

**GRAN JURADO CIVIL DEL
CONDADO DE MONTEREY
2024-2025**



**INFORME FINAL
12 DE JUNIO DE 2025**

GRAN JURADO CIVIL DEL CONDADO DE MONTEREY

2024/25

INFORME FINAL

12 DE JUNIO DE 2025

ÍNDICE

Carta de presentación	v.
Gran Jurado Civil del Condado de Monterey de 2024/25	vii.
Declaración de objetivos	ix.
Informes:	
Informe de cumplimiento	1
El deterioro de los muelles de Monterey, una preocupación para la seguridad pública	9
Seguridad vial en el condado de Monterey, Dónde denunciar un problema	31
Prisiones en el condado de Monterey	49

Gran Jurado Civil del Condado de Monterey

Apartado postal 414
Salinas, CA 93902
Teléfono: (831) 883-7553



16 de mayo de 2025

Ilustrísima Stephanie E. Hulsey
Tribunal Superior de California
240 Church Street
Salinas, CA 93901

Ilustrísima jueza Hulsey:

Es un honor para nosotros presentarles a ustedes y a los ciudadanos del condado de Monterey el Informe Final del Gran Jurado Civil 2024/2025. Durante el año pasado, los miembros del jurado dedicaron innumerables horas a revisar las operaciones gubernamentales, realizar investigaciones, indagar sobre problemas, entrevistar a las partes interesadas y compilar estos informes. Esperamos que nuestro trabajo ayude a los organismos gubernamentales a mejorar sus servicios para satisfacer mejor las necesidades de nuestra comunidad.

Servir como Presidente del Gran Jurado Civil 2024/2025 ha sido un honor. Aprecio profundamente la dedicación, la integridad y el duro trabajo de mis compañeros jurados. La supervisión ciudadana desempeña un papel vital para garantizar un gobierno local transparente, eficiente y eficaz. Este jurado se tomó en serio esa responsabilidad, trabajando incansablemente y en colaboración para investigar las quejas y los problemas críticos que afectan a nuestra comunidad.

Le damos las gracias, jueza Stephanie Hulsey, por el encargo inicial que nos hizo al comenzar nuestro mandato. Un agradecimiento especial a la consejera del condado Susan Blitch, a nuestra asesora jurídica, la fiscal del distrito Jeannine M. Pacioni, y a la directora de operaciones administrativas Sandra Ontiveros por su apoyo y orientación.

Servir como Grandes Jurados Civiles ha sido una experiencia gratificante, y esperamos utilizar los conocimientos hemos adquirido para seguir apoyando a nuestra comunidad de nuevas maneras. Estamos agradecidos por la oportunidad y el privilegio de servir a la gente del condado de Monterey.

Respetuosamente,

Douglas R. Smith
Presidente

LISTA DEL GRAN JURADO CIVIL DEL CONDADO DE MONTEREY DE 2024/25

FUNCIONARIOS

Presidente del Jurado	Douglas Smith
Presidente Provisional	Thomas Motley
Secretaria de Actas	Nancyanne Lansdowne
Tesorero	Kris Hoffman

JURADOS

Andrea Kingman, Monterey
B. Buck Jones, Pebble Beach
Christine Lerable, Salinas
Douglas Smith, Royal Oaks
Florence Miller, Carmel
Gary Rather, Marina
J. Clare Munteer, Pacific Grove
Joseph Truskot, Salinas
John Delsman, Salinas
Kris Hoffman, Seaside
Lonnie Wilson, Salinas
Mary Pendlay, Monterey
Nancyanne Lansdowne, Carmel Valley
Ronald Route, Pacific Grove
Thomas Motley, Carmel



FILA TRASERA DE IZQUIERDA A DERECHA:

B. Buck Jones, Christine Lerable, Joseph Truskot, Gary Rather, and Mary Pendlay

FILA CENTRAL DE IZQUIERDA A DERECHA:

Kris Hoffman, Ronald Route, Florence Miller, J. Clare Mounteer,
Nancyanne Lansdowne, and John Delsman

PRIMERA FILA DE IZQUIERDA A DERECHA:

Andrea Kingman, Thomas Motley, Judge Stephanie E. Hulsey,
Douglas Smith, and Lonnie Wilson

GRAN JURADO CIVIL DEL CONDADO DE MONTEREY DE 2024/25

DECLARACIÓN DE OBJETIVOS



La misión principal del Gran Jurado Civil del Condado de Monterey es servir a los residentes desempeñando una función de vigilancia en la revisión y evaluación del desempeño de las agencias del condado, municipales y de distritos especiales dentro del Condado de Monterey. El Gran Jurado Civil cumple esta realizando investigaciones independientes seleccionadas de las operaciones de las agencias y publicando anualmente un informe de sus conclusiones, recomendaciones y elogios.

MISIÓN DEL GRAN JURADO CIVIL Y REQUISITOS DE RESPUESTA

La misión principal de un gran jurado civil en el Estado de California es examinar los gobiernos de los condados y las ciudades, así como los distritos y otras oficinas, con el fin garantizar que las responsabilidades de estas entidades se llevan a cabo de forma legal y eficiente. El gran jurado civil también es responsable de recomendar medidas para mejorar el funcionamiento y la responsabilidad de estas organizaciones, cuyo objetivo es servir al interés público.

Selección del jurado

Cada año, los ciudadanos del condado que solicitan el servicio de gran jurado civil son invitados a una sesión de orientación para obtener una visión general del proceso. A continuación, el tribunal los entrevista y se remiten aproximadamente 40 nombres para su inclusión en el sorteo anual del gran jurado civil. Durante la lotería, se seleccionan 19 miembros del panel, y los restantes servirán como suplentes. Los seleccionados para servir prestan juramento y son instruidos en su cargo por el juez presidente. Los miembros del gran jurado civil prestan juramento de confidencialidad sobre cualquier asunto del gran jurado civil durante el resto de sus vidas.

Investigaciones

Cada gran jurado civil establece sus propias normas de procedimiento y crea comités para investigar y elaborar informes. La sección 925 del Código Penal de California establece:

El gran jurado investigará e informará sobre las operaciones, cuentas y registros de los funcionarios, departamentos o funciones del condado incluyendo aquellas operaciones, cuentas y registros de cualquier distrito legislativo especial u otro distrito en el condado creado de conformidad con la ley estatal para el cual los funcionarios del condado estén sirviendo ex officio como funcionarios de los distritos.

Además, la Sección 919 prescribe que:

El gran jurado investigará el estado y la gestión de las prisiones públicas dentro del condado, incluyendo la investigación de la mala conducta intencionada o corrupta en el cargo de los funcionarios públicos de todo

tipo dentro del condado.

El público puede presentar directamente al Gran Jurado Civil del Condado de Monterey quejas solicitando que investigue cuestiones preocupantes relacionadas con organismos públicos o funcionarios en el Condado de Monterey. El público puede solicitar los formularios de denuncia poniéndose en contacto con la oficina del Gran Jurado Civil del Condado de Monterey al (831) 883-7553 o a través de la dirección de la página web del Gran Jurado en www.monterey.courts.ca.gov/grandjury o <http://www.co.monterey.ca.us/government/participate-get-involved/civil-grand-jury>.

Los grandes jurados llevan a cabo sus procedimientos a puerta cerrada, como exige la ley, principalmente para proteger a las personas que presentan denuncias o que testifican durante las investigaciones. Todos los que comparecen como testigos o se comunican por escrito con un gran jurado están protegidos por estrictas normas de confidencialidad, por las que los infractores están sujetos a sanción legal.

Informes

La sección 933(a) del Código Penal de California declara:

Cada gran jurado deberá presentar... un informe final de sus conclusiones y recomendaciones que se refieran a asuntos del gobierno del condado durante el año fiscal o natural.

El gran jurado civil resume sus conclusiones y formula recomendaciones en un informe público, que se completa al final de su mandato de un año. Cada informe se presenta al departamento o agencia correspondiente.

La sección 933(b) declara:

Una copia de cada informe final, junto con las respuestas al mismo, que se considere que cumple con este título se archivará con el secretario del tribunal y permanecerá archivada en la oficina del secretario. El secretario remitirá inmediatamente una copia fiel del informe y de las respuestas al Archivero del Estado, que conservará dicho informe y todas las respuestas a perpetuidad.

Cada informe se distribuye a funcionarios públicos, bibliotecas, medios de comunicación y a cualquier entidad que sea objeto de alguno de los informes. El

público también puede consultar el informe final de cada año a través de la página web del Gran Jurado Civil del Condado de Monterey en <http://www.co.monterey.ca.us/government/participate-get-involved/civil-grand-jury> o www.monterey.courts.ca.gov/grandjury.

Contenido de las respuestas

La sección 933.05 del Código Penal de California declara:

- (a) A efectos de la subdivisión (b) de la Sección 933, en cuanto a cada conclusión del gran jurado, la persona o entidad que responda deberá indicar una de las siguientes:
 - 1. El demandado está de acuerdo con la conclusión.
 - 2. El demandado no está total o parcialmente de acuerdo con la conclusión, en cuyo caso la respuesta especificará la parte de la conclusión que se impugna e incluirá una explicación de los motivos.
- (b) A efectos de la subdivisión (b) de la Sección 933, en cuanto a cada recomendación del gran jurado, la persona o entidad que responda deberá informar una de las siguientes acciones:
 - 1. La recomendación se ha aplicado, con un resumen relativo a la acción aplicada.
 - 2. La recomendación aún no se ha aplicado, pero se aplicará en el futuro, con un calendario de aplicación.
 - 3. La recomendación requiere un análisis más profundo, con una explicación y el alcance y los parámetros de un análisis o estudio, y un plazo para que el asunto sea preparado para su discusión por el funcionario o jefe de la agencia o departamento investigado o revisado, incluido el órgano de gobierno de la agencia pública cuando proceda. Este plazo no excederá de seis meses a partir de la fecha de publicación del informe del gran jurado.
 - 4. La recomendación no se aplicará porque no está justificada o no es razonable, con una explicación al respecto.

Cronología de las respuestas

La sección 933(c) establece:

A más tardar 90 días después de que el gran jurado presente un informe final sobre las operaciones de cualquier agencia pública sujeta a su autoridad revisora, el órgano de gobierno de la agencia pública deberá comentar al juez presidente del Tribunal Superior sobre los hallazgos y recomendaciones pertinentes a los asuntos bajo el control del órgano de gobierno, y cada funcionario electo del condado o jefe de agencia sobre el cual el gran jurado tenga responsabilidad conforme a la Sección 914.1 deberá comentar en un plazo de 60 días al juez presidente del Tribunal Superior, con copia informativa enviada a la junta de supervisores, las conclusiones y recomendaciones relativas a los asuntos bajo el control de ese funcionario o jefe de agencia del condado y de cualquier agencia o agencias que ese funcionario o jefe de agencia supervise o controle... Todos estos comentarios e informes deberán presentarse de inmediato al juez presidente del Tribunal Superior que impugnó al gran jurado.

Dirección para la entrega de respuestas

La ilustrísima Stephanie E. Hulsey
Jueza del Tribunal Superior
c/o Enlace del Gran Jurado Civil del
Condado de Monterey
168 W. Alisal Street, 3er Piso
Salinas, CA 93901

INFORME DE CUMPLIMIENTO

RESUMEN

El Gran Jurado Civil del Condado de Monterey supervisa las respuestas requeridas de las entidades gubernamentales a las Conclusiones y Recomendaciones de jurados anteriores. Los jurados luego determinan si esas respuestas son completas y legalmente suficientes de acuerdo con las Secciones 933 y 933.05 del Código Penal. Este esfuerzo de supervisión garantiza una transición fluida de un año a otro. El Gran Jurado Civil 2024-25 (CGJ, por sus siglas en inglés) revisó las respuestas a los informes del Gran Jurado Civil 2023-24 para determinar si las respuestas obligatorias fueron recibidas y publicadas en el sitio web del CGJ. Además, el CGJ realizó un seguimiento con las entidades sobre la aplicación de las recomendaciones acordadas en los informes 2023-24.

ANTECEDENTES

La Constitución de California exige que cada condado designe un Gran Jurado Civil y publique un informe al término de su mandato de un año. El informe identifica las Conclusiones y Recomendaciones para las entidades gubernamentales seleccionadas y los funcionarios electos en cada condado para mejorar las operaciones gubernamentales y la eficiencia. El Código Penal exige que las entidades gubernamentales presenten respuestas a las Conclusiones y Recomendaciones del Gran Jurado Civil al Juez del Tribunal Superior que preside el gran jurado en un plazo de 90 días a partir de fecha de publicación del informe. Los funcionarios electos deben presentar sus respuestas en un plazo de 60 a partir de la fecha de publicación. Las respuestas requeridas deben indicar si la entidad o el funcionario electo está de acuerdo o en desacuerdo con las conclusiones y recomendaciones específicas del informe y si las recomendaciones han sido o serán implementadas.

Este informe se centra en los requisitos del Código Penal para responder a las recomendaciones del Gran Jurado Civil. Las respuestas de la entidad gubernamental deben incluir si cada recomendación:

- Se implementó con un resumen de las medidas adoptadas
- Se implementará
- Requiere un análisis o estudio adicional con una explicación del alcance, los parámetros y el calendario de realización del análisis o estudio

- No se implementará porque la entidad considera que no está justificado o no es razonable, con una explicación al respecto

METODOLOGÍA

El CGJ revisó los informes finales del Gran Jurado Civil de 2023-24. Identificó las entidades y los cargos electos que debían presentar respuestas por escrito y señaló los que habían cumplido. El CGJ se puso en contacto con las entidades y funcionarios electos que no presentaron las respuestas por escrito requeridas y estableció un plazo de 30 días para el cumplimiento. El CGJ revisó minuciosamente las respuestas presentadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Código Penal.

DEBATE

El CGJ recibió todas las respuestas requeridas de los informes 2023-24 y las publicó en el sitio web del CGJ. El CGJ envió cartas de seguimiento a las distintas entidades para solicitar informes de situación relativos a las recomendaciones acordadas. Aunque el Código Penal no exige informes de situación sobre la aplicación de las recomendaciones, varias administraciones públicas los facilitaron previa solicitud. Estas respuestas adicionales sobre la situación de los informes 2023-24 se han publicado en el sitio web del CGJ y están enlazadas en la tabla siguiente.

