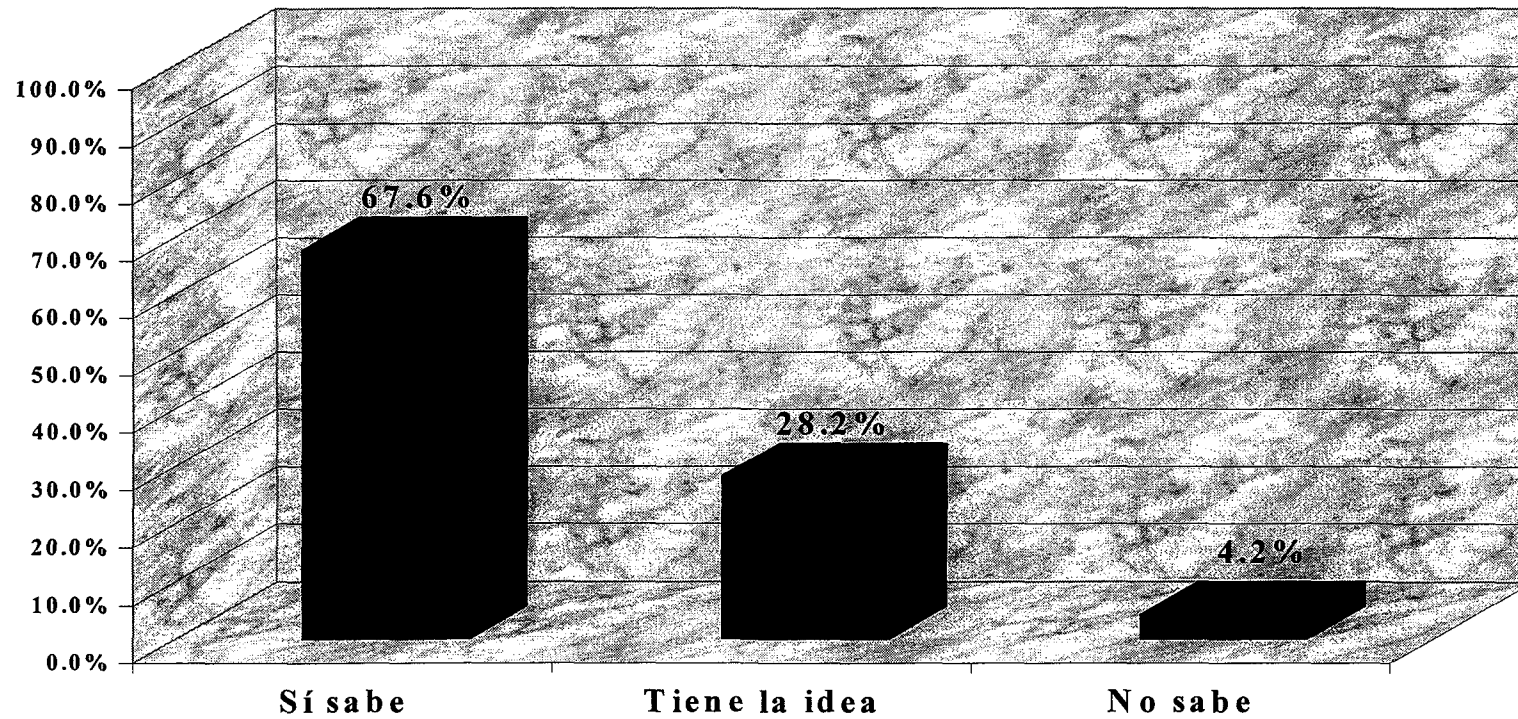
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE SEÑAL
FIJA
PESO RESTRINGIDO**



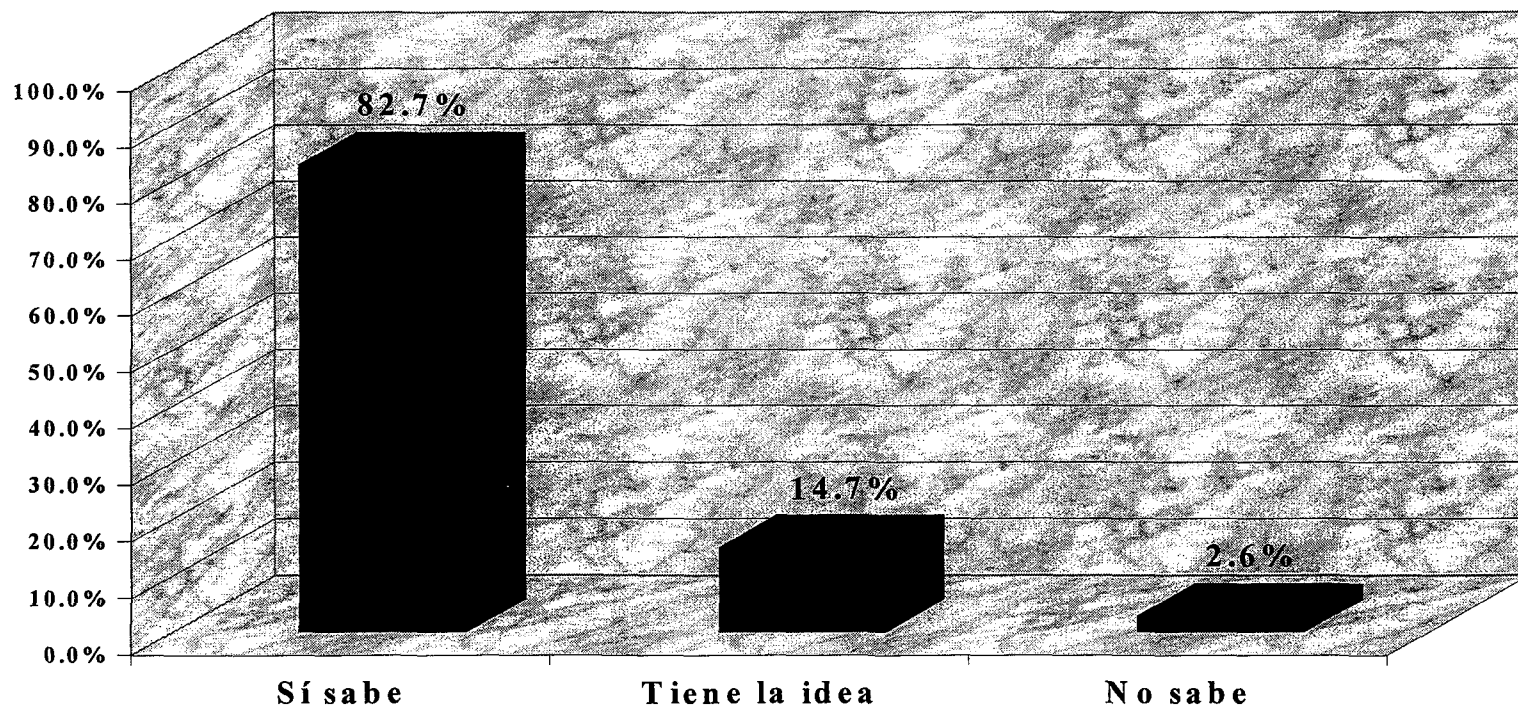
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA
DISCAPACITADOS**



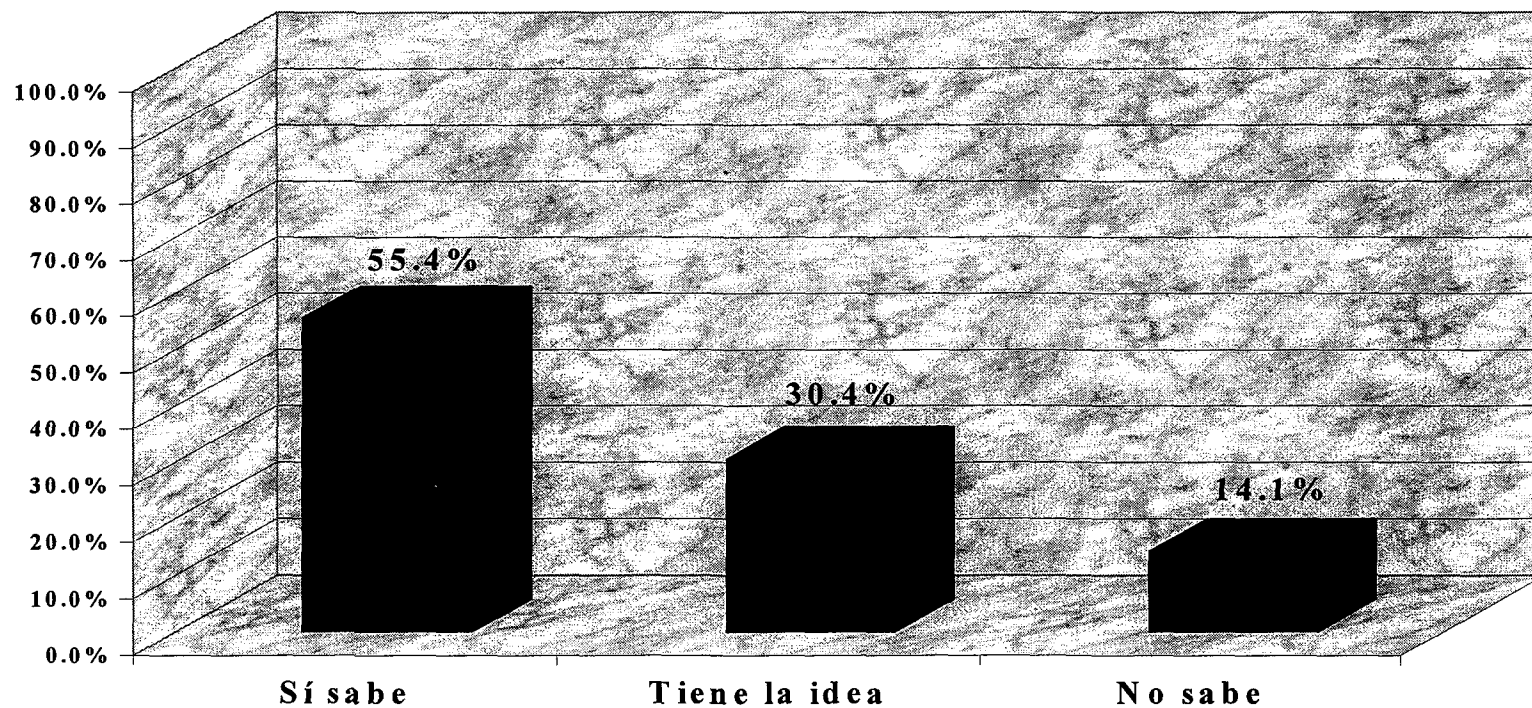
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA
PARADA DE AUTOBUS**



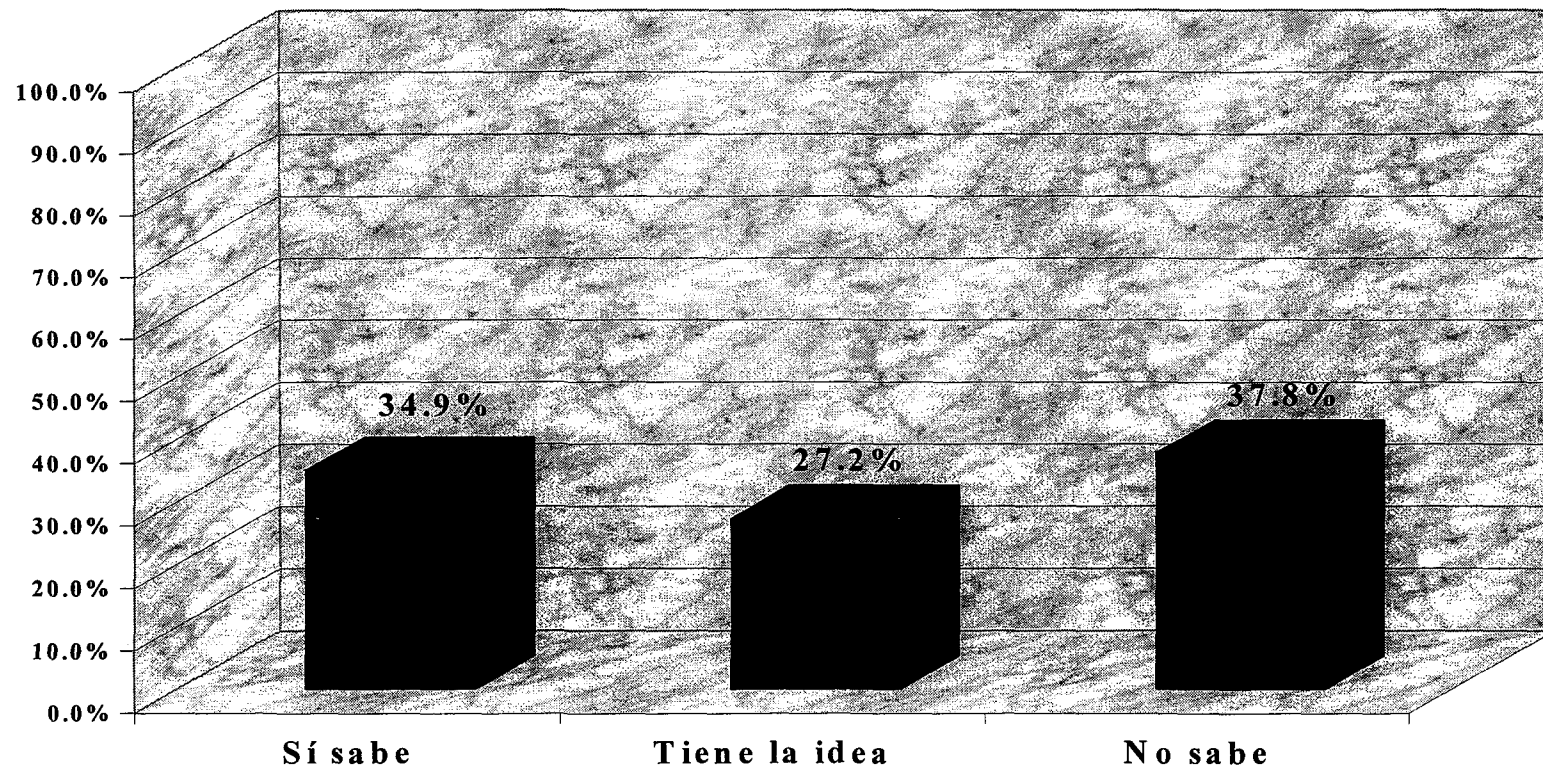
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA
MECANICO**



