

asuntos. En este sentido, Jalisco se encuentra a la vanguardia en atención a las necesidades jurídicas de su población.

2.3.3 PROTECCIÓN CIVIL

Las labores de protección civil se deben organizar a través de programas operativos que tienen como objeto informar a las autoridades del comportamiento de los fenómenos perturbadores, así como los riesgos y las medidas básicas de seguridad para la población civil.

Es por ello que, hasta el año 2006, se han conformado 124 Unidades Municipales de Protección Civil. No obstante, es necesario redoblar esfuerzos para incrementar la calidad con que se desempeñan estas unidades en los municipios con la finalidad de disminuir los riesgos naturales, así como los causados por la actividad humana, que potencialmente se pueden presentar.

En otro orden de ideas, por primera vez el estado de Jalisco posee un Atlas de Riesgo tal como lo señala la Legislación Federal, un instrumento que alberga información de gran utilidad para estudios territoriales³³.

Gracias a él se conocen los tipos de desastres susceptibles de ocurrir en esta entidad, así como las zonas vulnerables a éstos, lo cual permitirá planear acciones de preparación y prevención para cuidar la seguridad de las personas. Además, este Atlas de Riesgos proveerá los datos necesarios para planear las políticas de manejo de la población y los lineamientos a seguir en momentos de alarma. Asimismo, es útil en la política territorial para usar y aprovechar los recursos naturales, así como para el diseño de infraestructura.

Para la creación de este proyecto fue necesaria una valoración histórica de los últimos 86 años en cuanto a los fenómenos peligrosos considerados; entre ellos los geofísicos, los geológico-geomorfológicos, los climáticos extremos, hundimientos y los químicos (a cargo de la UEPC).

Este Atlas traerá beneficios directos al equipo de Protección Civil y en general a la población jalisciense para conocer la vulnerabilidad del lugar donde habitan.

2.3.4 MOVILIDAD EN JALISCO

La movilidad urbana sustentable la podemos definir como un sistema en el que el vehículo privado, el transporte colectivo, el transporte no motorizado (para peatones y ciclistas), la infraestructura vial y la recuperación de espacios públicos formen un modelo integral, en el que se interrelacionen unas partes

³³ Unidad Estatal de Protección Civil Jalisco (UEPCJ), Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (CUCSH) de la Universidad de Guadalajara (2007) Atlas de Riesgos del Estado de Jalisco. *Eventos y noticias*

[http://www.geografia.cucsh.udg.mx/es/eventos/atlas_estatal_de_riesgo.pdf], Sitio Web. Consultado: 27/julio/2007.

con otras; con el objetivo de conseguir un modelo multimodal, incluyente, con fundamento técnico y participación social, que permita un desarrollo urbano sustentable con la movilidad.³⁴

En este sentido, se elaboró una encuesta ciudadana al interior del estado sobre uno de los rubros fundamentales de la movilidad urbana: el transporte del personal y de los bienes. En ella, la población da cuenta de cómo considera sus desplazamientos a lo largo del día en sus lugares de origen; siendo la tendencia, de manera general, una percepción de regular a bueno, teniendo como principales aforos la ZMG y Mezquitic, como a continuación se presenta en la siguiente figura.

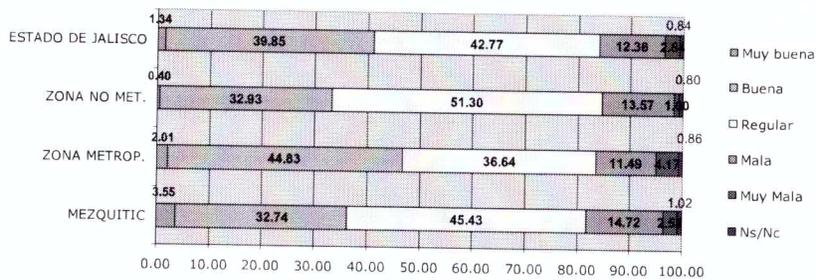


Figura 2.24. Figura que muestra cómo percibe la ciudadanía el transporte de personal y mercancías o bienes

(Fuente: Secretaría de Planeación 2007).