2023-24 Informes del Gran Jurado Civil y respuestas recibidas

Título del informe	Respuesta requerida Recibida	Respuestas adicionales recibidas
<u>Ingresos por impuestos del cannabis: Altos y bajos</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u>
	<u>Fiscal del Condado de Monterey</u>	No se solicita respuesta adicional
	<u>Auditor-contralor del Condado de Monterey</u>	No se solicita respuesta adicional
	<u>Tesorero/recaudador de impuestos del condado de Monterey</u>	No se solicita respuesta adicional
	<u>Sheriff-forense del Condado de Monterey</u>	No se solicita respuesta adicional

<u>Fentanilo: Nuestra juventud en crisis</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u> <u>Oficina de Educación del Condado de Monterey</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u> <u>Oficina de Educación Condado de Monterey</u>
<u>Respuesta del Condado de Monterey a los miembros de la comunidad que sufren una crisis de salud mental</u>	<u>Ciudad de Salinas</u> <u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u> <u>Oficina del Sheriff del Condado de Monterey</u>	<u>Ciudad de Salinas</u> No se ha solicitado respuesta adicional <u>Oficina del Sheriff del Condado de Monterey</u>
<u>Departamento de bomberos de Monterey: atrasado para una revisión general</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u> <u>Ciudad de Monterey</u> <u>Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey</u>	<u>Junta de Supervisores del Condado de Monterey</u> <u>Ciudad de Monterey</u> No se solicita respuesta adicional
<u>Aeropuerto : Regional de Monterey: Ruido subyacente</u>	<u>Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey</u>	<u>Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey</u>

Estado de los compromisos de la Agencia

La siguiente información resume las respuestas recibidas de las distintas entidades descritas en el cuadro anterior. La CGJ 2024-25 no verificó la información facilitada.

Ingresos por impuestos del cannabis: Altas y bajas

1. Los gastos del Programa Cannabis se han reducido para ajustarse a los ingresos.
2. Los ingresos fiscales se han estabilizado.
3. El CGJ recomendó que el Departamento de Salud Pública del Condado de Monterey (MCHD, por sus siglas en inglés) identifique proyectos para la concienciación/educación/prevenición juvenil y solicite financiamiento a la Junta de Supervisores (BOS, por sus siglas en inglés) utilizando los Fondos de Asignación de Impuestos de Cannabis (CTAF, por sus siglas en inglés). El MCHD indicó que pondría en práctica esta recomendación y proporcionaría a la BOS una actualización antes del 30 de diciembre de 2024.
4. En respuesta a la solicitud de información actualizada del CGJ, el MCHD indicó que había recibido una subvención de la Oficina de Seguridad del Tráfico del Estado para prevenir la

conducción bajo los efectos de las drogas por parte de los conductores jóvenes. En consecuencia, no solicitaría ingresos del CTAF al BOS en este momento. Aunque la educación sobre drogas fue una de las principales prioridades expresadas en la Encuesta de Necesidades de la Comunidad en 2018, la formación sobre drogas para jóvenes no se ofreció hasta hace poco a través de recursos alternativos.

5. La Oficina del Sheriff del Condado de Monterey ha asignado a dos detectives y ha formado a otros 12 agentes adicionales para combatir las operaciones ilícitas con cannabis.

Fentanilo: Nuestra juventud en crisis

1. La Oficina de Educación del Condado de Monterey (MCOE) confirmó la finalización de un Memorando de Entendimiento entre MCOE y la iniciativa Prescribe Safe liderado por Montage Health.
2. MCOE proporcionó una actualización con respecto a la formación y la distribución de Narcan a las escuelas en todo el Condado de Monterey.
3. El MCHD proporcionó una actualización con respecto a la financiación de campañas de medios sociales y su estrategia para asignar \$1.8M (de los \$2.7M) de los Fondos del Acuerdo de Opioides a través de cinco programas durante los próximos dos años.
4. Esta asignación de fondos incluye el equivalente a tres nuevos puestos en el Departamento de Salud y en el Centro Natividad Medical.
5. El CGJ aplaude el enfoque oportuno, receptivo y comprometido del MCOE a la hora de abordar las recomendaciones formuladas en el informe.

Respuesta del Condado de Monterey a los miembros de la comunidad que sufren una crisis de salud mental

1. El Departamento de Policía de Salinas (SPD, por sus siglas en inglés) completó una evaluación de las necesidades de formación y publicó en su sitio web materiales de formación revisados.
2. El SPD implementó un curso de dos horas de Entrenamiento en Incidentes Críticos (CIT, por sus siglas en inglés) impartido por personal de Salud Conductual del Condado de Monterey. El noventa por ciento del personal juramentado del SPD está capacitado en CIT.
3. La Oficina del Sheriff del Condado de Monterey (MCSO, por sus siglas en inglés) implementó una evaluación actualizada de las necesidades de formación cuando el actual Sheriff asumió el cargo en enero de 2023.

4. Se nombró a un director de servicios para personas sin hogar del condado de Monterey para que convocara reuniones periódicas con varios organismos a fin de coordinar los servicios prestados a personas con problemas de salud mental.
5. La MCSO y la SPD han publicado sus programas de formación en un lugar más visible de sus sitios web.

Aeropuerto Regional de Monterey: Comprensión del ruido

1. El Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey (MPAD, por sus siglas en inglés) ha mejorado el acceso al formulario de presentación de quejas en su sitio web, haciéndolo más visible y fácil de usar.
2. El MPAD ha hecho más visible en su página web la explicación de la gestión del ruido en los distritos.
3. El MPAD proporcionó un procedimiento escrito para responder a las quejas.
4. El MPAD aumentó la comunicación y la visibilidad en los medios sociales, especialmente durante el aumento de las actividades relacionadas con la construcción de la nueva terminal.
5. La MPAD no aplicará la recomendación de crear un comité de ciudadanos que aporte información a la comunidad sobre las operaciones y la mitigación del ruido. La MPAD utilizará un comité permanente ya existente.

Departamento de Bomberos de Monterey: Una revisión pendiente

1. El Departamento de Bomberos de Monterey (MFD, por sus siglas en inglés) puede enviar los aparatos que necesiten reparación a proveedores comerciales externos, lo que garantiza que contar con un solo mecánico a tiempo completo no supone un riesgo para el público.
2. La ciudad de Monterey ha confirmado que el camión escalera aéreo de primera línea, 6471, fue reparado y puesto de nuevo en servicio en agosto de 2024.
3. La ciudad ha encargado y recibirá un nuevo camión escalera aéreo a finales de 2025 y un tercer nuevo motor/bomba en junio de 2027.
4. La Ciudad mantiene registros detallados de todas las pruebas y la reducción de materiales peligrosos en las instalaciones de la Ciudad, salvaguardando la salud y la seguridad públicas.
5. La Ciudad ofrece servicios de asesoramiento a todo el personal del cuerpo de bomberos a través de un terapeuta contratado, fomentando un entorno de trabajo solidario y saludable.

6. El MFD ha consolidado todas las políticas internas actuales de los departamentos en una única plataforma en línea. Desde abril de 2025, el personal del MFD puede acceder a 142 políticas a través de la web o de la aplicación móvil Lexipol.
7. El MFD emitió la política de Revisión posterior a la acción a través de Lexipol el 7 de febrero de 2024. Esta política facilita el análisis de incidentes críticos y las oportunidades de aprendizaje. Además, el 1 de mayo de 2024 se publicó la política de análisis del estrés provocado por incidentes críticos, que proporciona un marco estructurado para el análisis y el tratamiento del impacto emocional de los incidentes críticos en el personal.
8. La Asociación de jefes de Bomberos del Condado de Monterey seleccionó por unanimidad First Arriving de U.S. Digital Designs (Honeywell) como su plataforma tecnológica deseada para una plataforma común en todo el condado para las alertas de las estaciones de bomberos. MFD está en proceso de instalar el equipo First Arriving en sus estaciones de bomberos y oficinas.
9. La ciudad emitió una solicitud de propuestas para reconstruir la torre de entrenamiento de la estación 13, que tenía la etiqueta roja.

CONCLUSIÓN

El CGJ analizó los informes, conclusiones y recomendaciones del jurado anterior y constató que se habían recibido todas las respuestas requeridas.

Las entidades gubernamentales o los funcionarios electos que no presentan las respuestas requeridas socavan la misión y el trabajo del Gran Jurado Civil. Esto es un perjuicio para los residentes del Condado de Monterey y una oportunidad perdida para demostrar responsabilidad y transparencia.

El CGJ agradece las contribuciones de la Junta de Supervisores, los diversos jefes de departamento y otras entidades gubernamentales que proporcionaron respuestas adicionales, mejorando la responsabilidad y la transparencia de la organización.

Con la publicación de este informe, el CGJ exige responsabilidades a las entidades y a los cargos electos, tal y como establece la ley.

GLOSARIO

BOS	Junta de Supervisores del Condado de Monterey
CIT	Formación sobre incidentes críticos
CTAF	Fondos de asignación del impuesto sobre el cannabis
CGJ	2024-25 Gran jurado civil
MCHD	Departamento de Salud del Condado de Monterey
MCOE	Oficina de Educación del Condado de Monterey
MCSO	Oficina del Sheriff del Condado de Monterey
MFD	Cuerpo de Bomberos de Monterey
MPAD	Distrito Aeroportuario de la Península de Monterey
SPD	Departamento de Policía de Salinas

BIBLIOGRAFÍA

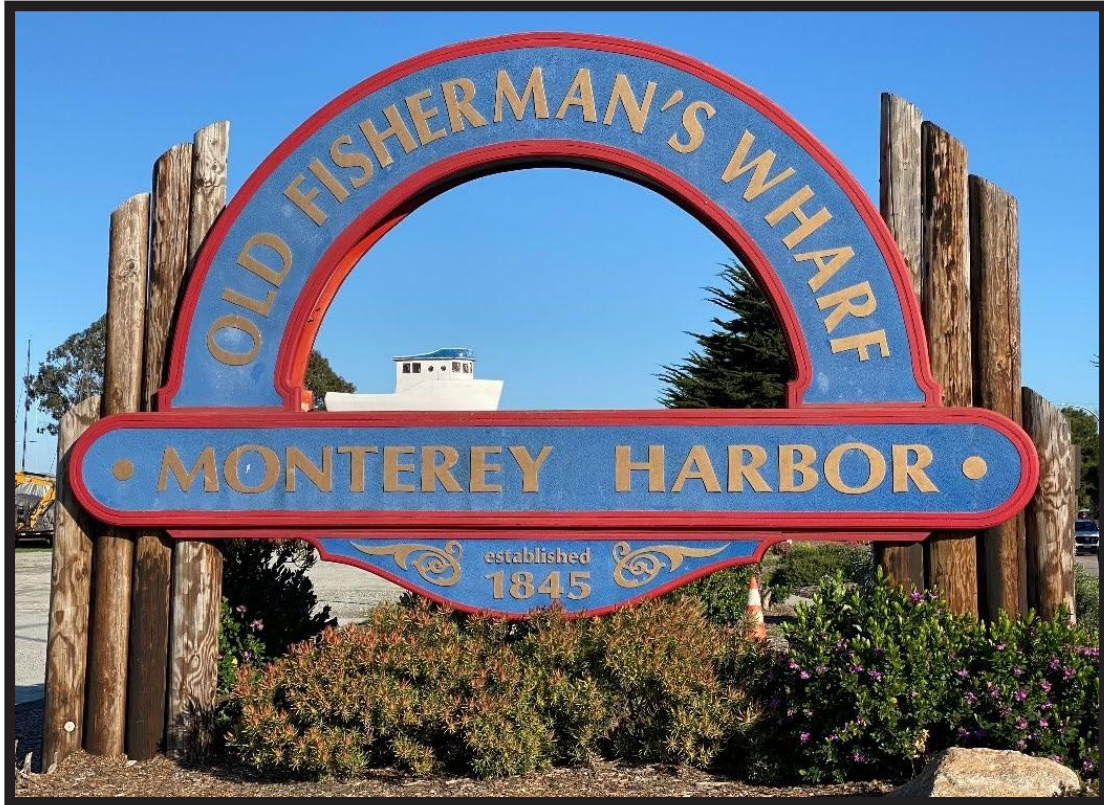
Informe del Gran Jurado Civil 2023/24 Condado de Monterey, CA

<https://www.countyofmonterey.gov/government/participate-get-involved/civil-grand-jury/reports>

Secciones 933 y 933.05 del Código Penal

https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?sectionNum=933.&lawCode=PEN

EL DETERIORO DE LOS MUELLES DE MONTEREY: PREOCUPACIÓN POR LA SEGURIDAD PÚBLICA



Entrada a los muelles de Monterey

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

RESUMEN

Durante su mandato 2023-2024, el Gran Jurado Civil del Condado de Monterey (CGJ) recibió un informe de inspección del estado de las instalaciones realizado por una empresa internacional de consultoría en ingeniería estructural. Este informe de 2017 reveló que ambos muelles se encuentran en “mal estado” estructural e identificó las reparaciones exhaustivas necesarias para garantizar la integridad de los muelles y la seguridad de todos los usuarios. Dos informes de 2024 evaluaron que el estado estructural de los muelles sigue siendo “deficiente”. Reconociendo la urgencia de estos informes, el Gran Jurado Civil de 2024-2025 inició esta investigación. El 23 de diciembre de 2024, una parte importante del muelle de la ciudad de Santa Cruz se derrumbó en la bahía de Monterey, lo que puso aún más de relieve lo oportuno de esta investigación.

Los muelles de Monterey son un símbolo del encanto único de la ciudad y contribuyen al bienestar financiero de la comunidad. Sin embargo, es posible que la gente no sea consciente de que el costo de reparar los elementos estructurales necesarios y mantener estas intrincadas estructuras supera con creces los ingresos que generan. Hasta la fecha, no existe un plan de financiación claro que aborde estos gastos críticos.

El CGJ ha constatado que la ciudad de Monterey ha descuidado la restauración de la integridad de sus muelles durante al menos siete años. Varios elementos estructurales siguen en mal estado a pesar de que se han gastado importantes fondos públicos en al menos cinco informes. El deterioro estructural de los muelles empeora con cada tormenta que pasa.

La ciudad de Monterey ha iniciado cambios para abordar varias de las cuestiones planteadas en este informe. El CGJ mantiene que sus recomendaciones siguen siendo pertinentes.

ANTECEDENTES

Durante más de 130 años, los muelles de Monterey, que comprenden el Old Fisherman's Wharf (muelle 1) y el Commercial Wharf (muelle 2), han sido hitos fundamentales en el desarrollo de la ciudad, ya que han servido como lugares vitales para la pesca, el comercio y la historia. En 1868, el estado concedió a la ciudad de Monterey la titularidad de su zona costera, designando esta área como Monterey Bay Tidelands. Estos terrenos son de dominio público y están regulados por el estado de California. El uso de la zona de marismas está restringido a actividades que benefician al interés público, como el comercio, la pesca, la navegación y el ocio. Los muelles de Monterey se encuentran dentro de esta zona de marismas.