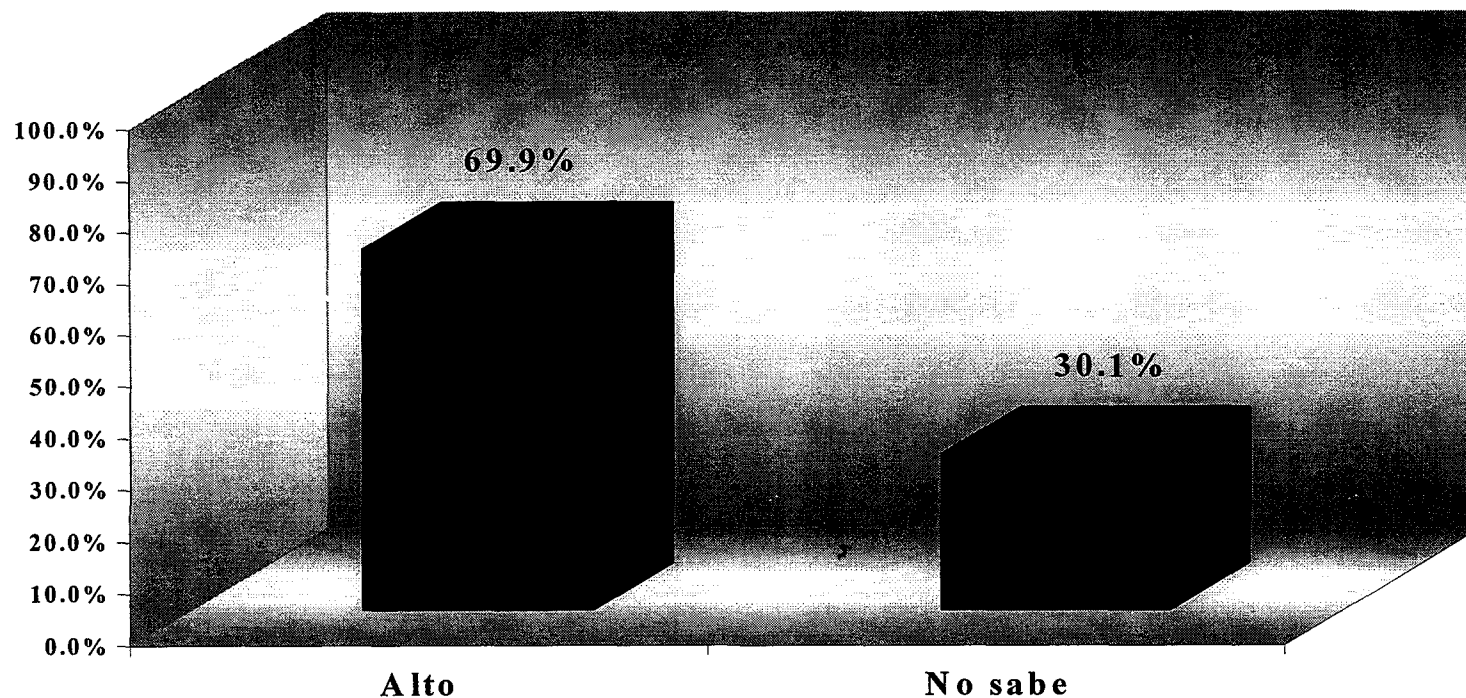
Encuesta sobre Educación Vial

**CONOCE USTED EL SIGNIFICADO DE LA SIGUIENTE
SEÑAL FIJA INFORMACION**



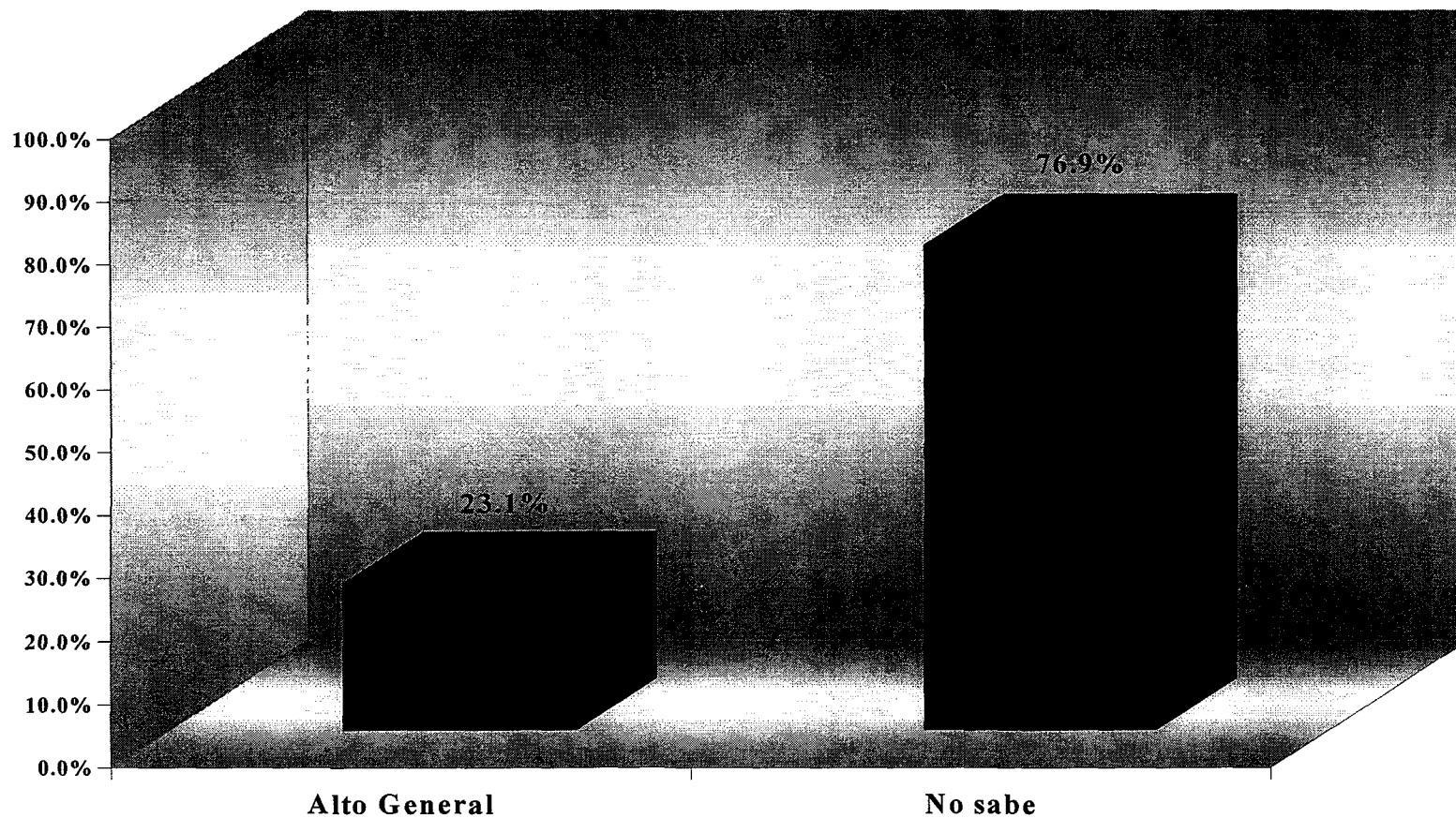
Encuesta sobre Educación vial

**¿PODRIA DECIRME QUE SIGNIFICAN LAS
SIGUIENTES SEÑALES HUMANAS PARA CONTROLAR
EL TRANSITO?
ALTO**



Encuesta sobre Educación Vial

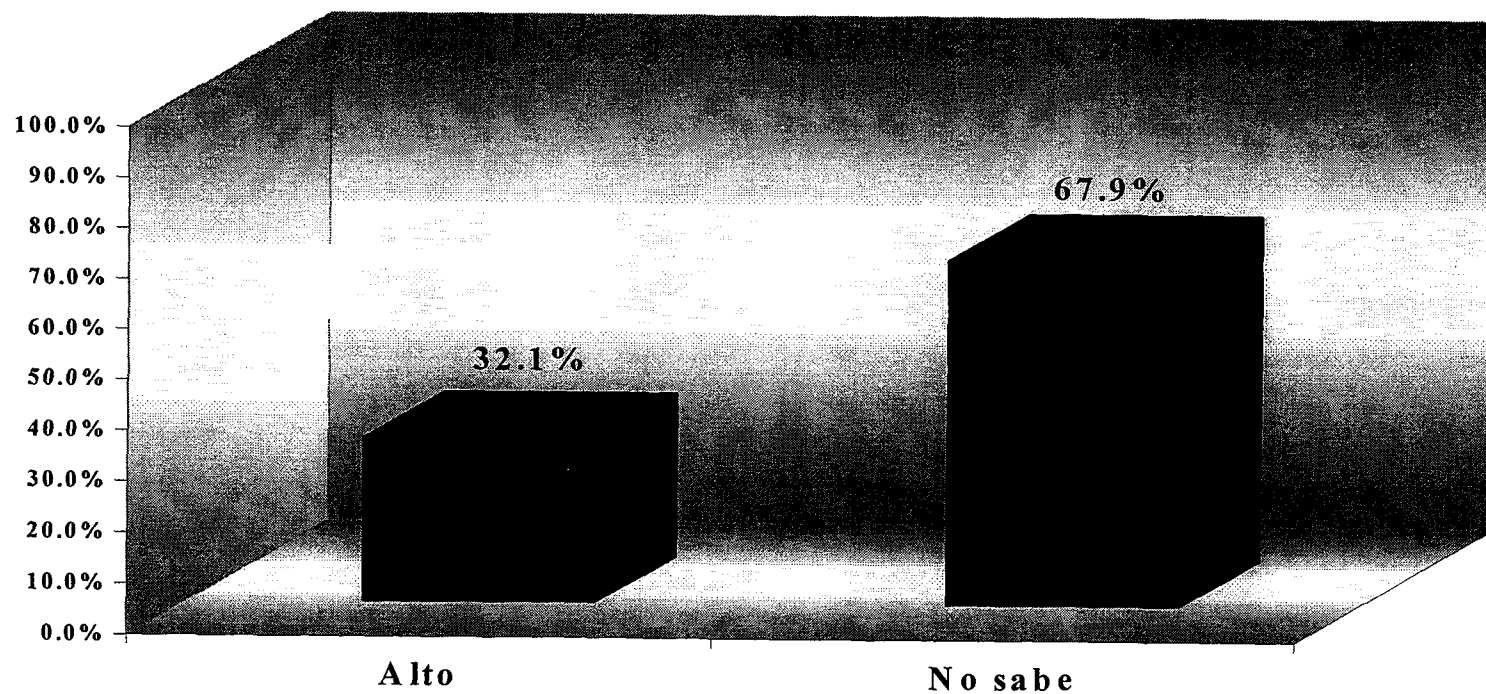
**¿PODRIA DECIRME QUE SIGNIFICAN LAS SIGUIENTES SEÑALES
HUMANAS UTILIZADAS PARA CONTROLAR EL TRANSITO?
ALTO GENERAL**



Encuesta sobre Educación Vial

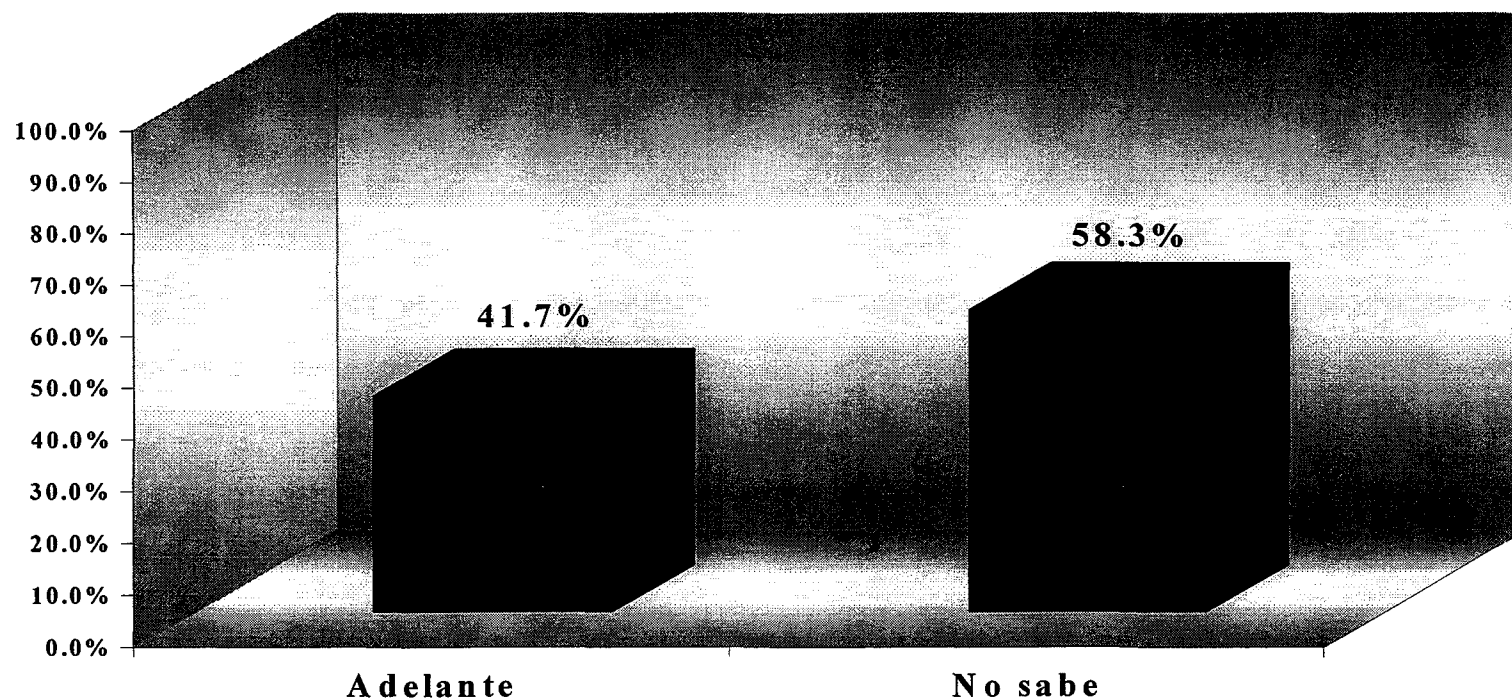
**¿PODRIA DECIRME QUE SIGNIFICAN LAS
SIGUENTES SEÑALES HUMANAS PARA CONTROLAR
EL TRANSITO?**