Uno de los factores que influyen negativamente en la calidad de la movilidad, es el aumento del parque vehicular del 2002 al 2006 en el estado, ya que ha crecido a razón de 138,000 vehículos por año, lo que equivale a un 7% anual aproximado y no se prevén cambios en la tendencia. Se estima que en 2013 habrá más de 3 millones de vehículos y que para 2030 se habrá triplicado el número de 2004 (6 millones de vehículos).

A) TRANSPORTE DE PASAJEROS

El crecimiento desmedido y no planeado de los centros de población urbano y suburbano al interior del estado demanda una mayor cobertura del servicio de transporte público, lo que implica modificar los itinerarios de rutas existentes, implementar nuevas rutas y mejorar el parque vehicular, con la consecuente afectación de intereses económicos, políticos y sociales. Para resolver este problema se incrementó la cobertura del servicio de transporte público, pasando de 77% en 2004, a 81% a finales de 2006, quedando todavía por cubrir un 19% en el estado.

De igual forma, el incremento del parque vehicular para la prestación del servicio de transporte público ha sido de 5% de 2004 a 2006 en la Zona Metropolitana de Guadalajara, y de acuerdo con las cifras de la Secretaría de Vialidad y Transporte (SVT), no se ha incrementado en el interior del Estado.

³⁴ Fuente: OCOIT, Gobierno del Estado de Jalisco, 2007

B) ACCIDENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

De 2000 a 2005 el comportamiento de los accidentes en la ZMG mostró una tendencia a la baja, pasando de 416 a 192 respectivamente, mientras que en el año 2006, respecto a 2005, se incrementó en 255%.

Estas incidencias del transporte público generan una preocupación permanente para la ciudadanía y el Estado, por lo cual se han implementando e intensificando las acciones de supervisión a este servicio público, como lo son operativos de radar, antidopaje, revisión médica y cumplimiento de la calidad. Con la aplicación de los operativos de radar, el número de vehículos de transporte público transitando a una velocidad superior a la permitida, se ha reducido de 998 en 2003 a 101 en 2006, lo que representa una disminución de más de 800%.

Para mejorar la conciliación en accidentes viales en el lugar del siniestro, se han implementado programas de peritos itinerantes, que han demostrado una efectividad de 96% de casos resueltos. Empero, aún no se ha dado la cobertura que requiere la ciudadanía por la falta de capacidad, ya que sólo se tiene un alcance de 10% del total de los accidentes viales ocurridos.

C) SATURACIÓN DE LA RED VIAL METROPOLITANA

La movilidad espacial de la población de Guadalajara es mayor en las áreas centrales de la ciudad y en aquellos lugares donde la densidad de las arterias principales es elevada, como por ejemplo, las avenidas 16 de Septiembre, Federalismo, Javier Mina, López Mateos, Periférico. Éstas y las demás avenidas de la ZMG producen su propia demanda, ocasionando su rápida saturación y congestión.

En la Zona Metropolitana de Guadalajara se ha incrementado rápidamente el parque vehicular que circula en sus calles y avenidas. De acuerdo con los registros de Secretaría de Finanzas se estima un incremento promedio de más de 63,000 vehículos anualmente. En lo referente al número de viajes por día, en 2006 fue de 8 millones 451 mil 885, lo que ha significado que el indicador de movilidad de viajes por día y por persona se ha incrementado consistentemente desde 1970 hasta alcanzar la cifra de 2.25 viajes por persona en 2006.

En este sentido se presenta un mal que aqueja en materia de movilidad a la ZMG, que es el incremento de los accidentes viales que han sido considerables y constantes con una tasa de incremento. Estos eventos (accidentes viales) pueden tener como consecuencia lesiones o muertes, o sólo daños materiales. De acuerdo con la Procuraduría General de Justicia del Estado de Jalisco para el caso de la ZMG el número de personas que han fallecido en accidentes viales en el periodo comprendido de 1995 a 2004 se ha reducido en 41%.

La cultura vial y el respeto a los demás es un factor de primer orden. Las acciones realizadas han sido dirigidas a públicos específicos, como lo son los estudiantes del sistema escolar básico, medio y medio superior principalmente, donde el impacto se verá reflejado en un futuro. Desafortunadamente no han llegado a un público de mayor población, ni con la constancia que se necesita para modificar el comportamiento y garantizar una mejor movilidad urbana en la ZMG.