En 1870, la Pacific Coast Steamship Company operaba desde el muelle, transportando mercancías y pasajeros. Con el tiempo, los pescadores y comerciantes comenzaron a alquilar el muelle, lo que dio lugar a continuas reparaciones y mejoras impulsadas por la demanda pública.

A medida que prosperaban las industrias pesquera y marítima, los colonos idearon técnicas innovadoras para la captura de abulón, calamar, salmón y otros mariscos, lo que convirtió al muelle en un importante centro comercial. A principios del siglo XX, la demanda de un muelle municipal aumentó, lo que llevó a la ciudad de Monterey a adquirir la propiedad en 1913 y a renombrarlo Fisherman's Wharf (Muelle de los Pescadores) en 1916. Después de que una tormenta derrumbara parcialmente el muelle en 1923, se llevaron a cabo importantes reparaciones y una ampliación significativa. En 1926, la ciudad de Monterey construyó el muelle

2 para apoyar la creciente industria pesquera.

En la década de 1950, el declive de la pesca de la sardina transformó el principal objetivo de los muelles, que pasó a ser el turismo. Con el tiempo, surgieron debates sobre el mantenimiento, la ampliación y la supervisión. En 1939, la ciudad de Monterey implementó un plan maestro que exigía el mantenimiento autosuficiente de los muelles, lo que llevó a los arrendatarios a asumir una mayor responsabilidad en 1940.

Como destino popular para millones de visitantes al año, el muelle Fisherman's Wharf de Monterey ofrece una gran variedad de actividades, como restaurantes, paseos en barco, tiendas, observación de fauna marina y paseos en un entorno pintoresco con vistas a la bahía de Monterey. En la actualidad, los ciudadanos de Monterey confían en que la ciudad y los arrendatarios colaboren para mantener y garantizar la seguridad de los muelles.

METODOLOGÍA

El CGJ entrevistó a representantes de varios departamentos de la ciudad de Monterey y a un arrendatario, examinó documentos relacionados con el funcionamiento y el mantenimiento de los muelles de Monterey y revisó las grabaciones de las reuniones pertinentes del Ayuntamiento de Monterey. El CGJ recibió información detallada de varios informes de inspección de la ingeniería estructural de los muelles elaborados por cuatro empresas de ingeniería autorizadas: COWI North America, Inc., Mayone Structural Engineering, ProView Property Inspection y Foth & Van Dyke and Associates. Tres de estas empresas se especializan en inspecciones de estructuras tanto por encima como por debajo del agua.

Entre los documentos clave revisados se incluyen:

- Informe de inspección del estado de los muelles 1 y 2 elaborado por COWI (noviembre de 2017)
- Informe de inspección y evaluación de los hallazgos del muelle 1 elaborado por Foth (31 de julio de 2024)
- Informe sobre el estado del muelle 2 elaborado por COWI (marzo de 2024)
- Muelles I y II de Monterey: programa de mantenimiento estructural elaborado por Environmental Science Associates (ESA) (abril de 2019)
- Informes de Mayone y ProView que abarcan desde 2017 hasta 2024

Además, la CGJ revisó el presupuesto plurianual de la ciudad de Monterey, los contratos de arrendamiento del muelle, los permisos de construcción para el mantenimiento del muelle, la hoja de seguimiento de las reparaciones estructurales internas de la ciudad y los informes de notificación de finalización de las obras emitidos por la ciudad. Esta investigación se centró exclusivamente en la integridad estructural de los muelles, incluidos los pilotes y las estructuras de soporte bajo las pasarelas, las vías de acceso y los edificios, y no en su atractivo estético.

DISCUSIÓN

El estado actual de los muelles de Monterey

La ciudad de Monterey encargó a empresas de ingeniería marina de prestigio internacional la inspección y evaluación de los muelles. COWI completó una evaluación de los muelles 1 y 2 en 2017. En 2024, Foth inspeccionó el muelle 1 y COWI volvió a inspeccionar el muelle 2.



Subestructura del muelle 1. Pilotes piramidales que muestran grietas verticales, lo que permite la entrada de agua de mar y el deterioro del núcleo de refuerzo de acero del interior.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Estos informes calificaron ambos muelles como “deficientes” en general, según la escala de evaluación del estado de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles (ASCE), que incluye “crítico, grave, deficiente, aceptable, satisfactorio y bueno”. La ASCE define “deficiente” como “deterioro avanzado o sobrecarga observados en partes extensas de la estructura, pero que no reducen significativamente la capacidad de carga de la misma. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia moderada”.

El informe de Foth de 2024 se centró exclusivamente en el muelle 1, Old Fisherman's Wharf, y concluyó que la mitad de las partes arrendadas siguen en condiciones “deficientes” o “graves”.

Evaluación del estado de las propiedades arrendadas del muelle 1 Foth 2024

CLASIFICACIÓN DE EVALUACIÓN DEL ESTADO DE LA ASCE	NÚMERO DE PROPIEDADES ARRENDADAS
Bueno	0
Satisfactorio	4
Aceptable	11
Deficiente	9
Grave	6
Crítico	0

Fuente: Informe de inspección y evaluación de los hallazgos del muelle 1 elaborado por Foth (31 de julio de 2024).

Tanto el informe de COWI como el de Foth proporcionaron información detallada sobre las reparaciones necesarias, incluidos los componentes estructurales individuales, como pilotes, cabezales de pilotes y largueros. Cada pilote dañado se identifica y se clasifica como “moderado”, “grave” o “muy grave”. Los ingenieros evaluaron el estado de los elementos estructurales y el alcance de los daños, lo que dio como resultado una calificación general de “deficiente” para cada muelle. (Véase el diagrama de la página 8).

La responsabilidad del mantenimiento

La ciudad de Monterey es la única responsable de garantizar la seguridad de todos los visitantes y negocios en los muelles 1 y 2. Esto incluye el mantenimiento de las áreas comunes, como baños públicos, cubiertas, carreteras y estacionamientos, así como las estructuras que los sostienen. La responsabilidad de las estructuras bajo los edificios arrendados varía según el tipo de arrendamiento y la antigüedad.



Pilote bajo el muelle 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados unidos a pilotes de madera con pernos en U. El revestimiento de hormigón se ha agrietado en la parte superior, lo que ha permitido la entrada de agua de mar y, como consecuencia, la corrosión de las barras de refuerzo y, finalmente, su fallo.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Sin embargo, la ciudad de Monterey sigue siendo responsable de garantizar que todas las estructuras se mantengan adecuadamente.

La ciudad de Monterey negocia dos tipos de contratos de arrendamiento con los arrendatarios del muelle: contratos de arrendamiento de propiedades y contratos de arrendamiento de terrenos.



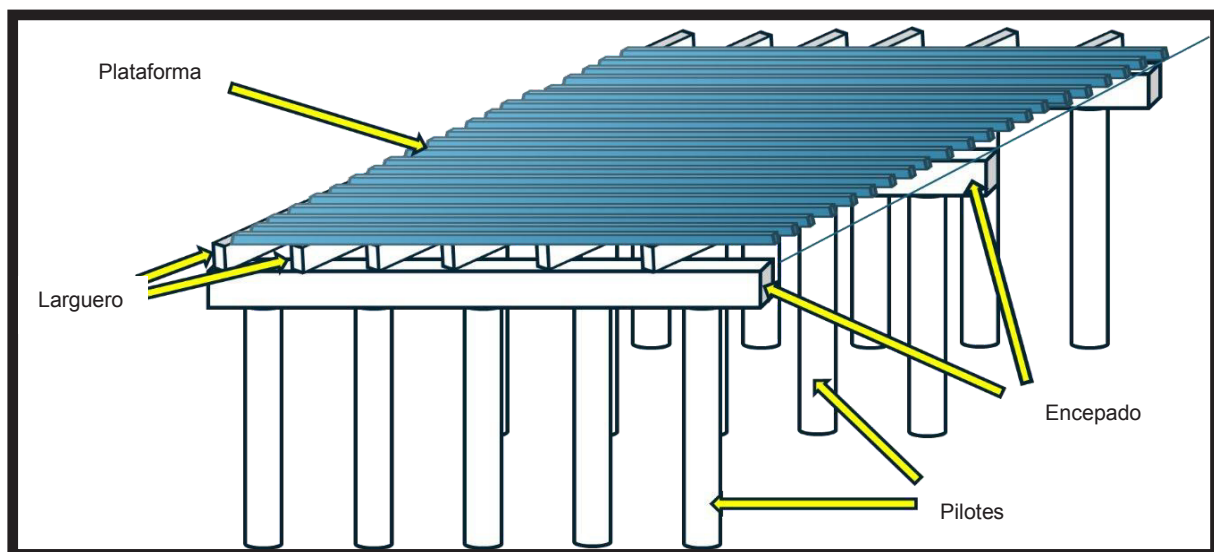
Pilotes de defensa a lo largo del muelle 1. Los pilotes de madera han perdido la mayor parte de su diámetro en la línea de flotación.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

- Los 12 **arrendatarios de la propiedad** mantienen los edificios situados sobre la cubierta del muelle. A través de su alquiler, contribuyen colectivamente con el 60% de los costes de mantenimiento de las zonas comunes, incluidos los elementos estructurales situados bajo sus edificios. El Ayuntamiento cubre el 40% restante y determina el mantenimiento, las reparaciones y las mejoras necesarias.
- Los 21 **arrendatarios del terreno** son totalmente responsables del mantenimiento y la reparación de todas las estructuras situadas sobre la arena, incluidas las estructuras situadas bajo la cubierta y los edificios situados encima.

La mayoría de los contratos de arrendamiento de terrenos se firmaron en 1991 y se prorrogaron hasta 2042. Estos contratos obligan a los arrendatarios a realizar inspecciones de ingeniería cada tres años y a completar las reparaciones en un plazo de seis meses. Cabe destacar que estos contratos de arrendamiento de terrenos de 1991 exigen a los arrendatarios que realicen las reparaciones identificadas durante sus inspecciones, pero no las reparaciones adicionales identificadas por las inspecciones encargadas por la ciudad de Monterey.

Por el contrario, los contratos de arrendamiento de terrenos más recientes, firmados en la década de 2020, excluyen el requisito de que los arrendatarios realicen inspecciones estructurales y reparaciones. En virtud de estos nuevos contratos de arrendamiento de terrenos, la ciudad de Monterey, en su calidad de arrendadora, es la única responsable de determinar qué reparaciones estructurales son necesarias.



La estructura subyacente de un muelle

Fuente: Dibujo realizado por un miembro del Gran Jurado Civil.



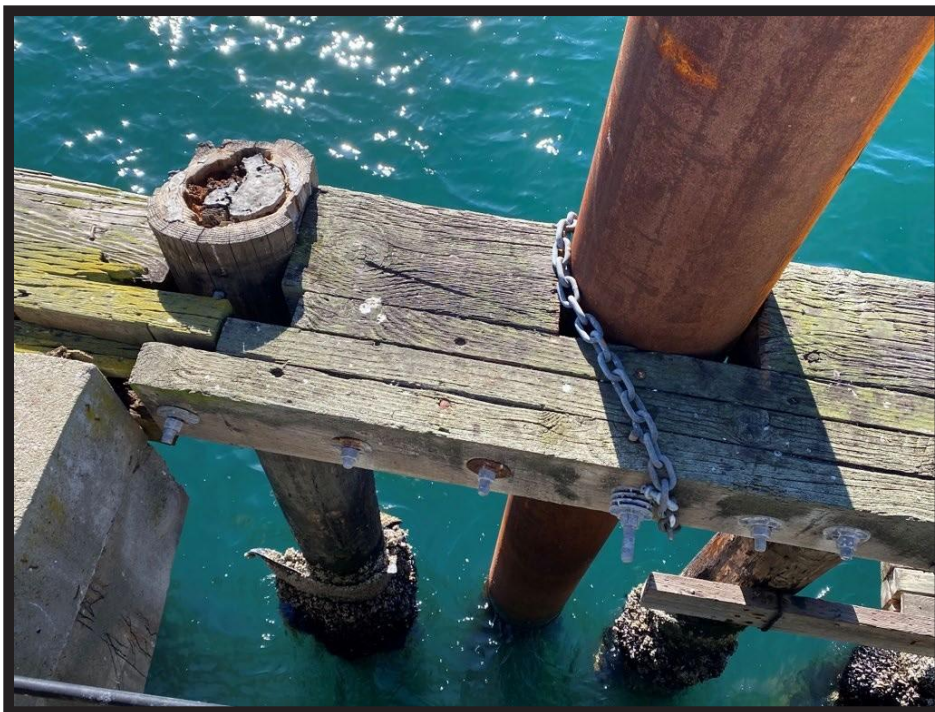
Subestructura del muelle 1. Los pilotes de acero del antiguo ferrocarril están muy deteriorados. Los pilotes de madera están sujetos con múltiples pernos en U oxidados, lo que indica que los pilotes de madera originales carecen de integridad estructural.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Necesidades de mantenimiento

Los informes COWI 2017 y Foth/COWI 2024 identificaron ocho ubicaciones en el muelle 1 que requerían reparaciones inmediatas. Las preocupaciones sobre la integridad estructural aumentaron de cinco casos en 2017 a siete en 2024. Algunos problemas señalados en 2017 seguían sin resolverse, mientras que surgieron otros nuevos. En particular, en una ubicación se produjo un deterioro del estado de los pilotes de cimentación, con un 70% que requería reparaciones en 2017 y un 81% en 2024. Además, el CGJ no encontró pruebas de que se hubieran realizado reparaciones estructurales importantes entre las inspecciones en esa ubicación específica.

La ciudad de Monterey proporcionó a todos los arrendatarios del terreno extractos de las inspecciones de COWI y Foth para que los examinara el ingeniero de los arrendatarios. No se llevaron a cabo reparaciones importantes cuando el ingeniero de los arrendatarios no estuvo de acuerdo con las evaluaciones de COWI y Foth. En tales casos, la ciudad no puede exigir al arrendatario que realice las reparaciones adicionales recomendadas en los informes de COWI y Foth.



Pilotes bajo el muelle 1. Pilotes con núcleo podrido y pernos galvanizados que sostienen numerosas vigas de madera.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.



Pila bajo el muelle 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados unidos a pilotes de madera con pernos en U.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.