ALTO



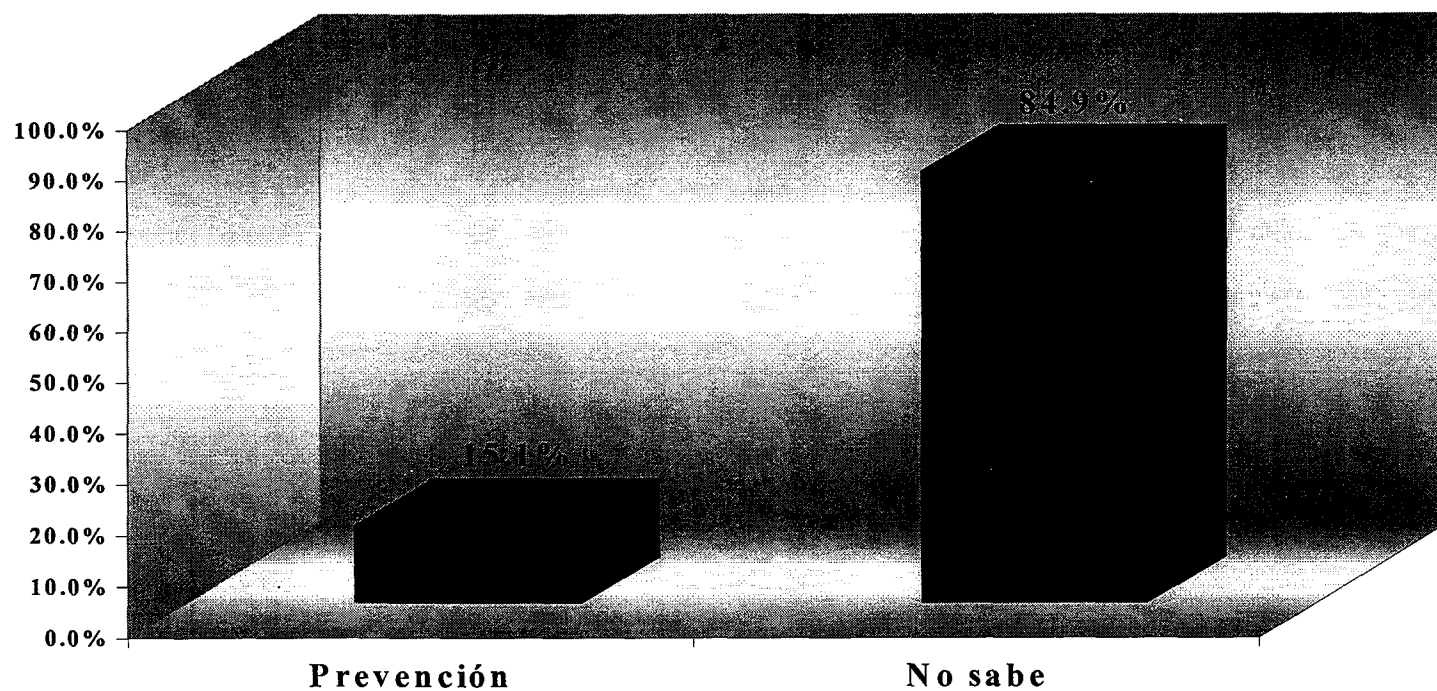
Encuesta sobre Educación Vial

**¿PODRIA DECIRME QUE SIGNIFICAN LAS
SIGUIENTES SEÑALES HUMANAS PARA CONTROLAR
EL TRANSITO?
ADELANTE**



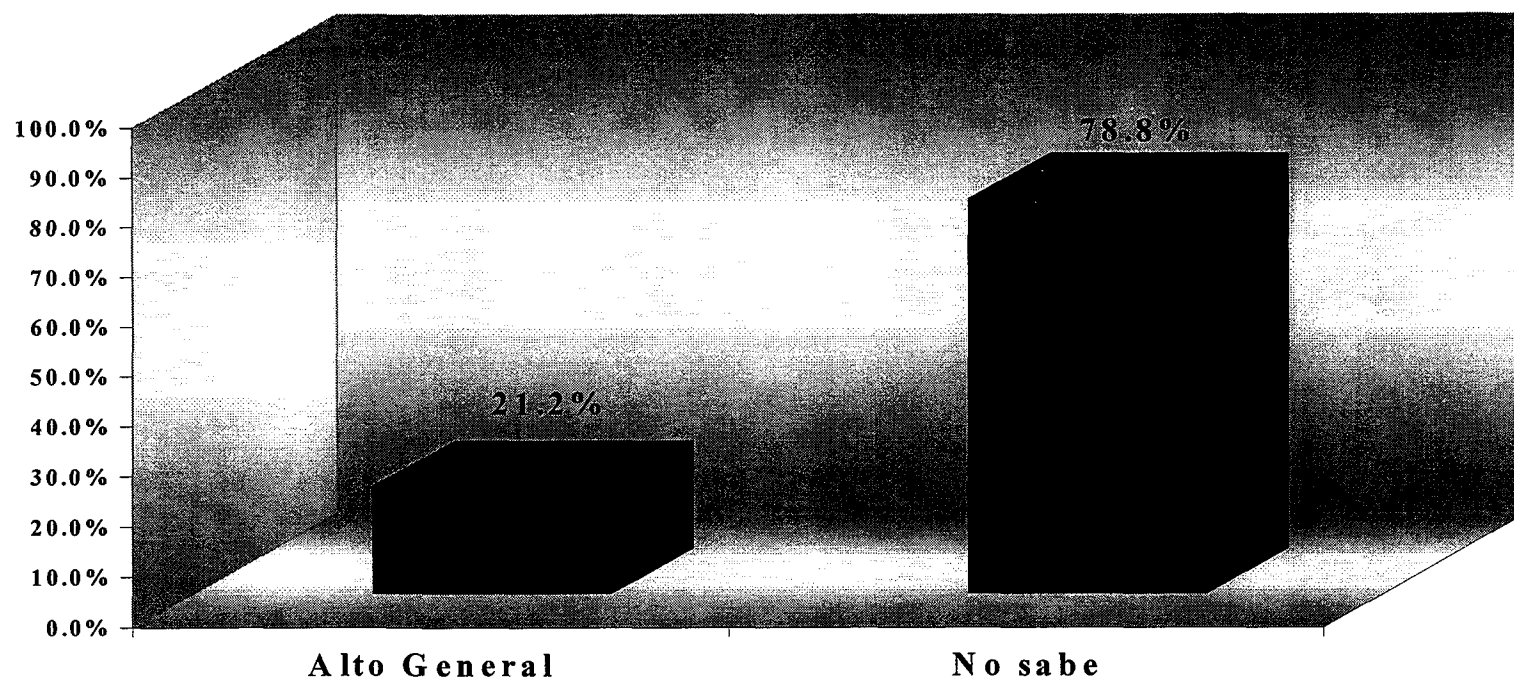
Encuesta sobre Educación Vial

**¿PODRIA DECIRME QUE SIGNIFICADO DE LAS
SIGUIENTES SEÑALES HUMANAS UTILIZADAS PARA
CONTROLAR EL TRANSITO?
PREVENCION**



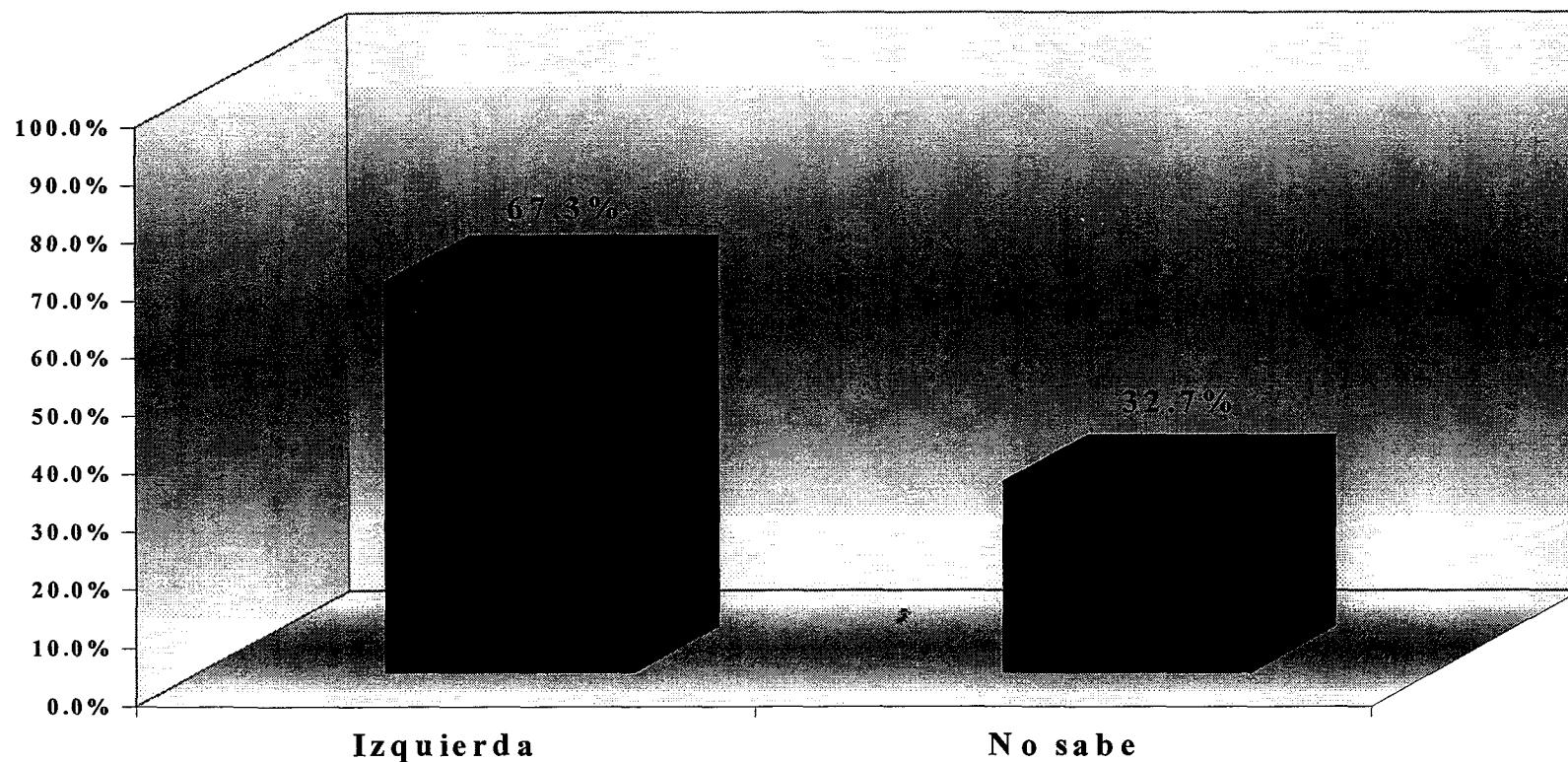
Encuesta sobre Educación Vial

**¿PODRIA DECIRME EL SIGNIFICADO DE LAS
SIGUIENTES SEÑALES HUMANAS UTILIZADAS PARA
CONTROLAR EL TRANSITO?
ALTO GENERAL**



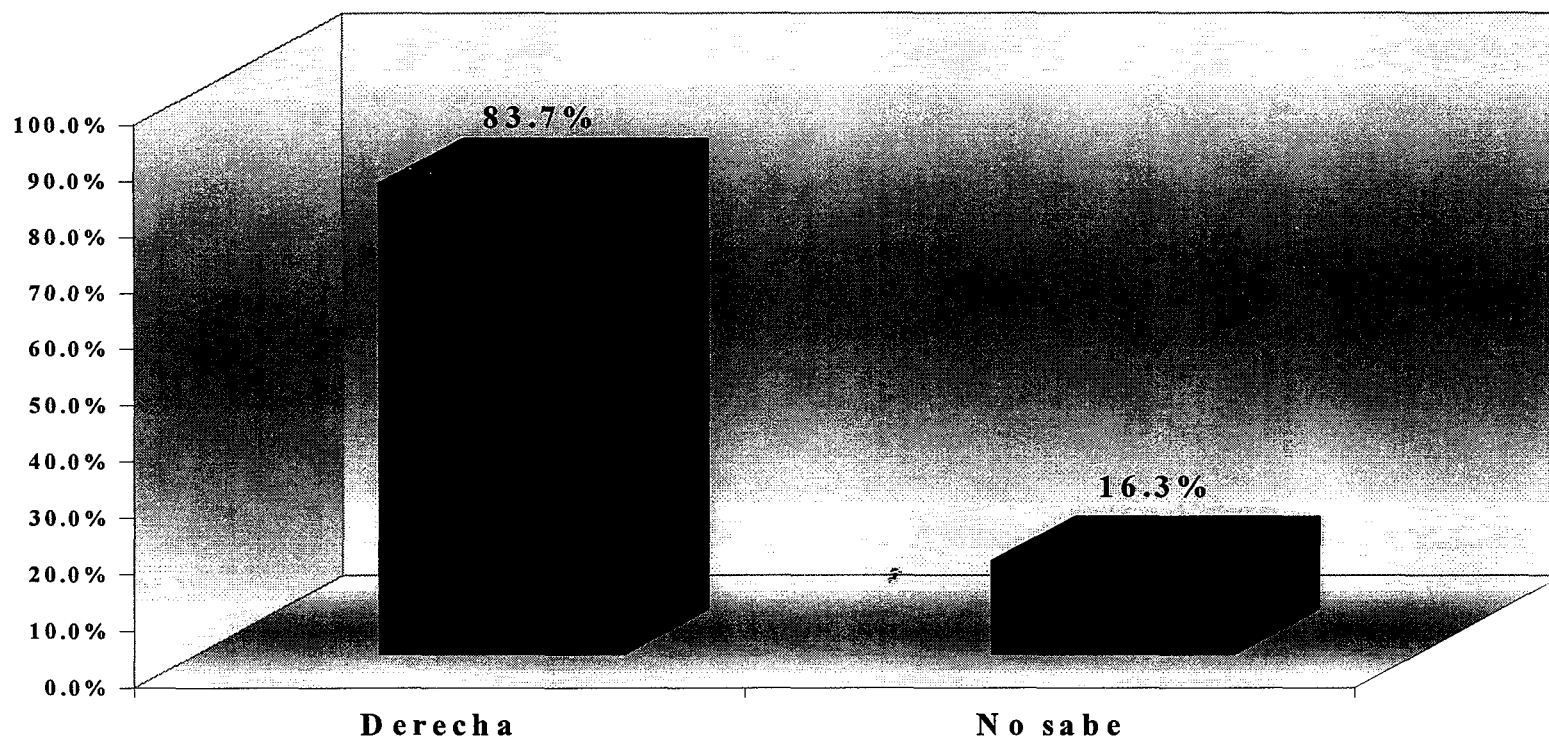
Encuesta sobre Educación Vial

¿DE QUE LADO DE LA CALLE ESTA PERMITIDO EL ESTACIONAMIENTO EN GENERAL?



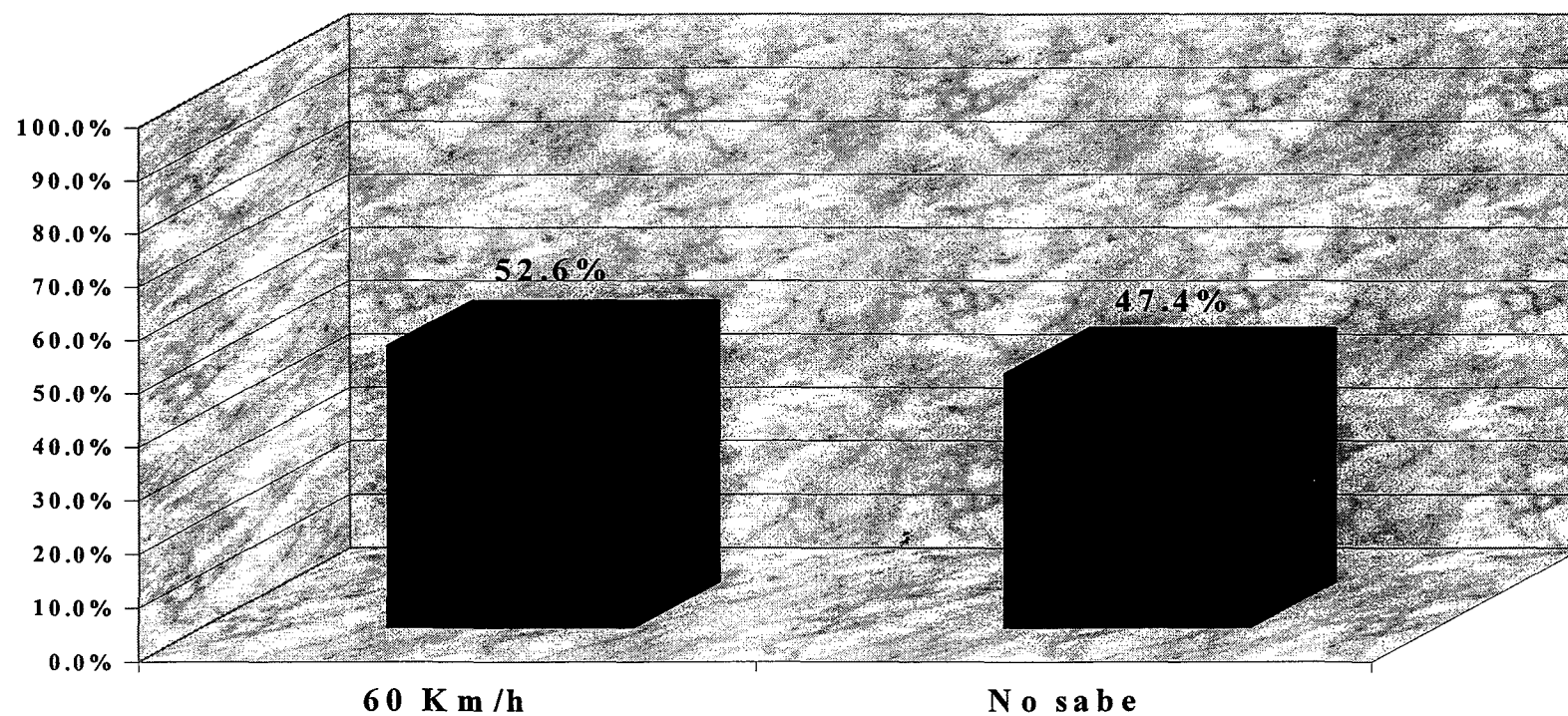
Encuesta sobre Educación Vial

**POR REGLA GENERAL ¿DE QUE LADO DEBEN
CIRCULAR LOS VEHICULOS?**



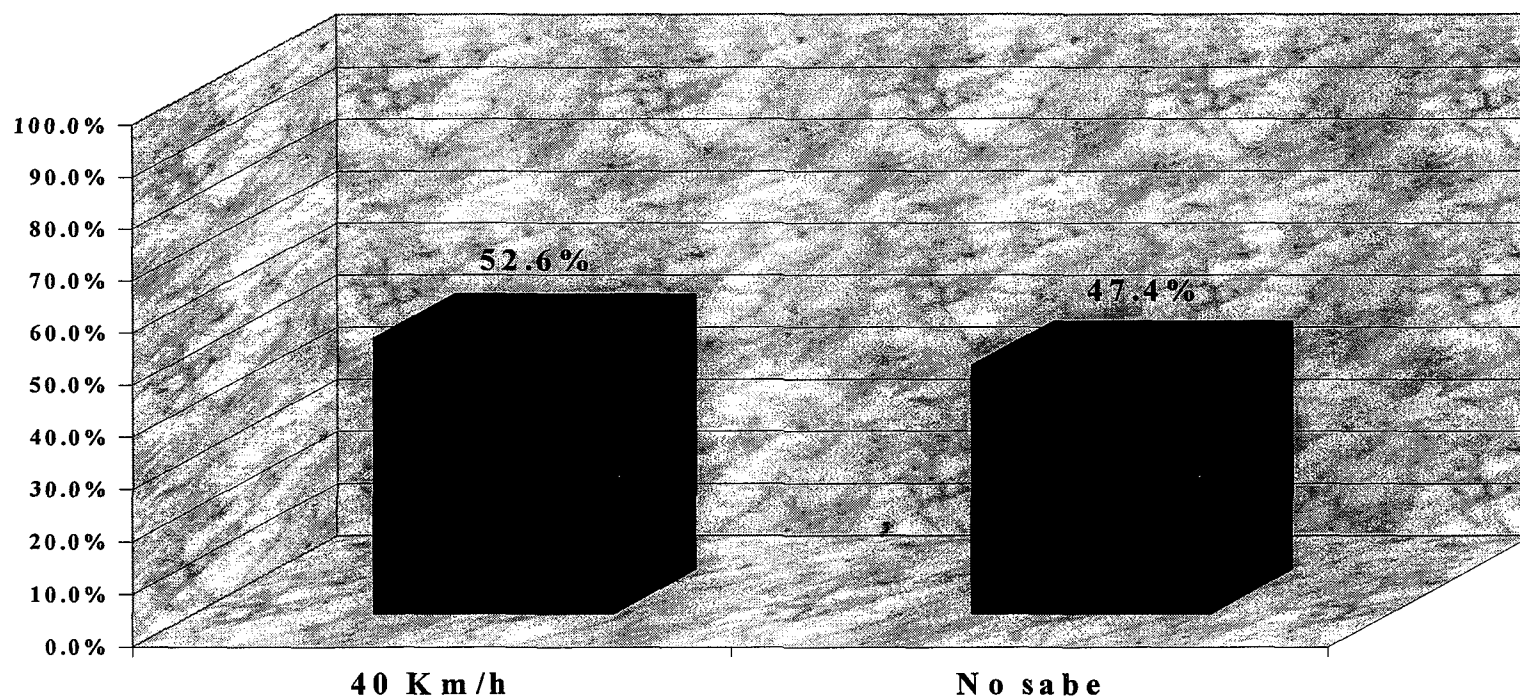
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CUAL ES EL LIMITE DE VELOCIDAD CUANDO SE
CAREZCA DE SEÑALAMIENTOS EN VIA RAPIDA O
PRIMARIA?**



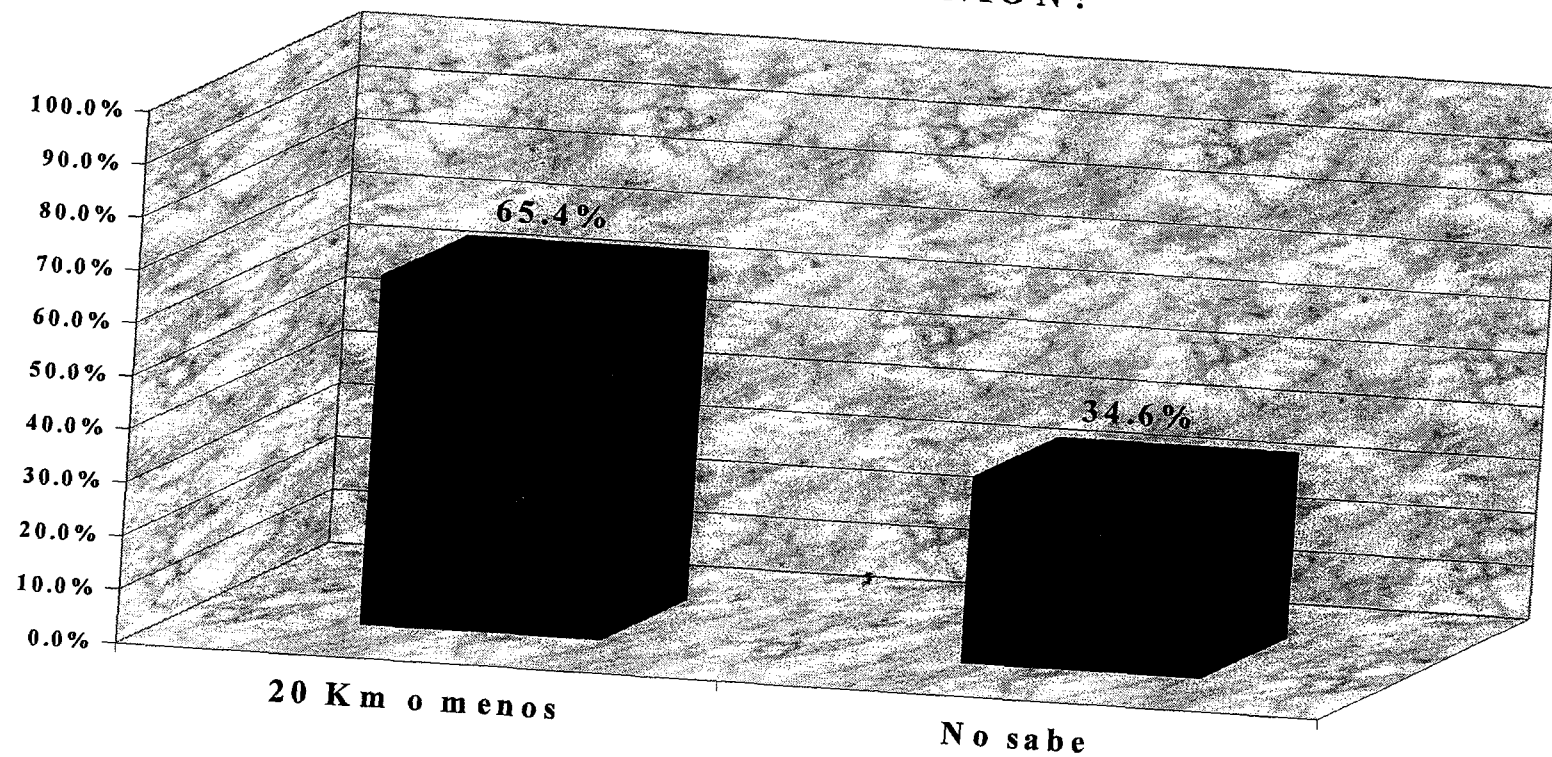
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CUAL ES EL LIMITE DE VELOCIDAD CUANDO LA
VIA PUBLICA CARECE DE SEÑALAMIENTOS EN VIA
SECUNDARIA?**