Subestructura del muelle de Monterey 1. Pilotes de acero ferroviario deteriorados sostenidos por sus bases de hormigón. Se han fijado pilotes de madera al acero con pernos en U. La subestructura está compuesta por diversos materiales, herrajes y técnicas de reparación.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

El muelle 2, que ha sido calificado como en “mal estado” desde 2017, presenta un deterioro generalizado de la madera, el hormigón y el asfalto. La ciudad de Monterey es responsable de la mayor parte del mantenimiento del muelle 2.

Mantenimiento completado

Entre abril de 2017 y noviembre de 2024, la ciudad de Monterey expidió siete permisos de construcción para obras estructurales en el muelle 1 por parte de arrendatarios y uno para obras en el muelle 2. Tres permisos caducaron sin que se completara ninguna obra, tres se finalizaron con las obras terminadas y uno sigue vigente, pero las obras no se han completado, según los informes de la ciudad.

Es importante señalar que el trabajo realizado por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad no se refleja en estos registros de permisos. Una búsqueda en el registro de permisos de la Comisión Costera de California reveló solo dos solicitudes de permisos de desarrollo costero para reparaciones en muelles entre 2017 y 2024, una de la ciudad de Monterey y otra de un

arrendatario.

Los desafíos del mantenimiento

La reparación de los muelles requiere la coordinación entre los organismos municipales, los arrendatarios y múltiples organismos reguladores. El proceso de obtención de permisos requiere la aprobación de la División de Construcción y Seguridad de la ciudad de Monterey, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la Comisión Costera de California y el cumplimiento de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). Consciente de los retrasos inherentes a la obtención de múltiples permisos, la ciudad ha concedido prórrogas a sus arrendatarios para que completen las reparaciones.



Pilote del muelle 1 expuesto. El revestimiento de hormigón no es continuo por encima de la línea de pleamar, lo que permite que el agua del mar entre en contacto con el pilote de madera, que está sufriendo un grave deterioro.

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

Las obligaciones de mantenimiento del muelle de la ciudad de Monterey superan los ingresos generados por los muelles. La legislación de California establece que los ingresos procedentes de los muelles solo pueden destinarse a financiar operaciones, construcción y mantenimiento en la zona de las marismas, que se extiende más allá de los muelles en ambas direcciones. Para cumplir con esta ley, la ciudad de Monterey mantiene un “Fondo para las Marismas” específico. En 2024, el Fondo Tidelands de la ciudad recibió 3.3 millones de dólares, procedentes principalmente de los ingresos por el alquiler de los muelles, pero el presupuesto quinquenal de Monterey prevé que se necesitarán 17 millones de dólares adicionales para el mantenimiento de los muelles, además de los gastos de funcionamiento actuales.

Planes de mantenimiento, medidas y financiación por parte de la ciudad de Monterey

El 21 de enero de 2020, el Ayuntamiento de Monterey obtuvo y aprobó una Declaración Negativa Mitigada (MND) para los muelles, cumpliendo así los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para las reparaciones estructurales. Una MND es un documento que establece que un proyecto no tendrá un impacto ambiental negativo significativo si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas y es un método de aprobación por parte de los organismos reguladores. Por lo general, se emite una vez concluido el estudio inicial. Sin embargo, la ciudad no ha informado a todos los arrendatarios sobre la disponibilidad de esta herramienta.

Además, la ciudad de Monterey contrató a Environmental Science Associates (ESA) para redactar un plan de mantenimiento para los muelles 1 y 2. El plan proponía un ciclo de tres años de inspecciones, planificación y construcción. Este borrador del plan se presentó a la ciudad de Monterey en 2019. El CJG no ha encontrado pruebas de que este plan haya sido aprobado o aplicado.

La ciudad de Monterey reconoce que se necesitan reparaciones importantes para mantener los muelles y ha establecido dos líneas de financiación para el programa de mejora de capital, una para cada muelle. Los niveles de financiación actuales distan mucho de los millones de dólares que la ciudad de Monterey estima necesarios para reparar las partes de los muelles que son responsabilidad de la ciudad.



Muelle de Monterey 1

Fuente: Fotografía tomada por un miembro del Gran Jurado Civil.

CONCLUSIÓN

Los muelles de Monterey, que aún se encuentran en “mal estado” estructural, requieren reparaciones que aún no se han abordado. En última instancia, la ciudad de Monterey es responsable del mantenimiento, mientras que los arrendatarios comparten la responsabilidad de las reparaciones. Múltiples inspecciones e informes han documentado las reparaciones necesarias, que suponen un costo significativo para los contribuyentes. Las discrepancias entre las evaluaciones realizadas por ingenieros certificados para los arrendatarios y la ciudad han obstaculizado el progreso. Además, un complejo proceso de concesión de permisos ha dificultado aún más la finalización de esas reparaciones. En la reunión del Ayuntamiento de Monterey celebrada el 4 de junio de 2024, el personal informó de que se necesitan 17 millones de dólares en los próximos cinco años solo para terminar la parte de las obras identificada por el Ayuntamiento. Sin embargo, las previsiones de financiación actuales son muy inferiores a esta cantidad, lo que complica aún más los esfuerzos de reparación. Aunque el Ayuntamiento ha tomado medidas para hacer frente a los retos de mantenimiento, se necesitan reparaciones sustanciales y aún no se han identificado soluciones a largo plazo.

HALLAZGOS

- H1. La ciudad de Monterey no ha mantenido la integridad estructural de sus muelles durante muchos años, lo que ha dado lugar a que estos sean clasificados en “mal estado” según las normas de la ASCE. Se han identificado varios elementos estructurales que requieren una reparación inmediata, pero se han tomado pocas medidas al respecto. Este abandono supone un grave riesgo para la seguridad pública, las estructuras históricas de la ciudad y los activos de los arrendatarios.
- H2. En virtud de los contratos de arrendamiento de 1991, la ciudad de Monterey no puede exigir a los arrendatarios que realicen las reparaciones estructurales identificadas en los informes de inspección de la ciudad, a menos que el ingeniero del arrendatario esté de acuerdo en que dichas reparaciones son necesarias. Esto permite a los arrendatarios evitar realizar reparaciones inmediatas y críticas identificadas en las inspecciones del muelle encargadas por la ciudad.
- H3. El plazo de seis meses para completar las reparaciones especificado en los contratos de arrendamiento de terrenos de 1991 no es realista en el entorno normativo actual. En la actualidad, solo los permisos necesarios de la ciudad de Monterey, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua y la Comisión Costera de California no pueden obtenerse en seis meses. En consecuencia, la ciudad permite a los arrendatarios retrasar estas reparaciones sin una fecha de finalización obligatoria ni sanciones por incumplimiento.
- H4. La ciudad de Monterey no ha informado a todos los arrendatarios de terrenos sobre la posibilidad de utilizar la Declaración Negativa Mitigada (MND) de la ciudad, lo que podría acelerar considerablemente el proceso de concesión de permisos. Esto ha provocado retrasos en las reparaciones iniciadas por los arrendatarios. Mediante el uso de la MND, los arrendatarios pueden agilizar el proceso de concesión de permisos, reducir los costes asociados a las reparaciones retrasadas y, en última instancia, acortar el tiempo necesario para mitigar los riesgos para el público.
- H5. En 2019, la ciudad de Monterey contrató a una empresa consultora, con un costo significativo, para crear un programa de mantenimiento continuo. El objetivo era optimizar las reparaciones estructurales de los muelles, sustituyendo el método menos eficiente de proyecto por proyecto. La ciudad de Monterey aún no ha implementado el programa, lo que retrasa las obras al menos tres años, lo que equivale a la duración de un ciclo de mantenimiento, poniendo en peligro la seguridad pública.

RECOMENDACIONES

- R1. La ciudad de Monterey elaborará y publicará un informe en el que se analizarán las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y las conclusiones de COWI/Foth de 2024 sobre las reparaciones “inmediatas” o “críticas”. El informe deberá especificar la necesidad de cada reparación de conformidad con las normas de la ASCE y se hará público antes del 31 de diciembre de 2025.
- R2. La ciudad de Monterey incluirá todas las reparaciones necesarias identificadas por el análisis de la ciudad sobre las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y los hallazgos de COWI/Foth de 2024 (según se especifica en R1) en los Programas de Mejoras de Capital antes del 28 de febrero de 2026.

- R3. La ciudad de Monterey repetirá cada tres años el análisis de las discrepancias entre los informes de inspección de los arrendatarios y las conclusiones de COWI/Foth de 2024, así como la incorporación de las discrepancias en los Programas de Mejoras de Capital (tal y como se especifica en R1 y R2).
- R4. La ciudad de Monterey elaborará una política para proporcionar un plazo razonable a los arrendatarios para completar las reparaciones, adaptándose a las exigencias actuales en materia de permisos, en lugar de los seis meses especificados en los contratos de arrendamiento de terrenos de 1991. La política se aplicará a más tardar el 31 de diciembre de 2025.
- R5. La ciudad de Monterey desarrollará, comunicará e implementará un proceso más proactivo para supervisar y hacer cumplir las reparaciones requeridas a los arrendatarios en un plazo razonable para que estos puedan completarlas, adaptándose a las exigencias actuales en materia de permisos (tal y como se especifica en R4), antes del 28 de febrero de 2026.
- R6. La ciudad de Monterey notifica a los arrendatarios la Declaración Negativa Mitigada (MND) vigente para agilizar los permisos de reparación antes del 30 de septiembre de 2025.
- R7. La ciudad de Monterey actualiza y publica un plan de mantenimiento de los muelles que prioriza y programa las reparaciones “inmediatas” y “críticas” de acuerdo con las normas de la ASCE.
- R8. La ciudad de Monterey identificará fuentes de financiación para garantizar la integridad estructural continua de los muelles, tal y como se describe en el informe elaborado por la ESA en 2019, antes del 31 de marzo de 2026.
- R9. La ciudad de Monterey completará el programa trienal de inspección estructural integral de ambos muelles antes del 30 de noviembre de 2025 y compartirá los resultados con todos los arrendatarios del terreno en un plazo de dos meses a partir de la recepción.

SOLICITUD DE RESPUESTAS

Se requieren las siguientes respuestas de conformidad con los artículos 933 y 933.05 del Código

Penal:

De los siguientes órganos rectores en un plazo de 90 días a partir de la publicación de este informe:

- Ayuntamiento de Monterey
 - Hallazgos: H1 a H5
 - Recomendaciones: R1 a R9

AVISO LEGAL

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. El artículo 929 del Código Penal exige que los informes del Gran Jurado no contengan el nombre de ninguna persona ni hechos que puedan conducir a la identificación de cualquier persona que proporcione información al Gran Jurado.

GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

Calificaciones de evaluación del estado de la ASCE

Calif.	Descripción
Bueno	No se observan daños visibles o solo daños menores. Los elementos estructurales pueden presentar un deterioro muy leve, pero no se observa sobreesfuerzo. No se requieren reparaciones.
Satisfactorio	Se observan defectos o deterioro de leve a moderado, pero no se observa sobreesfuerzo. No se requieren reparaciones.
Aceptable	Todos los elementos estructurales primarios están en buen estado, pero se observan defectos o deterioro de leve a moderado. Pueden existir áreas localizadas con deterioro de moderado a avanzado, pero no reducen significativamente la capacidad de carga de la estructura. Se recomienda realizar reparaciones, pero la prioridad de estas es baja.
Deficiente	Se observa deterioro avanzado o sobreesfuerzo en partes extensas de la estructura, pero no reduce significativamente la capacidad de carga de esta. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia moderada.
Grave	El deterioro avanzado, el sobreesfuerzo o la rotura pueden haber afectado significativamente a la capacidad de carga de los componentes estructurales principales. Son posibles fallos locales y puede ser necesario restringir la carga. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia y alta prioridad.
Crítico	El deterioro muy avanzado, el sobreesfuerzo o la rotura han provocado fallos localizados en los componentes estructurales principales. Es posible o probable que se produzcan fallos más generalizados, por lo que se deben aplicar restricciones de carga según sea necesario. Es posible que sea necesario realizar reparaciones con urgencia y muy alta prioridad.

Fuente: Inspección y evaluación de instalaciones costeras, Manuales e informes sobre prácticas de ingeniería No. 130 de la ASCE, editado por Ronald E. Heffron, elaborado por el Comité de Procedimientos Técnicos de la ASCE, julio de 1930, y revisado en marzo de 1935, febrero de 1962 y abril de 1982.

ASCE Sociedad Americana de Ingenieros Civiles

CEQA Ley de Calidad Ambiental de California

CGJ Gran Jurado Civil

MND	Declaración negativa mitigada, documento que establece que un proyecto no tendrá un impacto ambiental negativo significativo si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas, y es un método de aprobación utilizado por los organismos reguladores.
Pilote	Estructura similar a un poste que sostiene un muelle.
Encepado	Una losa de hormigón o una viga de madera colocada sobre varios pilotes para distribuir el peso de un muelle sobre los pilotes.
Larguero	Elemento estructural que soporta la cubierta del muelle.

BIBLIOGRAFÍA

Informe de inspección del estado de los muelles 1 y 2 elaborado por COWI, con fecha de noviembre de 2017.

Informe de inspección y evaluación de los resultados del muelle I elaborado por Foth, con fecha del 31 de julio de 2024.

Informe de inspección del estado del muelle II elaborado por COWI, con fecha de marzo de 2024.

Informe de inspección de la propiedad de la concesión 1 elaborado por ProView, con fecha del 18 de febrero de 2021.

Informe Mayone de la concesión 2, con fecha de 20 de julio de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 2, con fecha de 28 de octubre de 2021

Informe Mayone de la concesión 3, con fecha de 10 de noviembre de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 3, con fecha de 28 de octubre de 2021

Informe Mayone de la concesión 4, con fecha del 30 de octubre de 2023

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 4, con fecha del 18 de febrero de 2021

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 6, con fecha del 27 de julio de 2017

Informe Mayone de las concesiones 5 y 6, con fecha del 25 de septiembre de 2017

Informe Mayone de las concesiones 5 y 6, con fecha del 21 de agosto de 2023

Fotos del informe estructural de Mayone sobre las concesiones 5 y 6, con fecha del 27 de noviembre de 2023

Informe de Mayone sobre la concesión 8, con fecha del 21 de agosto de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 8, con fecha del 9 de abril de 2018

Informe de Mayone sobre la concesión 9, con fecha del 18 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 9, con fecha del 9 de abril de 2018.

Informe Mayone de la concesión 10, con fecha del 19 de junio de 2023.

Informe sobre los pilotes de la concesión 10, elaborado por Jared Berg, con fecha del 30 de noviembre de 2023.

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 10, con fecha del 14 de junio de 2018.