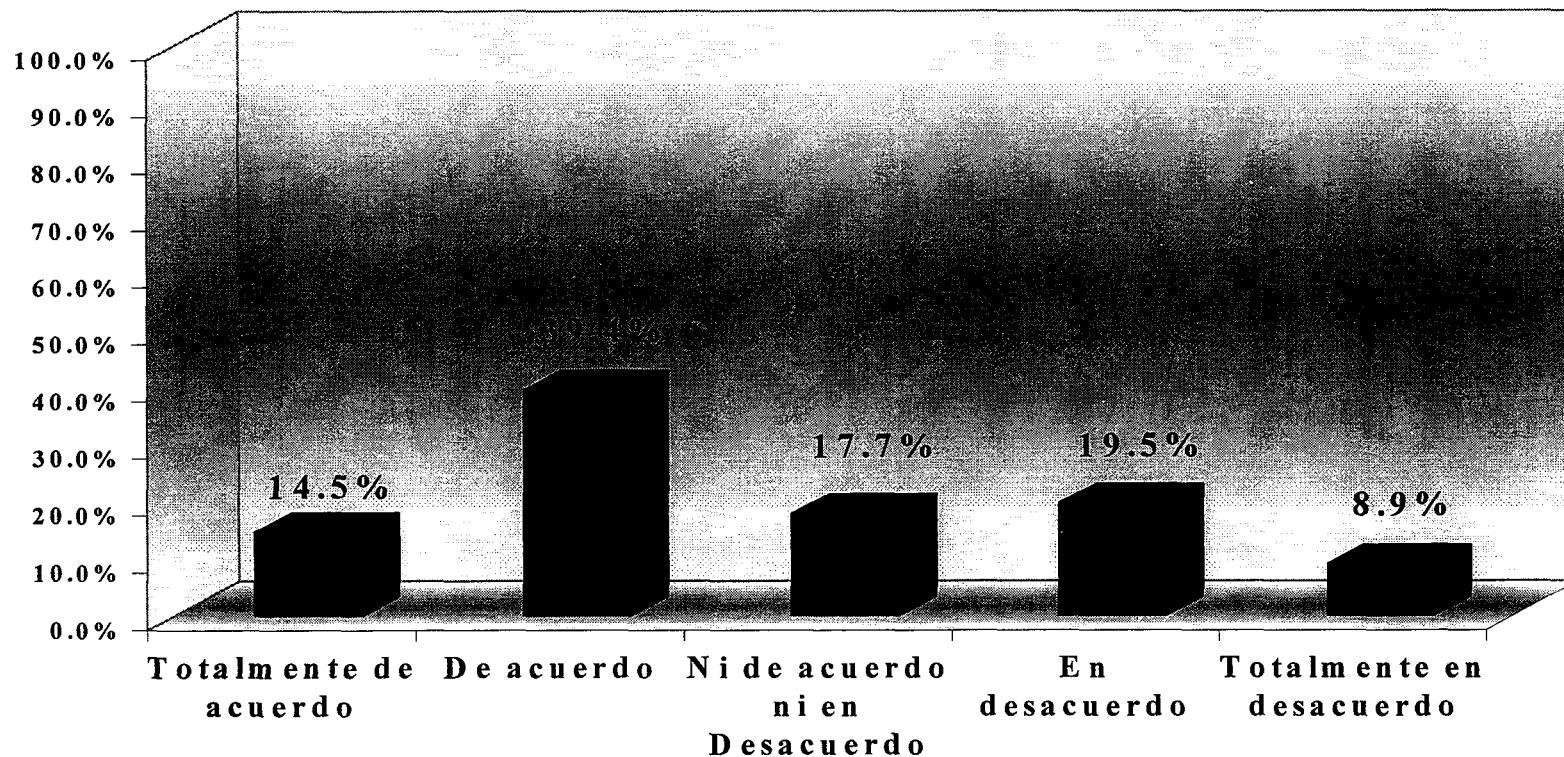
Encuesta sobre Educación Vial

**¿CUAL ES EL LIMITE DE VELOCIDAD CUANDO SE
CIRCULA FRENTE A ESCUELAS, HOSPITALES O
CENTROS DE REUNION?**



Encuesta sobre Educación Vial

**¿QUE TAN DE ACUERDO O EN DESACUERDO ESTA
CON LA MEDIDA DE SUSPENDER LAS MULTAS DE
TRANSITO?**



Encuesta sobre Educación Vial

Encuesta sobre Educación Vial

1.- PODRIA MENCIONAR ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE EL REGLAMENTO DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA?

Tercera Mención

No contestó	56.4%
Licencia	7.3%
Saber manejar	5.9%
Documentos al corriente	5.6%
Respetar el Reglamento de Tránsito	4.3%
Usar cinturón de seguridad	2.6%
Estar en pleno uso de sus facultades mentales	2.6%
Ser mayor de edad	2.6%
No sabe	2.3%
Tener coche	1.3%
No estar alcoholizado	1.3%
*Otros	7.6%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

7.- ¿EN QUÉ CASOS ESTÁ PROHIBIDO EL ESTACIONAMIENTO A VEHÍCULOS?

Entradas y salidas	15.7%
Lugares señalados	13.1%
Vías rápidas	12.9%
Doble fila	9.5%
Cocheras	8.8%
Hospitales	7.1%
Líneas amarillas	5.2%
No sabe	4.1%
Centro Histórico	3.9%
Esquinas	2.8%
Dependencias públicas	1.7%
Lado derecho de la calle	1.7%
*Otros	13.4%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

9.- ¿EN QUÉ CASOS PUEDEN LOS VEHÍCULOS CIRCULAR POR EL LADO IZQUIERDO DE LA CALLE?

Para rebasar	60.7%
No sabe	11.8%
Para ir a mayor velocidad	5.6%
Para dar vuelta a la izquierda	5.0%
Obstrucción	4.3%
Si está señalado	1.5%
Calle de un solo carril	1.5%
Para estacionarse	0.9%
Siempre está permitido	0.9%
Cuando no hay coches estacionados	0.9%
Carreteras	0.9%
*Otros	5.9%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

**12.- ¿EN QUÉ CASOS QUEDA PROHIBIDO A LOS CONDUCTORES, ESTAR CIRCULANDO,
SEGÚN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO?**

Estado de ebriedad	27.4%
Conducir sin licencia	14.0%
No sabe	7.5%
Problemas de salud	6.3%
Actos públicos	5.7%
Menores de edad	5.3%
Manejar cansados	5.0%
Drogado	3.3%
Sin placas	2.9%
Emergencias	2.0%
Faltan documentos	1.8%
Discapacidad física	1.5%
Si no respetan las restricciones de la licencia	1.3%
Calles cerradas	1.3%
*Otros	14.7%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

13.- ¿SABE USTED CON QUÉ FIN SE SUSPENDIERON LAS MULTAS DE TRÁNSITO?

Acabar con la corrupción	30.9%
No sabe	24.9%
Acabar con las mordidas	17.4%
Para hacer conciencia en la ciudadanía	9.6%
Respetar el Reglamento	2.4%
Lograr Educación Vial en el ciudadano	2.4%
Hacer mejores ciudadanos	1.8%
Por el nuevo ayuntamiento	1.5%
No pagar multas	0.6%
*Otros	8.4%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

15a.- ¿POR QUÉ ESTÁ USTED TOTALMENTE DE ACUERDO CON LA MEDIDA DE SUSPENDER LAS MULTAS DE TRÁNSITO?

Evita la corrupción	12	25.5%
Evita las mordidas	8	17.0%
Se crea conciencia	7	14.9%
Ya no hay multas	4	8.5%
Somos más responsables	3	6.4%
No sabe	2	4.3%
Se respeta más	2	4.3%
Se educa a la gente	2	4.3%
Los Agentes de Tránsito hacen su trabajo *	2	4.3%
*Otros	5	10.6%
Total	47	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

15 b.- ¿POR QUÉ ESTÁ USTED DE ACUERDO CON LA MEDIDA DE SUSPENDER LAS MULTAS DE TRÁNSITO?

Evita la corrupción	32	27.8%
Evita las mordidas	24	20.9%
Debemos ser más responsables	10	8.7%
Debemos ser concientes	8	7.0%
Ya no perdemos dinero	7	6.1%
El Agente hace realmente su trabajo	5	4.3%
Ya no hay multas	5	4.3%
Tenemos libertad de elegir	4	3.5%
Es una buena medida	4	3.5%
Debemos tener Educación Vial	4	3.5%
*Otros	12	10.4%
Total	115	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

15 c.- ¿POR QUÉ ESTÁ USTED NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO CON LA MEDIDA DE SUSPENDER LAS MULTAS DE TRÁNSITO?

No sabe	9	17.3%
No disminuye la corrupción	8	15.4%
No le interesa	6	11.5%
Los conductores violan más la ley	4	7.7%
Debe aplicarse otra medida	4	7.7%
Está bien evitar la corrupción	3	5.8%
Debemos ser más responsables	2	3.8%
Provoca inconciencia	2	3.8%
Hay más accidentes	2	3.8%
No hay suficiente información	2	3.8%
Evita las mordidas	1	1.9%
*Otros	9	17.3%
Total	52	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

15 d.- ¿POR QUÉ ESTÁ USTED EN DESACUERDO CON LA MEDIDA DE SUSPENDER LAS MULTAS DE TRÁNSITO?

La gente abusa de la medida	12	18.5%
Hay más accidentes	10	15.4%
Se violan las leyes de tránsito	6	9.2%
No hay cultura vial	6	9.2%
Sigue la corrupción	5	7.7%
La gente es irresponsable	4	6.2%
No existe respeto	4	6.2%
Sigue habiendo mordidas	4	6.2%
No es la mejor medida	3	4.6%
*Otros	11	16.9%
Total	65	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

1.- PODRIA MENCIONAR ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE EL REGLAMENTO DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA?

Primera Mención	
Licencia	52.9%
Ser mayor de edad	16.2%
Saber manejar	11.0%
No sabe	3.2%
Conocer el reglamento de Tránsito	2.9%
Documentos al corriente	2.6%
Cinturón de seguridad	2.3%
Tener salud	2.3%
Asegurar el coche	1.3%
*Otros	5.2%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

1.- PODRIA MENCIONAR ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE EL REGLAMENTO DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA?

Segunda Mención

Licencia	19.1%
No contestó	16.1%
Ser mayor de edad	11.2%
Documentos al corriente	9.9%
Saber conducir	8.9%
Conocer el Reglamento	6.9%
Estar saludable	4.9%
No sabe	3.3%
No tener discapacidad física	2.3%
Credencial de elector	2.3%
*Otros	15.1%
Total	100.0%

Encuesta sobre Educación Vial

1.- PODRIA MENCIONAR ¿CUÁLES SON LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE EL REGLAMENTO DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA?

Tercera Mención

No contestó	56.4%
Licencia	7.3%
Saber manejar	5.9%
Documentos al corriente	5.6%
Respetar el Reglamento de Tránsito	4.3%
Usar cinturón de seguridad	2.6%
Estar en pleno uso de sus facultades mentales	2.6%
Ser mayor de edad	2.6%
No sabe	2.3%
Tener coche	1.3%
No estar alcoholizado	1.3%
*Otros	7.6%
Total	100.0%

CONCLUSIONES

A raíz de la implementación de la medida de condonación de multas de tránsito en el municipio de Puebla, surgieron diferentes opiniones a raíz y en contra. Esta nueva disposición está encaminada a erradicar la corrupción que se da tanto en los Agentes de Tránsito como y en la sociedad.

Los estudios de opinión realizados tanto a Agentes de Tránsito como a la sociedad nos muestran cuáles son las dificultades con que se enfrenta el Ayuntamiento para poder implementar satisfactoriamente la medida de condonación de multas, lo cual se plantea como un problema de gobernabilidad; ya que generó reacciones tanto negativas como positivas.

Estas reacciones tanto de la sociedad como de los Agentes de Tránsito quedan demostradas en los estudios de opinión realizados; y podemos concluir lo siguiente:

- ⌘ La medida de condonación de multas implementada por el Ayuntamiento el 15 de febrero del 2002, no fue bien recibida por los Agentes de Tránsito y Vialidad del Municipio de Puebla debido a numerosos factores, entre ellos, el cambio en el uniforme, los chalecos, y por supuesto la suspensión de las multas.
- ⌘ Todos los Agentes de Tránsito entrevistados saben cual fue el motivo por el que el Ayuntamiento implementó la medida, que es el de acabar con la corrupción en la ciudad de Puebla; pero no creen que la medida sea la mejor forma para acabar con la corrupción.
- ⌘ La mayoría reconocen que dentro de su corporación, si hay Agentes corruptos, pero que la corrupción también se da tanto en los Agentes de Tránsito como en sus jefes hasta el más alto puesto.
- ⌘ Algunos de ellos, inclusive han hecho llegar a sus jefes iniciativas para mejorar la corporación, donde plantean ciertos puntos para mejorar la realización de su trabajo, pero en realidad no han sido aplicadas.
- ⌘ La medida de condonación de multas, según la opinión de los Agentes de Tránsito, no es la mejor forma para disminuir la corrupción, pues ocasiona que los automovilistas pase por alto las leyes que deben respetar.

- ⌘ Según la propia opinión de los Agentes de Tránsito, el cocodrilo impreso en sus uniformes con la leyenda “No a la mordida” los denigra, pues esta leyenda supone que todos los Agentes de Tránsito dan lugar a la corrupción extorsionando a los ciudadanos con las llamadas “mordidas” a cambio de no levantar una infracción
- ⌘ El cocodrilo bordado en sus uniformes los hace ver ante la gente como corruptos a todos los Agentes sin distinción.
- ⌘ Además, los Agentes de Tránsito afirman que ven disminuía su autoridad, pues los Automovilistas no respetan el Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Puebla, pasándose los altos, manejando a mayor velocidad y sin respetar al peatón
- ⌘ Consideran que ahora no pueden imponerles ningún tipo de sanción y que la sociedad se ha vuelto irresponsable y hacen caso omiso de los señalamientos viales.
- ⌘ El uso de la multa virtual no les resulta suficiente para establecer un tipo de sanción a la sociedad que no sea este tipo de sanción
- ⌘ Los Agentes de Tránsito sienten que la sociedad no los respeta, que actúan como si no estuvieran, pues ahora no pueden imponerles ningún tipo de multa
- ⌘ Consideran que los automovilistas que acarrean mayores problemas son los del Transporte Público, pues son quienes violan más el Reglamento de Tránsito, quienes manejan más irresponsablemente y los causantes de mayores accidentes
- ⌘ De acuerdo a la encuesta realizada, los Agentes de Tránsito carecen de los elementos indispensables para hacer su trabajo Los automóviles que utilizan están en mal estado, no les dan más uniformes, tienen bajos sueldos y no tienen la seguridad que necesitan, pues existen automovilistas inconcientes que pasan por alto el trabajo que deben realizar los Agentes
- ⌘ Consideran que la mejor forma de acabar con la corrupción, no es la condonación de multas sino mejorar su trabajo Y afirman estar dispuestos a colaborar siempre y cuando se les de algún tipo de apoyo para realizarlo.

El estudio realizado para conocer el grado de Educación Vial en la sociedad poblana demuestra que esta es casi nula, pues desconocen el Reglamento de Tránsito y lo violan en muchas ocasiones.

- § Desconocen desde que significan las señales fijas y además las señales sonoras que utilizan los Agentes de Tránsito para controlar el Tráfico.
- § La sociedad poblana conoce el motivo por el cual se implementó la medida de condonación de multas que fue el de erradicar la corrupción, y en este caso, las opiniones se dividen a favor y en contra de la medida, pues hay quien considera que la medida es buena y hay quien considera que deberían regresar las multas de Tránsito
- § La misma sociedad fue quien planteó el tema de la corrupción e hizo que el Ayuntamiento buscara una opción para acabar con la corrupción y las “mordidas”
- § La encuesta muestra que las personas desconocen cuáles son sus obligaciones al manejar un automóvil
- § Por otro lado, se han dado diversas opiniones en relación a esta medida y aunque muchas personas la han criticado, no se ha dado un caos social ni una anarquía, la sociedad ha cobrado una mayor conciencia vial.
- § Considero que la medida de condonación de multas de Tránsito es una buena medida, pero para poder aplicarse satisfactoriamente, deben estar presentes ciertos factores como son el que exista una mejor Educación Vial en la sociedad poblana y el apoyo de los Agentes de Tránsito con la realización de su trabajo
- § Además, ha cumplido con su propósito que es el de acabar con la corrupción, pero no debe olvidar el aspecto de crear una sociedad más responsable.
- § Debe darse una Educación Vial a la ciudadanía desde los niños hasta los adultos, poniendo a disposición de todos el curso de Educación Vial que se encuentra en Internet en la página del Gobierno del Estado de Puebla, pues no todas las personas tienen acceso a Internet, y este curso debería darse por otros medios

- § La Educación Vial en escuelas ha sido descuidada y debe ponerse más esfuerzo en lograr que los niños conozcan los aspectos básicos del Reglamento de Tránsito.
- § La sociedad debe crear una conciencia de los problema que acarrea la falta de respeto tanto a los Agentes de Tránsito como al peatón, y actuar sin que necesariamente la autoridad los sancione.
- § Los Agentes de Tránsito deben estar cada vez más dispuestos a acabar con la corrupción que se da en muchos de ellos, realizando mejor su trabajo Pero además la sociedad debe aceptar su responsabilidad que también cae en ellos de aceptar el acto de la mordida
- § Y debe atacarse la corrupción desde los altos niveles de esta institución, estableciendo métodos más rigurosos para elegir a los elementos que conforman la Agencia de Tránsito.
- § Debe dárseles además un mayor apoyo para realizar sus actividades, mejorar los sueldos, para que no haya cabida para la corrupción, pero también exigir mayor responsabilidad a los Agentes de Tránsito para la realización de sus labores.

CAPITULO V. ANEXOS

Módulo I. Educación vial

1.- Concepto de educación vial

1.1. Definición

2.- Reglas de seguridad

2.1. Concepto de vía pública

2.2. El peatón

2.2.1. Importancia de la actitud psicológica

2.2.2. Organización psíquica

2.2.3. Actitudes equivocadas de los niños

2.2.4. El peatón ebrio

2.2.5. Actitudes de peatones que producen más atropellamientos

2.2.6. Piense en su vida, escuche las siguientes reglas: (peatón)

2.3. El pasajero

2.4. El ciclista y motociclista

2.5. El conductor, chofer u operador

3.- Señales de tránsito

3.1. Definición

3.2. Función

3.3. Clasificación de las señales de tránsito

3.3.1. Señales gráficas

3.3.2. Señales electromecánicas o semáforos

3.3.3. Señales humanas

3.3.4. Señales sonoras

3.3.5. Señales horizontales o marcas en el pavimento

3.3.6. Dispositivos para protección de obras

4.- Impactos viales

4.1. Impactos positivos y negativos

4.2. Consecuencias

5.- Accidentes

5.1. Definición

5.2. Causas

5.3. Consecuencias

5.4. Prevención

6.- Marco legal

- 6.1. Derechos de los usuarios de la vía pública
- 6.2. Obligaciones
- 6.3. Sanciones
- 6.4. Que hacer en caso de accidentes

1.- CONCEPTO DE EDUCACIÓN VIAL

1.1 DEFINICIÓN

La Educación Vial se define como un conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte. La Educación Vial es una imperiosa necesidad cívica en la época moderna.

Desde un punto de vista pedagógico, la Educación Vial debe de ser una materia o disciplina escolar incluida en los programas educacionales vigentes, que tenga por objeto preparar al niño para saberse conducir en la vía pública

2.-REGLAS DE SEGURIDAD

2.1 CONCEPTO DE VÍA PÚBLICA

Se denomina vía pública al conjunto de calles, avenidas, parques, por donde circulan vehículos y caminan peatones; está controlada por autoridades sustentadas en un reglamento y por dispositivos viales, como semáforos y señales de tránsito.

Sea peatón o conductor de un vehículo, el individuo que traspasa las paredes de su habitación pierde en ese momento su derecho de propiedad, pues empieza a ocupar físicamente las áreas abiertas que pertenecen a la sociedad; todos tenemos el mismo derecho de usarla y la misma obligación de comportarnos en ella. Esto debería de ser entendido perfectamente por todo aquel que pretenda habitar en una ciudad, pueblo o sitio donde se reúnan dos o más personas.

2.2 EL PEATÓN

2.2.1 Importancia de la Actitud Psicológica

Limitaciones del peatón.

Se ven intensificadas por una serie de factores que provocan en diferentes grados confusión visual, mayor tiempo de reacción y agravan los problemas psicológicos.

Entre los más importantes podemos citar la intoxicación por alcohol o droga, la fatiga, la edad, enfermedad, la emotividad y el clima.

El 27% de los accidentes a peatones corresponden a mayores de 65 años.

Tienden a confiar en los movimientos de otros peatones y vehículos para saber cuando deben de cruzar en vez de observar las señales del tráfico.

Están propensos a sufrir accidentes en las intersecciones y en la noche.

Casi todos los adultos que han sufrido accidentes graves no manejan, por lo cual no están familiarizados con las limitaciones tanto del vehículo como del conductor

Ignoran la distancia mínima de parada de un vehículo a distintas velocidades. La velocidad de un vehículo que se aproxima (distancia de acercamiento): es difícil de calcular aún para los peatones que tienen una vista perfecta y una excelente percepción de profundidad. Muchas personas son negligentes y superconfiadas, no están en condiciones de reaccionar con la suficiente rapidez para evitar un peligro

2.2.3 Actitudes equivocadas de los niños

2.2.4 El peatón ebrio

El beber y caminar constituyen un problema aun peor que el beber y conducir.

Los accidentes fatales sufridos por los peatones ebrios, son más que los sufridos por los conductores ebrios.

Según estudios, el 69% de los peatones lesionados por atropellamiento tenían alcohol de 0.10 o más.

Generalmente una concentración de 0.10% constituye estado de ebriedad, el cual se traduce en autoconfianza aumentada y juicio embotado en detrimento de su agilidad mental como de coordinación física.

Más del 55% de todos los accidentes automovilísticos suceden en la noche. Las muertes de peatones son en las primeras horas del anochecer.

Los peatones creen ser vistos a una distancia promedio de 104 mts. En realidad tal distancia no es más que de 53 mts. El 87% de los conductores que atropellan a un peatón de noche aducen tener dificultades para ver y un 23.4% de los conductores adujeron no haberlos visto hasta después del impacto.

2.2.5 Actitudes de peatones que producen más atropellamientos

- Cruzar fuera de la zona marcada para peatones (37.0%)
- Caminar sobre la superficie de rodamiento (11%)
- Salir de atrás de un vehículo estacionado imprudentemente (9.4%)
- Cruzar una intersección sin semáforos (8.6%)
- Cruzar una intersección con semáforo pero contra la señal de alto (7.1%)

2.2.6 Piense en su vida, escuche las siguientes reglas: (Peatón)

1. Cruce sólo en las esquinas.
2. Nunca salga repentinamente entre los vehículos estacionados.
3. No rodee ningún vehículo, ya sea por delante o por detrás, espere hasta que ya haya pasado.
4. En las banquetas de las esquinas espere la señal conveniente para cruzar la calle, si no hay semáforo o Agente de Seguridad Vial, espere el momento oportuno en que no haya vehículos cerca.
5. Familiarícese con los colores, posición o significado de los semáforos en la zona en que vive o vaya de visita.
6. Antes de bajar de la banqueta, mire a la izquierda, a la derecha y hacia atrás para ver si no hay vehículo que vaya a dar vuelta. En las calles de un solo sentido, mire primero en la dirección por la que deben aproximarse los vehículos.
7. No atraviese un crucero en diagonal por ir a la esquina opuesta, mejor cruce en ángulo de 90 grados.
8. Cuando cruce una calle en dos sentidos, mire a la izquierda hasta que llegue al centro, luego mire a la derecha.
9. Camine, no corra y no tropezará, pero no sea ningún lento ni se distraiga.
10. No salga de la zona marcada para peatones.
11. Nunca piense que tiene derecho de paso.

12. Mantenga la cabeza y la sombrilla altas, mantenga los paquetes y periódicos bajos.
13. Recuerde que un pavimento mojado no sólo hará sus movimientos más lentos, sino que será más difícil que los vehículos se detengan a tiempo.
14. En donde no haya banquetas, camine a su izquierda dando la cara al tránsito.

2.3. EL PASAJERO

1. Deberá abordar y descender de los vehículos en las banquetas o zonas de seguridad.
2. Al abordar tiene la obligación de llevar en moneda fraccionaria el importe de su pasaje o de los pasajes que va a pagar.
3. No deberá subir bultos voluminosos ni animales.
4. Se abstendrá de abordar un vehículo en notorio estado de ebriedad.
5. Tampoco deberá de abordar si sufre enfermedades contagiosas o está desaseado.
6. Evitará distraer con su charla al conductor.
7. Se abstendrá de fumar a bordo de los vehículos, pues contamina el ambiente y molesta a los demás pasajeros.
8. Su charla con otros pasajeros no deberá ser ruidosa, ni obscena.
9. Será cortés con el conductor y con los demás pasajeros.
10. Pedirá su parada con anticipación usando los timbres destinados al objeto

2.4. EL CICLISTA

1. Se concentra en el manejo de su vehículo, jamás se distrae.
2. No hace piruetas, ni acrobacias en la calle; siempre maneja correctamente.
3. Conoce y respeta el Reglamento de Vialidad, obedece las señales colocadas por la Dirección de Seguridad Vial.
4. No lleva compañeros en su vehículo, mucho menos en los manubrios.
5. No zigzaguea, ni corta el camino de otro vehículo.
6. Siempre circula por la derecha y fuera de banquetas.
7. Siempre mantiene su vehículo en buenas condiciones.
8. Respeta a los peatones y no trata de competir con otros vehículos de menor, mayor o igual potencia.
9. El buen motociclista evitará, además, el ruido molesto del escape de su vehículo.

2.5. EL CONDUCTOR, CHOFER U OPERADOR

El operador profesional

El ser conductor de cualquier tipo de vehículo implica ser un profesional en el volante. La improvisación puede resultar fatal, un conductor debe de estar debidamente capacitado, educado y estar consciente de la importancia de su papel en calles y carreteras.

Técnicas para evitar un atropellamiento

- A. Respete las zonas escolares; la velocidad máxima permitida en el Estado es de 10 Km/h y es aplicable esta restricción durante las horas de entrada y de salida de los Centros Educativos: es conveniente saber que la zona escolar, no es únicamente la calle frente a la escuela ya que con frecuencia los escolares tienen que cruzar calles o avenidas algunas veces alejadas del edificio escolar.
- B. Al dar una vuelta, ceda el paso a los peatones que están cruzando en ese momento la calle.
- C. Observe a los peatones que salen entre los vehículos estacionados, porque pueden ser atropellados. Es conveniente ver entre y debajo de los vehículos para estar prevenido.
- D. En zonas residenciales o de alta población infantil, revise alrededor o debajo del vehículo antes de iniciar la marcha. Son frecuentes los accidentes que ocurren al iniciar la marcha sin revisar antes si no hay peligro. Esto ocurre la mayoría de las veces en zonas en donde hay alta población infantil; procure verificar antes de moverse y así evitará un doloroso y lamentable accidente.
- E. Ceda el paso a los peatones que se encuentren cruzando o hayan iniciado el cruce de la calle. Es frecuente que al iniciar la marcha después de hacer alto, haya peatones cruzando o empezando el cruce y el conductor se olvida de la preferencia de paso que en este caso tienen. Los accidentes de peatones han ocurrido en donde la falta de cortesía del conductor ha provocado que se quede en el centro de la calle y sea arrollado por otro vehículo.
- F. Reduzca la velocidad o deténgase ante aglomeraciones de peatones; hay acciones que las provocan (accidentes, incendios y centros de espectáculo, manifestaciones, desfiles, peregrinaciones, etc.), las que representan alto riesgo de atropellamiento por el exceso de confianza con el que se comporta el peatón al sentirse inconscientemente protegido por la multitud.
- G. Tenga especiales atenciones para con los ancianos, los invidentes o desvalidos; recuerde que todos ellos tienen dificultades para hacer uso de la vía pública.

3.- SEÑALES DE TRÁNSITO

3.1 DEFINICIÓN

Son todos aquellos dispositivos viales que a través de códigos gráficos, simbólicos, sonoros, visuales o de otro tipo, regulen la circulación de vehículos y peatones.

3.2 FUNCIÓN

Los dispositivos para el control del tránsito deben cumplir con 5 requisitos fundamentales:

- I. Satisfacer una necesidad importante.
- II. Llamar la atención
- III. Transmitir un mensaje claro.
- IV. Imponer respeto a los usuarios.
- V. Estar en el lugar apropiado a fin de dar tiempo para reaccionar.