Informe Mayone de la concesión 15, con fecha del 18 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 15, con fecha del 9 de abril de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 16, con fecha del 8 de mayo de 2018

Informe Mayone de la concesión 17, con fecha del 31 de octubre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 17, con fecha del 8 de mayo de 2018

Carta final y observaciones de Mayone sobre la concesión 18, con fecha del 30 de diciembre de 2017

Planos S1, S2 y S3 de Mayone sobre la concesión 18, recibidos el 20 de abril de 2017

Informe estructural de Mayone sobre las concesiones 19-24-25-26, con fecha del 30 de noviembre de 2023

Informe de Mayone sobre la concesión 21, con fecha del 6 de noviembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 21, con fecha del 8 de mayo de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 23/30, con fecha del 28 de junio de 2019

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 25, con fecha del 9 de abril de 2018

Informe Mayone de la concesión 28, con fecha del 10 de noviembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 28, con fecha del 23 de mayo de 2018

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 28, con fecha del 3 de octubre de 2023

Informe Mayone de la concesión 29, con fecha del 6 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 29, con fecha del 23 de mayo de 2018

Informe Mayone de la concesión 31, con fecha del 4 de septiembre de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 31, con fecha del 4 de junio de 2018

Informe Mayone de la concesión 32, con fecha del 21 de agosto de 2023

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 32, con fecha del 4 de junio de 2018

Resultados de la inspección del estado de la propiedad de la concesión 33, con fecha del 4 de junio de 2018.

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 33, con fecha del 17 de febrero de 2021.

Informe Mayone de la concesión 34, con fecha del 30 de octubre de 2023.

Informe de inspección de la propiedad ProView de la concesión 34, con fecha del 26 de septiembre de 2023.

Informe Mayone de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 8 de diciembre de 2023

Informe Mayone de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 2 de octubre de 2017

Informe de inspección de la propiedad ProView de Lou Lou's Griddle in the Middle, con fecha del 12 de junio de 2024

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 20 de noviembre de 2017

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 29 de octubre de 2020

Informe Mayone del Club Náutico de la Península de Monterey, con fecha del 31 de octubre de 2023

Informe Mayone de Sandbar & Grill, con fecha del 15 de febrero de 2018

Informe Mayone de Sandbar & Grill, con fecha del 6 de noviembre de 2023

Carta de medidas correctivas de Sandbar & Grill ProView, con fecha del 29 de agosto de 2024

Informe de inspección de la propiedad de Sandbar & Grill ProView, con fecha del 24 de abril de 2024

SEGURIDAD VIAL EN EL CONDADO DE MONTEREY: DÓNDE REPORTAR UN PROBLEMA



Fuente: Foto de Fern Canyon Road, cerca de Carmel Highlands, publicada el 13/02/25 en la página de Facebook del Condado de Monterey. Posteriormente, la carretera fue cerrada.

RESUMEN

De vez en cuando, todos los conductores en el Condado de Monterey han observado problemas de seguridad y mantenimiento en las carreteras. Si desean reportar una condición potencialmente peligrosa, no siempre es obvio qué entidad deben notificar para expresar sus preocupaciones. Las carreteras en el Condado de Monterey son propiedad y están mantenidas por diferentes jurisdicciones, la mayoría de las veces con responsabilidades superpuestas. Los procesos para proyectos de mejora de carreteras y seguridad vial son largos, complicados y no siempre fáciles de entender. El público suele estar confundido acerca de qué entidad contactar respecto a preocupaciones sobre seguridad vial o mantenimiento de carreteras, e incluso

sobre cómo presentar solicitudes de servicio al cliente. Cada entidad utiliza una interfaz diferente para recopilar datos relacionados con la seguridad vial y los problemas de mantenimiento. Los formularios para solicitar servicio se pueden encontrar en los sitios web de la mayoría de las entidades, pero las respuestas a los ciudadanos que presentan las quejas se manejan de manera inconsistente.

El Gran Jurado Civil 2024-25 (CGJ, por sus siglas en inglés) recibió una queja de un ciudadano sobre un accidente grave en el que el conductor intentaba cruzar legalmente la línea central de la carretera hacia una entrada de vehículos con alto tráfico. Un vehículo que circulaba en la misma dirección no se detuvo y golpeó el automóvil detenido. Esto resultó en la hospitalización y cirugía del demandante. La CGJ examinó el proceso de la consulta ciudadana y el seguimiento de estas entidades:

- Agencia de Transporte del Condado de Monterey (TAMC, por sus siglas en inglés)
- Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés)
- División de Obras Públicas del Condado de Monterey (MCPWD, por sus siglas en inglés) dentro del Departamento de Obras Públicas, Instalaciones y Parques (MCPWFP, por sus siglas en inglés).

Al investigar opciones para abordar esta queja, la CGJ descubrió que el público en general desconoce dónde y cómo presentar una solicitud de mejoras viales y preocupaciones sobre la seguridad del tráfico. En sus conclusiones, el jurado identificó opciones de reporte inconsistentes y la falta de información actualizada sobre accidentes de tráfico. Este informe incluirá las siguientes recomendaciones:

- Publicar información sobre el rol de TAMC, Caltrans y MCPWD.
- Actualizar el mapa de accidentes en el sitio web de TAMC, mejorando así la conciencia pública sobre las condiciones desafiantes y las intersecciones peligrosas.
- Informar al público sobre *Monterey County uConnect*, una aplicación para dispositivos móviles que proporciona información sobre una amplia variedad de temas, incluida la presentación de informes sobre problemas de carreteras y tráfico en las áreas no incorporadas del condado.

Estas medidas simples informarán mejor a la comunidad y proporcionarán a los ciudadanos un sentido de colaboración con las entidades para mejorar nuestras carreteras y autopistas.

ANTECEDENTES

El Gran Jurado Civil (CGJ) comenzó a investigar la seguridad vial y el mantenimiento en el Condado de Monterey después de recibir una queja sobre un carril de giro a la izquierda en una carretera estatal en el Condado de Monterey. En ese lugar no existe un vía para giros a la izquierda, solo la línea central de la carretera que ha sido escenario de múltiples accidentes. La investigación reveló que los proyectos de seguridad vial, como la construcción de carriles de giro, vías protectoras para giros, señales de tráfico o rotondas, son procesos largos y complejos. Estos proyectos involucran problemas de propiedad privada, estudios de ingeniería, impacto ambiental, cooperación entre jurisdicciones, financiación suficiente en un contexto de recursos escasos, audiencias públicas, contratación de contratistas calificados y, finalmente, el inicio de la construcción.

Existen muchos factores que influyen en la priorización de los proyectos que se financian, estos incluyen datos sobre colisiones e incidentes, cuya información es difícil de localizar y compilar para el público. Otras consideraciones incluyen la asignación de subvenciones, financiación estatal y la aprobación por parte de los votantes de medidas para financiar mejoras jurisdiccionales.

La CGJ también había confusión sobre qué entidad es responsable de qué carreteras dentro del Condado de Monterey y cómo contactar de la mejor manera a la organización pública correcta (estatal o local) para plantear una preocupación sobre seguridad vial o mantenimiento.

Las siguientes entidades son responsables de la seguridad vial en el Condado de Monterey y colaboran estrechamente con los municipios locales para completar los proyectos de tráfico. Cada entidad será examinada con más detalle en las siguientes secciones de este informe.

TAMC

TAMC, la agencia regional de planificación del transporte del Condado de Monterey, es una agencia designada por el Estado responsable de la planificación financiera y logística de proyectos de transporte. La misión de TAMC es "desarrollar y mantener un sistema de transporte multimodal que

mejore la movilidad, la seguridad, el acceso, la calidad ambiental y las actividades económicas en el Condado de Monterey". TAMC no es responsable de las reparaciones de carreteras ni de las mejoras físicas de las mismas. (tamcmonterey.org, 16 de febrero de 2025)

Caltrans

Caltrans es responsable de más de 50,000 millas de carreteras y autopistas en California. También proporciona servicios ferroviarios interurbanos, aeropuertos y helipuertos hospitalarios, y colabora estrechamente con agencias locales. Según el sitio web de Caltrans, "Caltrans lleva a cabo su misión con seis programas principales: Aeronáutica, Transporte por Carretera, Transporte Masivo, Planificación del Transporte, Administración y el Centro de Servicios de Equipos. La visión de Caltrans es lograr una California próspera y conectada." (dot.ca.gov, 16 de febrero de 2025)

División de Obras Públicas del Condado de Monterey (MCPWD)

La misión de MCPWD es promover la vitalidad económica y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos del Condado de Monterey proporcionando carreteras públicas seguras y eficientes, puentes e instalaciones públicas. MCPWD es responsable de la reparación de carreteras y la construcción de mejoras físicas en las carreteras del Condado. (countyofmonterey.gov/government/departments-i-z/public-works-facilities-parks/public-works)

TAMC, Caltrans y MCPWD, incluidas todas las ciudades dentro del condado de Monterey, son el foco de este informe, que incluye la siguiente información:

- Cómo presentar una preocupación o una queja
- Dónde encontrar información actualizada sobre proyectos
- Cómo acceder a las aplicaciones móviles disponibles para las áreas no incorporadas del Condado de Monterey y dos ciudades adicionales dentro del condado

METODOLOGÍA

El Gran Jurado Civil investigó la seguridad vial y el mantenimiento en el Condado de Monterey. La CGJ entrevistó a representantes capacitados de varias entidades y departamentos responsables de los temas bajo investigación. Además, la CGJ recopiló y analizó documentación interna proporcionada por algunos representantes. Los jurados realizaron visitas de campo a los lugares de interés para obtener información de primera mano.

DISCUSIÓN

Son muchas las entidades responsables de la seguridad vial y el mantenimiento en el Condado de Monterey. El gráfico a continuación indica qué entidad es responsable de qué tipos de carreteras y servicios:

Entidades Responsables del Mantenimiento y Reparación de Carreteras

Nombre de la Entidad	Área de Responsabilidad	Agencia Estatal o Local
Departamento de Obras Públicas de cada ciudad	Seguridad vial y mantenimiento de las carreteras dentro de los distintos municipios del Condado de Monterey	Local - Ciudad
División de Obras Públicas del Condado de Monterey (MCPWD)	Seguridad vial y mantenimiento de las carreteras en las zonas no incorporadas del Condado de Monterey (ver lista de áreas a continuación)	Local - Condado
Departamento de Transporte de California (Caltrans)	Seguridad vial y mantenimiento de las Carreteras Estatales en el Condado de Monterey, incluyendo la Hwy 1, Hwy 101, Hwy 68, Hwy 156, Rutas Estatales 218, 183	Estatal
Agencia de Transporte del Condado de Monterey (TAMC)	Planificación y financiamiento de los principales proyectos de mejora de carreteras dentro del Condado de Monterey	Local - Condado
Patrulla de Caminos de California (CHP)	Encargada de garantizar el cumplimiento de las leSÍ de tránsito en las carreteras de California. También recopila datos sobre accidentes que son utilizados por otras entidades	Estatal

MCPWD es responsable de brindar servicios a las siguientes comunidades no incorporadas:

- Zona Norte: Pajaro, Moss Landing, Las Lomas, Aromas, Elkhorn, Castroville y Prunedale
- Valle de Salinas: Boronda, Spreckels, Toro Park, East Garrison, San Benancio y Corral de Tierra
- Zona Costera: Carmel Valley, Cachagua y Big Sur
- Zona Sur: Chualar, Pine Canyon, Lockwood, Bradley, San Lucas, San Ardo,

Del Monte Forest recibe apoyo del Departamento de Carreteras de la Corporación Pebble Beach.

Departamentos de Obras Públicas en Cada Ciudad del Condado de Monterey

Cada una de las 12 ciudades incorporadas en el Condado de Monterey cuenta con su propio departamento de obras públicas, encargado de la seguridad y el mantenimiento de las carreteras dentro de dicha ciudad. Muchas de estas ciudades ofrecen un portal en línea a través de sus sitios web para que el público pueda enviar información o reportar inquietudes relacionadas con la seguridad vial y el mantenimiento. La siguiente tabla identifica cada ciudad, el sitio web de su departamento de obras públicas, el número de teléfono, y cómo enviar una solicitud de servicio o reportar un problema

Cómo solicitar servicios o reportar un problema relacionado con la seguridad vial y/o mantenimiento de carreteras

Nombre de la ciudad Número de teléfono del Departamento de Obras Públicas	¿La página de inicio del sitio web tiene un enlace al formulario de solicitud de servicios?	¿Hay una aplicación móvil disponible para solicitar servicios o reportar un problema? (S/N)
Carmel (831) 620-2070	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Reportar un problema	No
Del Rey Oaks (831) 713-0171 (831) 394-8511 (para emergencias/problemas de seguridad)	No. Está en la página de Obras Públicas. Enlace al Formulario	No

Gonzales (831) 675-5000 (Oficina Municipal) (fuera del horario de oficina llamar al (831) 755-5111)	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Solicitud de servicio	No
Greenfield (831) 674-2635	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Reportar una inquietud	No
King City (831) 386-5927	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Solicitudes de servicio	No
Marina (831) 884-1212	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Solicitudes de servicio	No
Monterey (831) 646-3920	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Solicitud de servicio	No
Pacific Grove (831) 648-5722	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Solicitud de servicio	No
Salinas (831) 758-7421	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Reportar un problema	Sí La aplicación móvil se llama <i>SalinasConnect</i>
Sand City (831) (831) 394-3054	No	No
Seaside (831) 899-6825	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: SeeClickFix	Sí La aplicación móvil se llama <i>SeeClickFix*</i>
Soledad (831) 223-5176	Sí -- Enlace al Formulario Haga clic en: Reportar un problema o una sugerencia	Sí La aplicación móvil se llama <i>It's Happening in Soledad</i>
Condado de Monterey (831) 755-4925	No	Sí La aplicación móvil se llama <i>Monterey County uConnect</i>

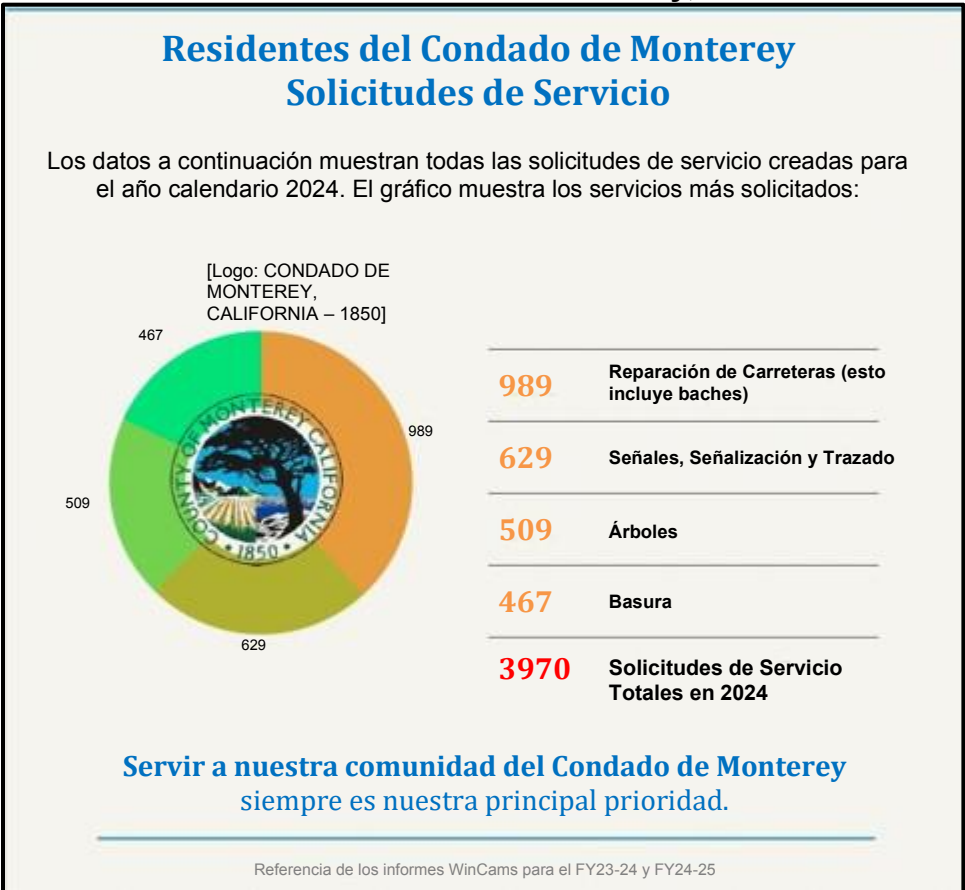
Nota: los enlaces en esta tabla fueron precisos al 20 de marzo de 2025 y se muestran en la Bibliografía al final de este informe.

**SeeClickFix solo está disponible para ciudades que se suscriben a este servicio de terceros*

División de Obras Públicas del Condado de Monterey (MCPWD)

Según el sitio web del Condado de Monterey, la División de Obras Públicas del Condado de Monterey (MCPWD) ofrece servicios para garantizar un desarrollo vial razonable y seguro, planificar las necesidades futuras, gestionar la infraestructura y las instalaciones del Condado, y proteger los recursos naturales. Dentro de MCPWD existen varias divisiones. La División de Obras Públicas incluye las Divisiones de Ingeniería de Carreteras y Puentes, Gestión de Aguas Pluviales y Zonas Inundables, Ingeniería de Tráfico, Mantenimiento de Carreteras y Puentes, y otras divisiones adicionales. Los miembros del público que tengan una preocupación sobre la seguridad o el mantenimiento de las carreteras en las áreas no incorporadas del Condado deben llamar o enviar un correo electrónico solicitando servicio, o llamar al 911 en caso de emergencia. MCPWD recibe de 3,000 a 4,000 solicitudes de servicio de clientes anualmente y las registra en una base de datos

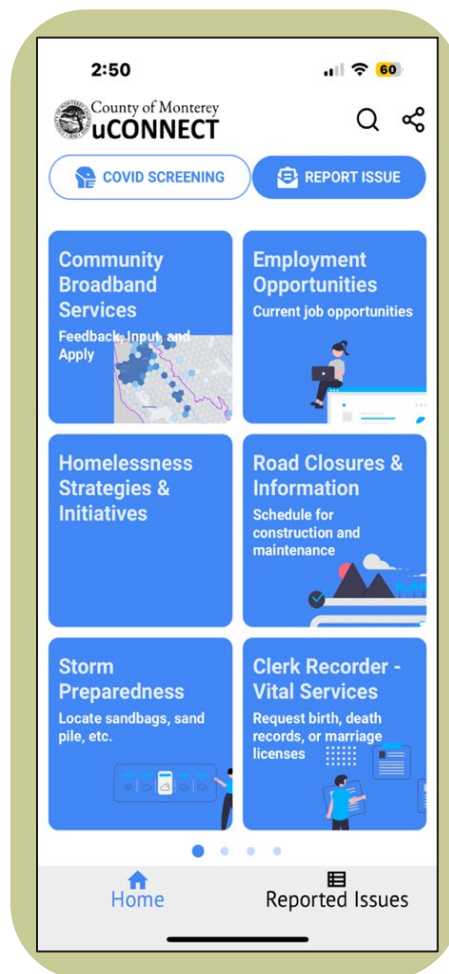
Solicitudes de Servicios del Condado de Monterey, Año Calendario 2024



Fuente: Departamento de Obras Públicas, Instalaciones y Parques del Condado de Monterey

Aplicaciones Móviles para Reportar Problemas de Seguridad Vial y Mantenimiento

El CGJ identificó tres entidades que utilizan apps que se pueden descargar en dispositivos móviles: las ciudades de Soledad y Salinas, así como el Condado de Monterey. La aplicación *Monterey County uConnect* se puede utilizar para reportar diversos problemas y ofrece una gran cantidad de otra información además de permitir reportar una preocupación.



Página principal de la aplicación *Monterey County uConnect*

Fuente: Departamento de Obras Públicas, Instalaciones y Parques del Condado de Monterey

La página principal de la aplicación tiene un botón para “Reportar Problema” que abre un menú desplegable con una lista de problemas relacionados con el mantenimiento de las carreteras en las áreas no incorporadas del Condado, incluyendo animales muertos, remoción de escombros, inundaciones, barandales, estacionamientos

ilegales, baches, reparación de carreteras, señales/señalización/trazado, farolas, y remoción de árboles/maleza. La aplicación es una manera fácil para que el público reporte un problema mientras viaja por las áreas no incorporadas del condado. Sin embargo, no se hace referencia a la aplicación *Monterey County uConnect* en el sitio web de MCPWD. Además, no es fácil encontrar información sobre la aplicación *Monterey County uConnect* en ninguno de los sitios web de los departamentos del Condado.

Las aplicaciones móviles de las ciudades de Soledad y Salinas funcionan de manera similar a la aplicación de Monterey County para reportar problemas de seguridad vial y mantenimiento.

Otra aplicación disponible para descargar en dispositivos móviles se llama *SeeClickFix*. Esta aplicación, desarrollada por un proveedor externo, trabaja con muchos municipios en todo EE. UU. para gestionar los informes de los ciudadanos sobre problemas de seguridad vial y mantenimiento. La ciudad de Seaside usa *SeeClickFix* como una aplicación móvil y la ha incorporado en su sitio web. El CGJ no está al tanto de otros proveedores que ofrezcan servicios similares. Muchas ciudades utilizan el sistema de referencia 311 para reportar problemas de seguridad vial. Funciona de manera similar al sistema 211 disponible en el Condado de Monterey para solicitar información sobre servicios sociales.

Departamento de Transporte de California (Caltrans)

Según su sitio web, Caltrans gestiona más de 50,000 millas de carriles de carreteras y autopistas de California, ofrece servicios ferroviarios interurbanos, permite el uso público de más de 400 aeropuertos y helipuertos hospitalarios de uso especial, y trabaja con agencias locales. Caltrans lleva a cabo su misión con seis programas principales: Aeronáutica, Transporte por Carretera, Transporte Masivo, Planificación del Transporte, Administración y el Centro de Servicios de Equipos. California está dividida en 12 distritos, y el Condado de Monterey está en el Distrito 5, junto con los Condados de San Benito, San Luis Obispo, Santa Cruz y Santa Bárbara. Un total de 888 empleados de Caltrans están asignados al Distrito 5.

Caltrans tiene un portal integral de solicitudes de servicio al cliente en su sitio web, el cual es monitoreado y registrado. Durante el período de tres años, desde febrero de 2022 hasta febrero de 2025, se recibieron un total de 1,063 solicitudes de servicio al cliente relacionadas con las autopistas estatales en el Condado de Monterey, según la documentación

proporcionada por Caltrans. El CGJ encontró que las partes solicitantes reciben rutinariamente retroalimentación sobre sus consultas.

Agencia de Transporte del Condado de Monterey (TAMC)

TAMC es la agencia de planificación regional de transporte designada por el estado para el Condado de Monterey, la cual proporciona planificación a largo plazo y proyecciones de necesidades futuras. La misión de TAMC es desarrollar y mantener un sistema de transporte multimodal que mejore la movilidad, seguridad, acceso, calidad ambiental y actividades económicas en el Condado de Monterey. TAMC logra esto mediante la preparación de documentos de planificación extensivos, con la participación pública, y mediante la solicitud, recepción y distribución de fondos para proyectos de transporte en todo el condado. No "posee" carreteras en el condado, pero trabaja de manera colaborativa con múltiples jurisdicciones que sí las poseen.

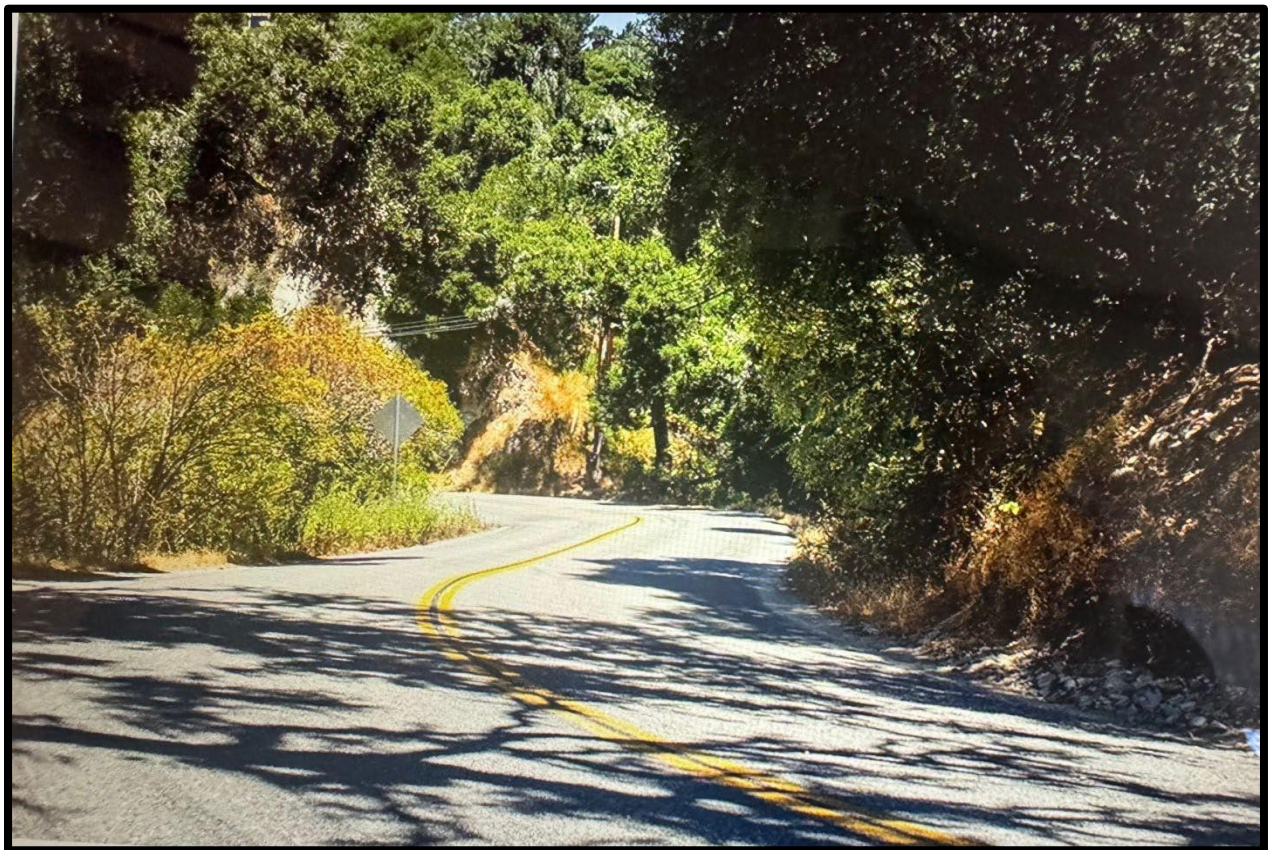
Muchos factores influyen en la priorización de los proyectos que se financian. Los datos de accidentes son solo una herramienta utilizada para determinar los proyectos de mejora de seguridad vial. Obtener información actualizada sobre los accidentes en el Condado de Monterey es difícil para el público debido a que múltiples agencias recogen y analizan dichos datos a menudo de diferentes maneras. Una de estas fuentes es el Sistema Estatal Integrado de Registros de Tráfico (SWITRS, por sus siglas en inglés) que utiliza información recopilada por la Patrulla de Caminos de California (CHP). Los datos se actualizan trimestralmente, siendo la última actualización en diciembre de 2024, y son accesibles en el Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS por sus siglas en inglés) publicado por UC Berkeley. Uno de los mapas más completos de datos de accidentes para los residentes del Condado de Monterey, el cual se puede encontrar en el sitio web de TAMC, aunque no se ha actualizado desde 2018.

En 2023, se anunció que TAMC recibiría \$640,000 en fondos federales para desarrollar el Plan Vision Zero para el Condado de Monterey, un plan de acción integral para la seguridad en todo el condado, desarrollado en colaboración con agencias asociadas y otras partes interesadas, para promover soluciones coordinadas que reduzcan las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el Condado de Monterey. Estos fondos podrían

utilizarse para actualizar el Mapa de Datos de Accidentes en el sitio web de TAMC, de modo que el público pueda encontrar información sobre los accidentes en áreas de interés.

Según los funcionarios de TAMC, su sitio web recibe pocas visitas y la participación pública en sus reuniones es esporádica. La página de "Contáctenos" invita al público a solicitar las agendas de las reuniones, y la página de "Divulgación Pública" invita al público a completar una encuesta en la que se hacen preguntas sobre cómo prefieren ser informados acerca de las actividades de TAMC, en la cual solo se recibió una respuesta durante los últimos dos años. Para que el formulario sea más útil tanto para TAMC como para el público, la encuesta podría ampliarse para incluir una sección que brinde la oportunidad de presentar una preocupación sobre un problema relacionado con la carretera y/o la seguridad vial.

La participación pública es esencial para la planificación, seguridad y mantenimiento de las carreteras. Los residentes y visitantes del Condado de Monterey se benefician cuando es fácil para ellos participar y reportar condiciones inseguras.