3.3 CLASIFICACIÓN

El control de tránsito se realiza mediante señales y dispositivos reglamentarios. Las señales de tránsito se dividen en:

- I. Señales gráficas
- II. Señales electromecánicas o semáforos
- III. Señales humanas
- IV. Señales sonoras
- V. Señales horizontales o marcas en el pavimento
- VI. Dispositivos para protección de obras.

3.3.1 Señales Gráficas

Preventivas

Tienen como objeto prevenir a los conductores de vehículos sobre la existencia y naturaleza de un peligro en el camino.

Son de forma cuadrada, colocadas con una diagonal vertical, es decir, sobre uno de sus vértices.

El color del fondo es amarillo, con símbolos, leyendas y filetes en color negro.

Por lo general se ubican antes del lugar en donde existe el peligro, por ejemplo. una señal de "curva" se coloca antes de la curva para que los conductores sean avisados a tiempo de la presencia de la misma y puedan a tiempo hacer lo conveniente según el caso.

Restrictivas

Tienen como objeto indicar al usuario la existencia de limitaciones y prohibiciones reglamentarias que regulen el tránsito.

Son de forma cuadrada con excepción de las señales de ALTO y CEDA EL PASO, que tienen forma octagonal la primera y triangular la segunda.

El color del fondo es blanco, el anillo central y la franja diametral son de color rojo, con símbolos, filetes y leyendas de color negro; se exceptúan de lo anterior las señales de ALTO y CEDA EL PASO, teniendo la primera fondo de color rojo con la leyenda y filetes en color blanco y la segunda fondo blanco, leyenda de color negro y filetes con color rojo.

Se colocan generalmente en el lugar en donde existe la limitación, prohibición u ordenamiento.

En la actualidad en algunos lugares se están utilizando señales restrictivas de forma circular, de modo que el anillo rojo forma la circunferencia de la señal sin que haya cambiado en línea diametral ni en los símbolos.

Informativas

Tienen por objeto proporcionar información al usuario sobre nombres, distancias y direcciones de ciudades, poblados y otros destinos, así como identificar parques, bosques, lugares históricos de servicios, zonas arqueológicas, kilometrajes, etc. Suministran información útil en las calles y carreteras de forma sencilla y directa

Las señales informativas se clasifican en cinco grupos:

- I. De identificación
- II. De destino
- III. De información general
- IV. De recomendación
- V. De servicio

- 1.- Sirven para identificar calles, avenidas y carreteras. El color del fondo es blanco con letras, número, flechas y escudos en color negro, su forma es rectangular. El número colocado adentro de los escudos indica el número de carretera.
- 2.- Informan al usuario sobre el nombre y ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido. El color del fondo es verde, con letras, números y filetes en color blanco; su forma es rectangular.
- 3.- Se utilizan para proporcionar a los usuarios información general de carácter geográfico y poblacional, así como para indicar lugares, sentido de circulación de tránsito o ubicación de las casetas de cobro o punto de inspección.

- 4.- Se utilizan con fines educativos, para recordar a los usuarios determinadas disposiciones o recomendaciones de seguridad que conviene observar durante el recorrido por calles y carreteras. El color del fondo es blanco con letras y filetes en color negro, su forma es rectangular.
- 5.- Informan a los usuarios la existencia de un servicio o lugar de interés turístico o recreativo. Su fondo es azul mate, con símbolos, leyendas y filetes de color blanco, con excepción de la señal de servicio médico, que tiene una cruz de color rojo dentro de un recuadro blanco, de forma cuadrangular.

3.3.2 Señales electromagnéticas o semáforos

Son señales emitidas por luz electrónica que pasa a través de lentes de cristal, cuyos colores significan lo siguiente:

Roja.- Todos los conductores deberán detener sus vehículos ante esta señal, haciéndolo sin invadir la zona de peatones pintada o imaginaria y permanecer sin movimiento hasta que se encienda la luz verde.

Amarilla.- Avisa a los conductores que la luz roja está próxima a encenderse; quienes estén ya muy próximos a la intersección, pueden avanzar con precaución, desalojando la intersección o crucero: los demás deben detenerse tras la zona de peatones pintada o imaginaria.

Verde.- Los conductores de vehículos que hayan estado detenidos por la luz roja pueden iniciar la marcha después de ceder el paso a los peatones que se encuentran cruzando y que hayan iniciado el cruce protegidos por la luz roja; los que vayan en movimiento pueden avanzar.

Luz Roja Intermitente.- Significa lo mismo que la señal de alto, debiendo los conductores detener completamente la marcha de sus vehículos, cediendo el paso a peatones y vehículos que se desplacen por esta señal.

Luz Amarilla Intermitente.- Significa precaución: los conductores deben reducir la velocidad de los vehículos avanzando con extrema precaución.

Flecha Verde junto con Luz Roja.- Indica que la circulación que voltea en el sentido de la flecha puede hacerlo haciendo uso del carril reglamentario y extremando su precaución.

3.3.3 Señales humanas

Son las señales que hacen los Oficiales de Seguridad Vial para dirigir la circulación y también las que hacen los conductores para anunciar sus maniobras.

Las señales del agente vial para dirigir el tránsito son.

Siga.- Cuando quien dirige la circulación se encuentra de perfil, moviendo su brazo para agilizar la circulación. Ante esta señal los vehículos pueden iniciar su marcha si se encontraban detenidos, o si están en circulación, pueden continuar en movimiento.

Preventiva.- Cuando el oficial estando de perfil levanta su brazo en forma horizontal con la palma de la mano hacia la circulación en movimiento. Ante esta señal los conductores de vehículos deberán detenerse antes de la zona peatonal, ya que está por venir la señal de alto.

Alto.- Cuando el oficial se encuentra dando el frente o la espalda a la circulación y levanta su brazo verticalmente con palma extendida. Ante esta señal los conductores deberán detener sus vehículos y esperar hasta que venga la señal de siga para proseguir.

Alto o Reducción de Velocidad.- El conductor saca su brazo izquierdo y apunta con la palma de la mano hacia abajo.

Vuelta a la Izquierda.- El conductor saca su brazo izquierdo y lo extiende a la izquierda a la vez que apunta con el índice al mismo lado llevando el puño

Vuelta a la derecha.- El conductor saca su brazo izquierdo y lo flexiona a la altura del codo formando un ángulo recto, lleva el puño cerrado, y apunta

Para Estacionarse.- El conductor saca su brazo izquierdo y cerrado el puño, baja el brazo y apunta con el índice hacia el piso a la vez que mueve todo el brazo

3.3.4 Señales sonoras

Son aquellas señales que mediante el silbato hacen los agentes de seguridad vial para dirigir la circulación y son las siguientes:

Un toque corto.- Significa alto

Dos toques cortos.- Significa siga

Tres toques cortos.- Significa acelere la marcha

Un toque largo.- Preventiva

Tres toques largos.- Significa alto total

Son también señales sonoras las sirenas de las ambulancias y demás vehículos de emergencia, los timbres utilizados en algunos cruces de vías de ferrocarriles.

Con respecto a las sirenas, es conveniente saber que se debe ceder el paso a todo vehículo de emergencia que hace sonar su sirena en combinación con luces rojas.

3.3.5 Señales horizontales o marcas en el pavimento

Además de las señales que ya se han presentado, existen marcas en el pavimento que sirven para canalizar y orientar la circulación de los vehículos e indican los movimientos a ejecutar mediante líneas, figuras y leyendas, constituyen un excelente medio de señalización que guía al usuario sin distraer su vista del camino.

Línea central continua

Indica división de carriles opuestos y a la vez prohíbe la maniobra de sobrepasar.

Líneas continuas a la orilla del camino

Delimitan el espacio para circular separando los carriles de circulación del acotamiento.

Línea central discontinua

Indica división de carriles: se permite sobrepasar si hay suficiente visibilidad y el carril opuesto se encuentra desocupado en un espacio suficiente que permita una maniobra con seguridad.

Línea continua y otra discontinua juntas al centro

Indican que se permite sobrepasar a la circulación que se mueve por el lado de la línea discontinua.

Zona de peatones

Delimitan el espacio dentro del cual deben de cruzar los peatones, los conductores de vehículos que tengan señal de alto deben detenerse sin invadir el área entre líneas.

Dos líneas continuas

Indican el centro de la carretera cuando hay más de un carril de circulación para cada sentido: se prohíbe sobrepasar haciendo uso de carriles contrarios, se permite vuelta a la izquierda a menos que haya señales que indiquen lo contrario.

Líneas para detenerse

Se usan para indicar a los conductores el lugar donde deben detenerse ante una luz roja: esta línea no debe rebasarse.

Zonas o áreas neutrales

Son líneas diagonales entre líneas continuas que sirven para separar carriles; está prohibido circular sobre ellas y también estacionarse.

Flechas

Indican la circulación asignada al carril donde se encuentra.

Marcas de aproximación de vías de ferrocarriles

Indican que se está usted aproximando a un cruce de ferrocarril, por lo que debe reducir la velocidad y prepararse para detenerse antes de cruzar las vías.

Carril exclusivo para dar vuelta a la izquierda

Este carril se encuentra al centro de una avenida de doble circulación y está delimitado por dos líneas amarillas continuas en el exterior y junto a éstas en el interior, dos líneas discontinuas amarillas; este carril es sólo para dar vuelta a la izquierda; está prohibido rebasar o circular sobre este carril si no se va a efectuar dicha maniobra.

3.3.6 Dispositivos para protección de obras

Son señales u otros medios que se utilizan para controlar y guiar el tránsito a través de calles y carreteras en construcción o conservación; sirven para proteger a los usuarios y trabajadores en esta área. Los dispositivos para protección de obras se clasifican en:

- I. Señales de protección
 - II Canalizadores
 - III. Dispositivos manuales
 - IV. Equipo individual de protección
- Señales de protección

Existen tres tipos de señales para protección de obras:

Preventivas: Tienen por objeto prevenir a los usuarios sobre la existencia de una situación peligrosa motivada por la construcción de una calle o carretera, así como proteger al peatón trabajador y equipo de un posible accidente; su forma es cuadrada, colocada con una diagonal vertical sobre postes desmontables; su fondo es color naranja con símbolos, leyendas y filetes en blanco reflejante.

Restrictivas: Tienen como objeto indicar a los conductores ciertas restricciones que regulan el uso de las vías de circulación, su forma es cuadrada, excepto la de Alto y Ceda el Paso, son de fondo blanco con anillos y franjas en color rojo, filetes, símbolos y letras en negro.

Informativas: Tienen por objeto guiar a los conductores en forma ordenada y segura a través del área en obra; su forma es rectangular, con fondo color naranja con leyendas, caracteres y filetes en blanco.

Canalizadores

Son dispositivos que se emplean para encausar a los conductores de vehículos y a los peatones a lo largo de un tramo en construcción o conservación tanto en las calles

como en carreteras para indicar cierres, estrechamientos y cambios de dirección de la ruta con motivos de las obras; se clasifican en:

- I. Barreras
- II. Conos
- III. Indicadores de alineamiento peligroso
- IV. Marcas en el pavimento
- V. Dispositivos luminosos
- VI. Marcadores de obstáculos
- VII. Tambos
- VIII. Banderines

Dispositivos manuales

Son dispositivos operados manualmente que sirven para controlar el tránsito de vehículos y peatones en las zonas de trabajo.

Equipo individual de protección

A las personas encargadas de operar los dispositivos manuales se les denomina "BANDEREROS" y deben estar equipados con camisa blanca, chaleco y casco de color naranja reflejante para hacerlos más visibles a los conductores.

4.- IMPACTOS VIALES

Son todos aquellos efectos tanto positivos como negativos que son producto de los cambios en una estructura vial determinada.

4.1 IMPACTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS

La necesidad de traslado ha originado cambios sustanciales en el transporte y en las vías de comunicación. La multiplicación de actividades genera demanda de más y mejores vías públicas. El acelerado crecimiento poblacional genera cambios como son por ejemplo: la sustitución en las ciudades del nivel peatón al nivel vehículo.

Actualmente se encuentran registrados en la ciudad de Puebla aproximadamente 450,000 vehículos de los cuales más del 50% circulan en la ciudad de Puebla. La multiplicación de necesidades ha traído como resultado el síndrome de puerta a puerta, ya que no queremos caminar, esperamos que el vehículo nos deje de la puerta de nuestra casa a la puerta de nuestro trabajo y viceversa. Debido a todo esto, se ha hecho muy frecuente el cambio de uso del suelo, es decir, zonas habitacionales se vuelven fabriles o comerciales. Todos estos factores tienen como consecuencia impactos negativos y positivos:

Impactos positivos

- I. Más vías de comunicación.
- II. Reducción de tiempo en el traslado.
- III. Desarrollo económico.
- IV. Más centros comerciales.
- V. Más transporte.

Impactos negativos

- I. Incremento en la generación de tránsito
- II. Expansión urbana
- III. Inseguridad vial
- IV. Deterioro en el nivel de servicio
- V. Cambio de uso del suelo

4.2 CONSECUENCIAS

- I. Congestionamientos y conflictos
- II. Movilización lenta
- III. Accidentes viales
- IV. Contaminación visual
- V. Polución
- VI. Ruido
- VII. Afectación de la hidrología
- VIII. Erosión
- IX. Destrucción de hábitats

Antes del impacto vial en la comunidad

- I. Habitaciones confortables
- II. Pocos vehículos. Menos contaminación
- III. Seguridad vial
- IV. Limpieza
- V. Comunicación con los vecinos

Impactos

- I. Falta de sueño
- II. Se interrumpe la concentración
- III. Aumenta el ruido y emisiones contaminantes
- IV. Peligro para ancianos y niños
- V. Interfiere actividades del hogar

Respuestas

- I. Se usa el espacio interior
- II. Migración (mudanza)
- III. Espacio frontal no utilizado
- IV. Cortinas separadoras
- V. Barreras, árboles
- VI. Deterioro del paisaje

5.- ACCIDENTES

5.1 DEFINICIÓN

Los accidentes son sucesos eventuales que alteran el orden de las cosas y causan daños en la propiedad ajena o en las personas. Un accidente es el resultado de la unión de una situación riesgosa con un acto peligroso

5.2 CAUSAS

Existen cuatro causas de accidentes viales:

- 1 - Imprudencia del conductor o peatón.
- 2.- Fallas mecánicas del vehículo.
- 3.- Fallas en el camino.
- 4.- Condiciones climatológicas

El no ser prudente al momento de conducir, es decir, el no apegarse a los requisitos (normas de vialidad y reglamentos de tránsito) puede producir un accidente, ya que estos requisitos se formaron para garantizar o aminorar la posibilidad de encontrarnos -en una situación riesgosa o peligrosa. Casi el 90% de los accidentes viales ocurren a causa de las malas actitudes e imprudencias de los usuarios de las vías públicas, ya sean peatones o conductores.