Una curva en Carmel Valley Road

Fuente: Imagen de Parker Siebold, Monterey County Weekly

HALLAZGOS

No está claro para el público a qué entidad contactar en caso de preocupaciones relacionadas con la seguridad vial, el mantenimiento de carreteras y/o los proyectos de desarrollo de carreteras, lo que genera confusión y frustración entre los ciudadanos.

- H1. Las ciudades de Del Rey Oaks y Sand City no tienen enlaces a un formulario de solicitud de servicios en las páginas principales de sus sitios web, lo que dificulta que los ciudadanos reporten un problema.
- H2. El formulario de quejas en línea de Sand City está diseñado para quejas hacia un negocio o persona. No hay un formulario de solicitud de servicio aparte para reportar problemas de seguridad vial o mantenimiento.
- H3. La ciudad de Pacific Grove parece tener una aplicación móvil, pero no está disponible en la Apple App Store.
- H4. El propósito del botón *SeeClickFix* en la página principal del sitio web de la Ciudad de Seaside no está claro.
- H5. MCPWD no tiene un formulario de “Solicitud de Servicio” en línea en su sitio web para problemas de seguridad vial y reparación, lo que dificulta que los residentes del Condado reporten un problema.
- H6. La disponibilidad de las aplicaciones móviles de Salinas, Soledad y *Monterey County uConnect* es en su mayoría desconocida para el público, lo que las hace de poco uso.
- H7. El Mapa de Datos de Accidentes en el sitio web de TAMC fue actualizado por última vez en 2018 y no proporciona información actualizada para los residentes del Condado de Monterey.
- H8. La encuesta de divulgación de TAMC podría ser más útil tanto para TAMC como para el público si se incorpora una sección donde el público pueda reportar condiciones inseguras de tráfico o carreteras.
- H9. Caltrans, TAMC y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Monterey colaboran eficazmente con los municipios locales para completar proyectos de carreteras y tráfico.

RECOMENDACIONES

- R1. Las ciudades Del Rey Oaks y Sand City podrían agregar un enlace al formulario de

solicitud de servicio en línea en las páginas principales de sus sitios web antes del 31/07/2025.

- R2. Sand City podría modificar su formulario de quejas públicas para incluir solicitudes de servicio relacionadas con problemas de seguridad vial y mantenimiento antes del 30/09/2025.
- R3. La ciudad de Pacific Grove podría activar su aplicación móvil en la Apple Store antes del 30/09/2025.
- R4. La ciudad de Seaside podría renombrar el botón en la página principal de *SeeClickFix* a "Reportar un Problema" e indicar la disponibilidad de la app móvil *SeeClickFix* antes del 31/07/2025.
- R5. El Condado de Monterey podría crear un enlace directo a un formulario electrónico de "Solicitud de Servicio" en su sitio web para problemas de reparación o seguridad vial antes del 31/10/2025.
- R6. El Condado de Monterey y las ciudades de Salinas y Soledad podrían promover sus aplicaciones de solicitud de servicios, destacando la información sobre su disponibilidad en las páginas de Obras Públicas, en otras páginas relevantes de sus sitios web y a través de las redes sociales antes del 31/12/2025.
- R7. TAMC podría actualizar el Mapa de Datos de Accidentes para incluir los datos de 2018 hasta el presente en su sitio web antes del 31/12/2025.
- R8. TAMC podría ampliar la encuesta de divulgación pública en su sitio web para solicitar la opinión del público e invitarle a formular preguntas sobre sus planes y proyectos, así como sobre sus preocupaciones en materia de tráfico y seguridad vial, antes del 30/09/2025.

SOLICITUD DE RESPUESTAS

Se requieren las siguientes respuestas de conformidad con las Secciones 933 y 933.05 del Código Penal de los siguientes órganos de gobierno en un plazo de 90 días a partir de la publicación de este informe:

- Junta de Supervisores del Condado de Monterey
 - Hallazgos: H5-H6, H9
 - Recomendaciones: R5-R6
- Concejo Municipal Del Rey Oaks
 - Hallazgo: H1
 - Recomendación: R1
- Concejo Municipal de Pacific Grove
 - Hallazgo: H3
 - Recomendación: R3

- Concejo Municipal de Salinas
 - Hallazgo: H6
 - Recomendación: R6
- Concejo Municipal de Sand City
 - Hallazgos: H1-H2
 - Recomendaciones: R1-R2
- Concejo Municipal de Seaside
 - Hallazgo: H4
 - Recomendación: R4
- Concejo Municipal de Soledad
 - Hallazgo: H6
 - Recomendación: R6
- Agencia de Transporte del Condado de Monterey (TAMC)
 - Hallazgos: H7-H9
 - Recomendaciones: R7-R8

RESPUESTAS SOLICITADAS

De los siguientes individuos:

- Director, Departamento de Obras Públicas, Instalaciones y Parques del Condado de Monterey
 - Hallazgos: H5-H6, H9
 - Recomendaciones: R5-R6
- Director Ejecutivo, TAMC
 - Hallazgos: H7-F9
 - Recomendaciones: R7-R8

AVISO LEGAL

Dos miembros del gran jurado se recusaron de todas las reuniones y discusiones relacionadas con este informe y se abstuvieron de votar para su aprobación.

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. La sección 929 del Código Penal requiere que los informes del Gran Jurado Civil no contengan el nombre de ninguna persona ni hechos que conduzcan a la identidad de cualquier persona que proporcione información al Gran Jurado Civil.

GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

Caltrans	Departamento de Transporte de California
CGJ	Gran Jurado Civil
CHP	Patrulla de Caminos de California
CSR	Solicitud de Servicio al Cliente
MCPWFP	Departamento de Obras Públicas, Instalaciones y Parques del Condado de Monterey
MCPWD	División de Obras Públicas del Condado de Monterey
SWITRS	Sistema Integrado de Registros de Tráfico Estatal
TAMC	Agencia de Transporte del Condado de Monterey
TIMS	Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte

BIBLIOGRAFÍA

Portal de Solicitudes de Servicio al Cliente de Caltrans:

<https://csr.dot.ca.gov/>

Página web del Departamento de TI del Condado de Monterey sobre Monterey *County uConnect*:

<https://www.countyofmonterey.gov/government/departments-i-z/information-technology/uconnect>

Datos de Caltrans, 2024

<https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/research-innovation-system-information/documents/caltrans-fact-booklets/caltransfacts2024-a11y.pdf>

Sistema de Reportes de Colisiones de California (CCRS):

<https://data.ca.gov/dataset/ccrs/resource/f775df59-b89b-4f82-bd3d-8807fa3a22a0?filters=County%20Code%3A27>

Información sobre la Aplicación *SeeClickFix*

https://pria-academy.org/ICT/pdf/Primer_SeeClickFix.pdf

Sitio web de Safewise sobre el Servicio 311

<https://www.safewise.com/blog/what-is-311/>

Open311

<https://www.open311.org/learn/>

Servicio 211 en el Condado de Monterey

<https://211montereycounty.org/>

Víctimas mortales del Sistema de Mapeo de Lesiones en el Transporte (TIMS) por condados

<https://tims.berkeley.edu/summary.php>

Mapa de Datos de Accidentes de TAMC 2013-2018

<https://www.tamcmonterey.org/collision-data-map>

Enlaces de Solicitudes de Servicio de Obras Públicas del Condado y la Ciudad Referenciados en la Tabla "Reportar un Problema"

Condado de Monterey

<https://www.countyofmonterey.gov/government/departments-i-z/public-works-facilities- parks>

Carmel

<https://ci.carmel.ca.us/contact>

Del Rey Oaks

<https://www.delreyoaks.org/publicworks/page/public-works-service-request>

Gonzales

<https://gonzalesca.gov/service-request-form>

Greenfield

<https://ci.greenfield.ca.us/FormCenter/Miscellaneous-8/Citizen-Request-Form-76>

King City

https://www.citizenserve.com/Portal/PortalController?Action=showGeneral&ctzPagePrefix=Portal_&installationID=367

Marina

<https://www.cityofmarina.org/requesttracker.aspx>

Monterey

<https://www.mymontereyportal.org/submit-service-request>

Pacific Grove

<https://pacificgroveca.qscend.com/311/request/add>

Salinas

<https://salinasca.qscend.com/311/request/add>

Sand City

<https://www.sandcity.org/contact-us/public-complaint-form>

Seaside

https://seeclickfix.com/web_portal/LzEcqTL3af2AJMmzXZWivD28/report/category

Soledad

<https://www.cityofsoledad.com/report-issue/>

PRISIONES EN EL CONDADO DE MONTEREY: ACTUALIZACIÓN 2025



Imagen de Google Earth: Centro de Capacitación Correccional, 30 de junio de 2023

RESUMEN

Cada Gran Jurado Civil de California está obligado por ley a investigar el estado y la gestión de las prisiones públicas dentro de su jurisdicción en virtud de la sección 919(b) del Código Penal. Esto significa que el Gran Jurado Civil de un condado debe inspeccionar todos los centros de detención, incluidas las prisiones estatales, las cárceles del condado y las celdas de detención donde se retenga a adultos durante más de 24 horas. Los Grandes Jurados Civiles pueden informar sobre las condiciones, la gestión y cualquier preocupación relacionada con el trato o las operaciones.

Aunque los Grandes Jurados Civiles deben investigar los centros penitenciarios estatales, como las prisiones gestionadas por el Departamento de Correcciones y Rehabilitación de California (CDCR, por sus siglas en inglés), carecen de jurisdicción sobre estos centros. Las prisiones estatales están bajo la supervisión de organismos estatales, como la Oficina del Inspector General, la Junta de Correccionales Estatales y Comunitarias y la Legislatura de California.

Cuando los Grandes Jurados Civiles visitan las prisiones estatales y comunican sus observaciones, no pueden imponer cambios ni hacer recomendaciones directas al CDCR. En consecuencia, estas observaciones son generalmente informativas más que procesables dentro de la jurisdicción del condado.

El Gran Jurado Civil (CGJ, por sus siglas en inglés) del Condado de Monterey 2024-2025 visitó dos instalaciones del CDCR: la Prisión Estatal de Salinas Valley (SVSP, por sus siglas en inglés) y el Centro de Capacitación Correccional (CTF, por sus siglas en inglés), ambas ubicadas en Soledad, en cumplimiento parcial de la sección 919(b) del Código Penal.

El CGJ no investigó formalmente al CTF ni la SVSP. El objetivo principal de este informe es proporcionar información a los ciudadanos del condado de Monterey basada en las observaciones de los grandes jurados durante las visitas a ambas prisiones. Notablemente, el Gran Jurado Civil del Condado de Monterey no ha publicado un informe sobre las visitas al CTF y a la SVSP en casi diez años.



Imagen de Google Earth: SVSP, 30 de junio de 2023

ANTECEDENTES

En 1946 el Estado seleccionó y compró 936 acres a cuatro millas al norte de Soledad para una nueva prisión. La prisión abrió como una instalación de seguridad mínima a media que albergaba a 600 reclusos (IP, por sus siglas en inglés) como un campo de cultivo adjunto a la Prisión Estatal de San Quentin. A partir de ese comienzo, las nuevas construcciones proporcionaron un segundo centro de alojamiento permanente en 1951 y, posteriormente, un tercer centro de alojamiento en 1958. En 1968, el complejo combinado de tres instalaciones albergaba a 3.400 IP y pasó de llamarse Prisión Estatal de Soledad a Centro de Capacitación Correccional debido al cambio de orientación hacia la educación y la formación profesional que se desarrolló en el complejo.

En 1996, una porción de 300 acres de la propiedad original se convirtió en el sitio de una segunda prisión recién construida, que ahora funciona como una instalación separada del CDCR conocida como la Prisión Estatal de Salinas Valley.

El CDCR asigna a los IP a las prisiones utilizando un sistema de clasificación que incluye una puntuación de nivel de seguridad de la vivienda para determinar el nivel de seguridad adecuado. Esta puntuación se calcula basándose en factores como los antecedentes penales de los reclusos, la duración de la condena, el comportamiento bajo custodia y el historial de intentos de fuga. La puntuación va de baja a alta, y los IP son asignados a centros que corresponden a su nivel de riesgo, del Nivel I (seguridad mínima) al Nivel IV (seguridad máxima).

Además de la clasificación de seguridad, el CDCR evalúa a los IP para el Estatus de Necesidades Sensibles. Los IP que pueden estar en riesgo en la población general, como los que son blanco de pandillas, informantes, o IP con casos de alto perfil, pueden ser colocados en viviendas separadas para garantizar su seguridad.

El CDCR también tiene en cuenta las necesidades médicas y de salud mental, las afiliaciones a bandas y la disponibilidad de programas de rehabilitación. Los IP que requieren atención especializada pueden ser colocados en instalaciones médicas o de salud mental. El CDCR revisa las preocupaciones de los enemigos para minimizar la violencia y puede transferir a los IP basándose en cambios de comportamiento, riesgos de seguridad o progreso de la rehabilitación.

Centro de Capacitación Correccional (CTF)

El CTF es una prisión de nivel II de seguridad media para hombres adultos que consta de tres instalaciones separadas. (Véase el Apéndice para una explicación de los niveles de seguridad del CDCR).

Dos de los centros son Centros de Programación No Designados (NDPF, por sus siglas en inglés). Los NDPF alojan a personas encarceladas que demuestran un comportamiento positivo y la voluntad de participar en programas de rehabilitación, están libres de la influencia y el comportamiento de las bandas y se ajustan a las políticas departamentales. Estos centros son centros de alojamiento integrado que incluyen a internos la población general y a internos con estatus de necesidades sensibles.

El tercer centro es estrictamente un centro de población general y no incluye a ningún IP con estatus de necesidades sensibles.

Prisión Estatal de Salinas Valley (SVSP)

La SVSP ha sido designada centro penitenciario de nivel III (de seguridad media a máxima) y de nivel IV (máxima seguridad) para varones adultos. Los centros A y B son de nivel III, mientras que los centros C y D son de nivel IV. Una instalación independiente es una Unidad de Alojamiento Restringido. La SVSP es un centro que cumple la Ley de Estadounidenses con Discapacidades y está equipado para alojar a internos con un alto nivel de problemas médicos y de salud mental. La SVSP incluye un Centro de Tratamiento Correccional donde los IP reciben atención médica supervisada por profesionales, con un Programa Ambulatorio Mejorado y una unidad de Estabilización de Crisis de Salud Mental para aquellos IP que requieren servicios de salud mental.