Entre las actitudes negativas de los conductores, las más frecuentes son:

- I. Exceso de velocidad.
- II. Conducir en estado de ebriedad.
- III No guardar la distancia adecuada.
- IV. No respetar la señal de alto.

5.3 CONSECUENCIAS

El exceso de velocidad, la conducción con distracciones, el no respetar los señalamientos, producen, de por sí situaciones riesgosas, y si las combinamos con una falta de previsión en el cuidado de la unidad que conducimos, aspectos mecánicos, eléctricos, de frenado etc., pueden derivar situaciones lamentables, tales como lesiones, daños materiales, tiempo y dinero perdidos y lo más lamentable: pérdidas de vidas humanas, además de problemas legales y en algunos casos desintegración familiar.

5.4 PREVENCIÓN

Prevenir significa ver antes de que las cosas sucedan; este concepto es muy antiguo y lo vemos expresado en refranes y proverbios populares, como: "Más vale prevenir que lamentar". Un aspecto muy importante aplicado a la conducción es la revisión diaria del vehículo, lo que implica la suspensión, el estado de las llantas, luces y líquidos del vehículo (agua, gasolina, aceite, líquido de frenos, etc.)

He aquí algunas sugerencias para manejar con seguridad:

- A.- Ajuste su asiento de manera que quede de 10 a 20 cm. del borde inferior del volante, siempre que pueda oprimir los pedales firmemente y que al apoyar el cuerpo contra el respaldo pueda estirar los brazos por encima del aro del volante, contactando éste con las muñecas.. Siéntese derecho.
- B.- Ajuste el cinturón a su comodidad, pero no olvide colocarse la correa al hombro. Además de la seguridad, un cinturón bien ajustado le ayudará a sentarse erguido, lo cual le resultará menos cansado en viajes largos.
- C.- Observe si los espejos retrovisores están en la posición correcta para usted.
- D.- Use los ojos, manténgalos en movimiento mirando hacia delante, hacia los espejos, hacia los costados, ellos le avisarán anticipadamente sobre situaciones distantes que pueden convertirse en emergencias inmediatas.
- E.- Deje siempre un espacio para "escapar", un espacio para una acción evasiva, hacia los carriles contiguos, hacia delante, atrás, o al acotamiento.
- F.- Observe el vehículo que va adelante y también sus luces de freno para tener tiempo extra para parar.
- G.- Aprenda a advertir los accidentes en potencia. Un conductor experto espera que el vehículo que va detrás de un autobús pueda virar de pronto para introducirse en su carril.
- H.- Use el claxon cada vez que dude que otros han notado su presencia. El concepto de que un buen conductor nunca necesita usar el claxon es totalmente erróneo y peligroso.
- I.- Por la noche, reduzca la velocidad aproximadamente a 16 Km/h. de la que acostumbra llevar durante el día.

J.- Como lo hacen los conductores profesionales, comprenda que su pico de eficiencia ha declinado después de haber estado cinco o seis horas detrás del volante; imítelo yendo más despacio y con tranquilidad.

6.- MARCO LEGAL

6.1 DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

Todo usuario tiene derecho de usar las vías públicas, éstas son: las avenidas, calles, calzadas, plazas, paseos, carreteras, puentes y pasos a desnivel, que son de utilidad pública; es decir, la calle es de todos.

6.2 OBLIGACIONES

Pero no sólo existen derechos para quienes usan las vías públicas; las leyes también establecen obligaciones que garanticen el uso correcto y seguro de vialidades y transportes

Los Peatones

- I. Los peatones transitarán sobre las aceras de las vías públicas y por las zonas destinadas para ese objeto, sobre su lado derecho, evitando interrumpir u obstruir la corriente de tránsito en cualquier forma.
- II Se prohíbe a los peatones entorpecer en cualquier forma la marcha de columnas militares, de escolares, cívicas y servicios especiales o manifestaciones permitidas, o cruzar las filas de éstas.
- III. Los peatones deberán cruzar las vías públicas en las esquinas de las calles o en las zonas especiales de paso, perpendicularmente a las aceras, atendiendo a las indicaciones de tránsito. Queda prohibido cruzar las calles en forma diagonal.
- IV. Los peatones que no se encuentren en uso pleno de sus facultades o de sus movimientos, y los niños menores de 8 años, deberán ser conducidos por personas aptas al cruzar las vías públicas, los totalmente carentes de la vista podrán usar silbatos con el objeto de que la policía los ayude a atravesar las calles.
- V. Los discapacitados y enfermos que circulen en carros de mano, sillas de ruedas o aparatos similares, deberán estar asistidos por otras personas que los ayuden.
- VI. Se prohíbe la utilización de la vía pública para toda clase de juegos o transitar sobre ella con vehículos no reglamentados. Los padres o tutores encargados de los menores de edad, serán responsables de los actos de éstos.

- VII. Se prohíbe formar grupos o depositar bultos que obstruyan el tránsito en las calles de exclusivo uso para los peatones.

Pasajeros

Los pasajeros deberán de viajar en el interior de los vehículos, absteniéndose de hacerlo en las salpicaderas, estribos, plataformas o cualquier otra parte externa de los mismos, ni tampoco que una parte de su cuerpo sobresalga del vehículo y pueda ser lesionada. El conductor que tolere alguna de estas infracciones será severamente sancionado.

Los pasajeros al abordar los vehículos o descender de éstos, deberán hacerlo cuando los vehículos se hayan detenido totalmente y utilizado las banquetas o zonas de seguridad destinadas para ese objeto.

Conductor

Toda persona que conduzca un vehículo, en la infraestructura vial del Estado, deberá obtener y llevar consigo la Licencia de Conducir que corresponda al tipo de vehículo y servicio de que se trate y que haya expedido la autoridad legalmente facultada para ello.

Los peatones piensan y se mueven de manera diferente a usted. El que camina a pie, va por lo general distraído, cruza la calle frecuentemente sin hacer caso de las señales de tránsito, sus reflejos son muy diversos y el golpe más ligero que le propine con un automóvil, podría mandarlo al hospital. A usted le corresponde pensar por ellos; protéjalos, cédales el paso.

6.3 SANCIONES

Ordenamientos que rigen a los usuarios en la vía pública

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es nuestra Ley Suprema, y como tal, en ella encontramos los derechos y obligaciones que como ciudadanos mexicanos tenemos, pero también contiene las garantías individuales que como seres humanos nos corresponden. Brevemente es necesario destacar algunas de ellas; por ejemplo: el derecho que todos tenemos para entrar y salir de la República Mexicana, viajar por el territorio mexicano y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otro requisito semejante. (Artículo 11 constitucional). En materia penal el artículo 18 establece que solo por delito que merezca pena corporal habrá lugar a prisión preventiva. Además las detenciones ante autoridad judicial no podrán ser mayores a 72 horas, y la víctima tiene derecho a recibir asesoría jurídica, que se le satisfaga la reparación del daño, que se le preste atención médica, entre otras. Por haber cometido alguna infracción o violación a la Ley será

castigado y sancionado siempre por la autoridad administrativa dependiendo de la violación y su gravedad. (Artículos 19, 20 y 21 constitucionales).

Las autoridades son:

- I. En carretera Federal.- Agente de la Policía Federal Preventiva.
- II. En carretera Estatal.- Agente de Seguridad Vial Estatal.
- III. En carretera Municipal.- Agente de Seguridad Vial Municipal (que existe dependiendo de cada municipio).

La autoridad judicial es el M.P. en primera instancia y el Juez en segunda instancia, la autoridad administrativa es la S.C.T. del Estado, la Dirección de Seguridad Vial Estatal y Municipal.

De acuerdo a lo dispuesto en el Código de Defensa Social del Estado de Puebla, señalamos algunos Artículos importantes que usted debe conocer:

Nuestra Ley penal marca una diferencia en la conducta de las personas, es decir, si se actúa dolosa o culposamente, esto quiere decir que si se comete algún delito previsto por la Ley, en el que no se tenía la intención de hacerlo y además podía haberse evitado, estamos hablando de un delito culposo, que se sanciona con prisión de 2 a 3 años y suspensión hasta de 2 años de ejercer la profesión o el oficio; pero si se causa con la imprudencia, homicidio o lesiones por estar en estado de embriaguez, superior al primer grado, o bajo el efecto de enervantes, estupefacientes o psicotrópicos o cualquier sustancia que produzca un efecto similar, serán de 2 a 9 años de prisión. Cuando se causa homicidio de 2 o más personas por actos u omisiones imprudenciales de quien realiza un Servicio Público de Transporte, la sanción sería de 6 a 15 años de prisión e inhabilitación para transportar pasajeros.

Quien conduciendo un vehículo lesione o cause la muerte de uno de sus familiares, cónyuge, persona con la que viva o esté unida por afecto y que se encuentren en el vehículo mismo, no incurre en responsabilidad penal, pero si la imprudencia se hubiese cometido estando en estado de embriaguez superior al primer grado o bajo el influjo de enervantes, estupefacientes o psicotrópicos sí será responsable.

De igual manera y por lo que se refiere a las vías de comunicación y a los medios de transporte, el artículo 188 establece.-

ART. 188. - Se impondrán de TRES DIAS a CUATRO AÑOS de prisión y multa de TRES a TREINTA DIAS DE SALARIO:

I.- A quienes quiten las señales, dispositivos o marcas de señalamiento, utilizadas para la seguridad del tránsito en caminos públicos;

II.- A quienes por cualquier medio destruyan, deterioren u obstruyan las citadas vías de comunicación, sin perjuicio de las sanciones que procedan si resultare la comisión de otro delito.

III.- A quienes debilitaren, por cualquier medio un puente, haciendo insegura la vía de comunicación en donde se encuentre.

ART. 189. - Se impondrán de TRES DIAS a CUATRO AÑOS de prisión y multa de TRES a TREINTA DIAS DE SALARIO.

I.- A quien o quienes sin autorización de la S.C.T. del Estado, de los permisionarios o de quien preste el servicio público, aparte de su ruta y servicios ordinarios a cualquier medio de transporte o impidan de cualquier manera la prestación de este servicio.

II.- A quien o quienes destruyan, dañen o deterioren un medio de transporte

III.- A quien, después de poner en movimiento un autobús, camión o vehículo similar lo abandone, o de cualquier otro modo haga imposible el control de su movimiento o velocidad y pueda causar daño.

ART. 193. - Se impondrá prisión hasta de TRES AÑOS, multa de DIEZ a CIEN DIAS DE SALARIO y suspensión hasta de TRES MESES o pérdida del derecho a usar la licencia de motociclista, automovilista o chofer:

I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en lo que se refiere a exceso de velocidad.

II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor

ART. 194. - Las Autoridades de Vialidad, bajo su responsabilidad deberán denunciar ante el Ministerio Público al chofer, automovilista o motociclista que haya cometido los hechos a que se refiere el artículo anterior.

Si se deja en estado de abandono, sin prestarle o facilitarle asistencia o accidente y el cuidado que desde luego necesite una persona a quién hubiese atropellado por imprudencia o accidente será sancionado con prisión de 1 mes a 2 años. Además si causa daño, destrucción o deterioro de cosa ajena o de cosa propia en perjuicio de otro, la sanción por la imprudencia, que no sea mayor a cien veces el salario mínimo, será sancionado con multa hasta por el valor del daño causado

6.4 QUE HACER EN CASO DE ACCIDENTE

Procedimiento en caso de accidente

1.- En caso de choque entre vehículos o atropellamiento, el procedimiento a seguir es el siguiente:

- I. Llegar a un convenio entre las partes afectadas y los Agentes de Vialidad, este convenio procede sin importar la naturaleza del percance (pueden ser lesiones leves).
- II En caso de no llegar al convenio, las Autoridades de Vialidad remitirán a las partes ante el Ministerio Público del Fuero Común, para que se inicie una Averiguación Previa, por medio de un peritaje que demuestre la situación de los hechos.

2.- Procede la querella ante el M. P., si el lesionado estuviese inconsciente o físicamente imposibilitado para formular su querella, ésta la puede formular el Agente de Vialidad y posteriormente cuando el afectado se encuentre en óptimas condiciones, podrá presentar su declaración.

3.- Una vez presentada la querella ante el M.P., éste debe practicar de inmediato Fe de Lesiones, recabar dictamen pericial médico que clasifique la gravedad de éstas y efectuar inspección ocular de la unidad.

4.- Se debe asegurar los vehículos para garantizar la reparación del daño sin importar quien es el responsable.

5.- El M.P. deberá decretar la detención ministerial (privación de la libertad) del conductor o conductores responsables causantes de las lesiones y procederá a recibir la declaración de éstos, como de lesionados y demás testigos si es que los hubo en el lugar de los hechos.

6.- El inculpado podrá gozar de su libertad provisional, siempre y cuando otorgue garantía que avale los gastos médicos del lesionado, lo que no implica que ya terminó el asunto, puesto que en este caso, si el inculpado no consigue el perdón durante el término de la integración de la Averiguación Previa, se le citará ante un Juez a fin de que se le instruya un proceso penal y si el conductor se dio a la fuga se dictará posteriormente una Orden de Aprehesión.

7.- Si el chofer se encontraba en estado de ebriedad o presta un Servicio de Transporte Público o Mercantil, se persigue de OFICIO y en este caso se sigue un proceso penal sin que se extinga la acción, pudiendo condenarse al pago de la reparación del daño siempre y cuando se acredite.

8.- Existe responsabilidad penal para el instigador, es decir, cuando el copiloto o cualquier otro acompañante del conductor, lo anima o motiva para que conduzca imprudentemente