La SVSP ofrece servicios de salud mental ambulatorios y hospitalarios para pacientes con trastornos mentales graves. El Programa de Hospitalización Psiquiátrica autorizado de este centro está diseñado para proporcionar un tratamiento más intensivo a los pacientes que no pueden funcionar adecuadamente o estabilizarse en un programa ambulatorio. La SVSP (en 2024) albergaba a 2.590 IP, con una capacidad prevista para no superar los 2.452. El número de IP alojados fluctúa mensualmente.

Cada bloque de ambas instalaciones incluye un comedor independiente, un centro de distribución de ropa, una cantina, servicios médicos/dentales/de salud mental, un complejo educativo, una biblioteca, una capilla y salas de visita.

Panorama del Centro de Capacitación Correccional y la Prisión Estatal de Salinas Valley

	Centro de Capacitación Correccional	Prisión Estatal de Salinas Valley
Año de fundación	1946	1996
Tamaño de la instalación (acres aprox.)	600	300
Organismo regulador	Departamento de Correcciones y Rehabilitación de California	Departamento de Correcciones y Rehabilitación California
Nivel(es) de seguridad	Nivel II (seguridad media)	Nivel III y Nivel IV (seguridad media a máxima)
Capacidad de reclusos (a partir de 2024)	5.487	2.452
Población de IP actual (a partir de 2024)	4.146 (fluctúa)	2.520 (fluctúa)
Designaciones especiales	Programas de formación de IP (véase más abajo.)	Unidad de estabilización de crisis de salud mental; Unidad ambulatoria mejorada; Programa de hospitalización psiquiátrica
Tamaño de las instalaciones	Tres unidades de alojamiento (Instalación A, B, C) y una Unidad de Alojamiento Restringido	Cuatro unidades de alojamiento (Instalaciones A, B, C, D), y una Unidad de Segregación Administrativa
Personal (Puestos autorizados)	1.103	1.506
Presupuesto anual (Ejercicio 2024)	\$217,2 millones	\$291,3 millones

Fuentes: Comunicaciones del Centro de Capacitación Correccional y de la Prisión Estatal de Salinas Valley al CGJ y página web del CDCR (<http://cdcr.ca.gov/>).

METODOLOGÍA

La investigación del CGJ consistió en visitas a las instalaciones, conversaciones con el personal y un examen de la documentación escrita. Aunque no era obligatorio, el CGJ decidió elaborar este informe en el que se destacan las conclusiones.

Cada visita, de varias horas de duración, consistió en un recorrido detallado por cada una de las secciones de las dos prisiones. El CGJ estuvo acompañado por personal administrativo de las prisiones y tuvo la oportunidad de hacer preguntas y, en algunos casos, de hablar con los IP de cada centro. En la sección Discusión del presente informe se ofrece información detallada sobre cada visita.

DISCUSIÓN

El CGJ recorrió cada una de las instalaciones. Durante los recorridos a pie, los miembros del jurado observaron a los IP en las unidades de alojamiento, las instalaciones médicas, las cocinas, las zonas de lavandería y haciendo ejercicio y relajándose en los patios de recreo.

La distribución de medicamentos en el CTF y la SVSP se gestiona a través de ventanillas de servicio clínico y entrega en unidades de alojamiento para garantizar la eficiencia, la precisión y la seguridad. Los IP reciben los medicamentos en lugares designados en los patios y unidades de alojamiento con observación directa para sustancias controladas. Algunos IP reciben medicamentos "en persona" para la autoadministración de medicamentos aprobados. El personal médico supervisa todas las distribuciones para mantener el orden, evitar el desvío y garantizar el cumplimiento.

El personal de la SVSP informó de que los techos de muchos de los edificios tenían goteras importantes que afectaban al funcionamiento de cada uno. Por ejemplo, el comedor lleva dos años fuera de servicio porque su reparación tiene menos prioridad que la de otros edificios, incluidas las unidades de alojamiento.

Durante los recorridos a pie, el "Modelo Penitenciario de California", actualmente en vigor en ambos centros, se describió al CGJ. El "Modelo Penitenciario de California" hace referencia a las reformas penitenciarias destinadas a mejorar la rehabilitación, la seguridad y la gestión del sistema penitenciario del estado. El Modelo Penitenciario de California se centra en equilibrar la seguridad, la rehabilitación y la reinserción. Los aspectos clave del modelo incluyen:

- Seguridad y gestión de bandas: Las unidades de alojamiento controlado y los programas especializados ayudan a reducir la influencia de las bandas y la violencia en las prisiones.
- Programas de rehabilitación: La educación, la formación profesional y el tratamiento del abuso de sustancias tienen como objetivo preparar a los IP para su reinserción en la sociedad.
- Servicios médicos y de salud mental: La ampliación de los servicios de salud mental atiende las necesidades de los IP con trastornos psicológicos.
- Reforma de sentencias alternativas y libertad condicional: Los esfuerzos para reducir el hacinamiento incluyen programas de liberación anticipada, sentencias alternativas y mayores oportunidades de libertad condicional.

- Justicia restaurativa y reintegración en la comunidad: Los programas fomentan la responsabilidad personal y ofrecen apoyo para una reintegración satisfactoria tras el encarcelamiento.
- Uso de tecnología y políticas basadas en datos: La vigilancia, las herramientas de evaluación de riesgos y el análisis de datos mejoran la gestión penitenciaria y reducen la reincidencia.

Estas iniciativas pretenden que el sistema sea más eficaz, humano y rehabilitador, manteniendo al mismo tiempo la seguridad pública.

A continuación, se ofrece información adicional facilitada al CGJ durante las visitas a pie al CTF y a la SVSP.

Centro de Capacitación Correccional (CTF)

Formación y preparación profesional

- El CTF ofrece un programa de formación profesional muy desarrollado que dota a los IP de valiosas habilidades para ayudarles a conseguir un empleo tras su puesta en libertad.
- Los programas de formación incluyen carpintería, fontanería, electricidad, construcción en general, soldadura, peluquería, reparación de carrocerías y mecánica del automóvil, cada uno proporcionando experiencia práctica y directa.
- El CJG observó que la instrucción corre a cargo de profesionales altamente cualificados, incluidos contratistas con licencia estatal, lo que garantiza que la formación se ajusta a las normas y códigos del sector.
- Se destacó especialmente la calidad de la enseñanza, ya que los instructores demostraron tanto conocimientos técnicos como el compromiso de asesorar a los IP en su oficio.
- Las instalaciones y el equipamiento de estos programas están bien mantenidos y cumplen las normas del sector, lo que permite a los IP acceder a herramientas y maquinaria similares a las que utilizarían en trabajos reales.
- Las áreas de formación profesional ofrecen un amplio espacio para la formación, lo que permite realizar proyectos a gran escala que reflejan los lugares de trabajo del mundo real.
- El CJG quedó impresionado por el progreso y el compromiso de los IP en su formación y por el fuerte énfasis en el profesionalismo, la colaboración y la disciplina en el lugar de trabajo para prepararlos para su reinserción en la sociedad.

Oportunidades educativas

- El CTF ofrece un programa académico integral que apoya la educación desde el primer grado hasta el segundo año de universidad, garantizando que los IP tengan acceso a una amplia gama de oportunidades de aprendizaje.
- Los IP pueden obtener diplomas de enseñanza secundaria y técnico superior universitario, lo que contribuye a mejorar sus perspectivas de empleo tras la puesta en libertad.
- El CGJ observó una atractiva clase de nivel universitario con más de 30 asistentes, impartida por un instructor del Hartnell College (antiguo presidente jubilado del Gabilan College).
- La presencia de personal docente especializado y las asociaciones con las universidades locales proporcionan a los IP un aprendizaje estructurado y cursos acreditados.
- Las instalaciones incluyen una biblioteca de préstamo, que permite a los IP acceder a libros para su crecimiento personal y académico.
- Se dispone de recursos informáticos que dan acceso a material educativo, investigación y programas de formación.
- El jurado observó un número significativo de ordenadores que necesitan reparación para que puedan estar a disposición de la población reclusa. Un miembro del personal explicó que todas esas reparaciones deben realizarse en Sacramento, requisito que complica y retrasa considerablemente el proceso.

Programas de rehabilitación y apoyo

Programas de tutoría

- El CTF ofrece programas estructurados de tutoría en los que IP experimentados y voluntarios externos proporcionan orientación, apoyo y asesoramiento para el desarrollo personal.
- Estos programas ayudan a los IP a desarrollar la autodisciplina, la resistencia emocional y la capacidad de resolución de conflictos, lo que contribuye a su rehabilitación.

Programa de Servicio a Veteranos

- Una iniciativa de servicio a los veteranos, gestionada por los IP en colaboración con la Administración de Veteranos, ofrece apoyo a los veteranos militares encarcelados.

- El programa fomenta un sentido de comunidad, experiencias compartidas y responsabilidad, ayudando a los veteranos a abordar sus desafíos únicos.
- Los servicios incluyen apoyo entre iguales, orientación sobre recursos y programas de divulgación adaptados a las necesidades de los veteranos.

Programa de adiestramiento canino: TAILS K9

- El CTF gestiona un programa de adiestramiento de perros en colaboración con la SPCA, a través del cual los IP trabajan con perros rescatados, adiestrándolos para su adopción.
- El programa proporciona beneficios terapéuticos a los IP, enseñándoles responsabilidad, paciencia y empatía.
- Muchos participantes desarrollan vínculos afectivos con los perros y un sentimiento de contribuir a la comunidad.

Servicios de voluntariado y religiosos

- El centro se beneficia de una amplia gama de voluntarios, entre ellos organizaciones religiosas, activistas comunitarios y mentores educativos.
- Los voluntarios proporcionan apoyo espiritual, tutoría y oportunidades de desarrollo de habilidades que contribuyen a la rehabilitación de los IP.
- Los programas basados en la fe incluyen servicios religiosos, asesoramiento y talleres de habilidades para la vida, que ayudan a los IP a encontrar un sentido de propósito y dirección.
- Los activistas comunitarios y los especialistas en reinserción ayudan a preparar a los IP para la vida después del encarcelamiento, centrándose en el empleo, la vivienda y la reintegración.

Condiciones de las instalaciones e infraestructura

- Una parte significativa de las instalaciones tiene más de 70 años, lo que plantea problemas de funcionamiento.
- El CJG señaló que algunas zonas son difíciles de patrullar, lo que aumenta la preocupación por la seguridad tanto del personal como de los IP.
- Muchas partes de la prisión necesitan reformas o una sustitución completa para mejorar la seguridad, la eficiencia y las condiciones de vida de los IP.
- Las mejoras de las infraestructuras son necesarias para modernizar las instalaciones, mejorar las medidas de seguridad y proporcionar espacios actualizados para los programas educativos y de formación profesional.

- Las instalaciones médicas del CTF son significativamente más modernas que el conjunto del centro. El amplio uso de los servicios de telesalud aumenta el acceso de la población reclusa a las especialidades médicas sin que tengan que salir del centro.

Prisión Estatal de Salinas Valley (SVSP)

Derechos de las personas encarceladas y servicios de apoyo

- Se realizan esfuerzos para garantizar que los IP estén informados sobre sus derechos, y el personal les proporciona orientación sobre los procedimientos legales, los procesos de reclamación y las políticas institucionales.
- Existen programas basados en la fe, que permiten a los IP acceder a servicios religiosos, asesoramiento espiritual y apoyo de organizaciones religiosas externas.
- Se reconoce a los veteranos dentro de la población de IP y se les proporcionan servicios de apoyo adaptados, reconociendo sus necesidades y experiencias únicas.

Programas especializados de rehabilitación y tratamiento

Tratamiento de la salud mental y retos de personal

- Se visitó un centro de tratamiento mental, donde los IP con trastornos violentos de la personalidad reciben terapia individual especializada.
- La atención a la salud mental sigue siendo un reto de personal, ya que contratar y retener a profesionales cualificados es difícil.
- A pesar de la escasez de personal, se están haciendo esfuerzos para proporcionar una atención adecuada a los IP que necesitan servicios de salud mental. El personal penitenciario y médico está claramente muy orgulloso de su trabajo y espera poder formar al personal de otras prisiones de California en el Modelo Penitenciario de California.

Programa de adiestramiento canino: Ruff Start

- La SVSP lleva a cabo un programa de adiestramiento de perros en colaboración con South County Rescue, en el que los IP trabajan con perros rescatados, adiestrándolos para su adopción.
- El programa proporciona beneficios terapéuticos a los IP, enseñándoles responsabilidad, paciencia y empatía.

- De nuevo, como en el programa Tails K9, muchos participantes desarrollan vínculos emocionales con los perros y un sentido de contribución a la comunidad.

Programa de mantenimiento de instalaciones sanitarias

- Se observó que los IP recibían formación en labores de limpieza y saneamiento médico, lo que les dotaba de valiosas habilidades que podrían utilizar para obtener un empleo tras su puesta en libertad. El CGJ observó una sesión de formación durante la cual un IP practicó las habilidades necesarias para dirigir un equipo tras un fallo crítico durante un procedimiento de limpieza.
- Los que terminan su formación adquieren experiencia práctica trabajando en las instalaciones médicas de la prisión.

Condiciones de las instalaciones e infraestructura

Instalaciones médicas y hospitalarias

- Se observó que el ala del hospital era moderna, limpia y bien equipada, y que proporcionaba la atención médica necesaria a los IP.
- Las instalaciones médicas, incluidas paredes, suelos, techos, mobiliario y equipos, estaban bien mantenidas y actualizadas, lo que garantizaba un entorno seguro e higiénico para los servicios sanitarios.
- El personal declaró al CGJ que el número de IP que solicitan atención médica ha aumentado los últimos años, lo que ha supuesto un gran incremento de la carga de trabajo para los profesionales médicos que trabajan en la clínica del centro.

Envejecimiento de las infraestructuras y problemas de mantenimiento

- Se observó que el comedor de uno de los bloques de viviendas de nivel III estaba en mal estado, con el techo muy manchado de agua y desprendido de la rejilla de soporte del techo suspendido.
- Esta zona lleva cerrada más de dos años, lo que subraya la necesidad de reparaciones urgentes y mantenimiento de las instalaciones.
- El CGJ observó reparaciones activas del tejado en varios edificios, incluido el del comedor dañado.

Seguridad y retos tecnológicos

- El perímetro de la prisión está protegido por una valla eléctrica, lo que permite que el centro funcione con sólo dos torres de vigilancia que controlan las salidas para vehículos y peatones.
- El personal debatió los retos que plantea mantenerse al día de la evolución de la tecnología y de las nuevas amenazas, en particular para evitar la entrada de contrabando en las instalaciones.
- Los drones fueron identificados por el personal como un nuevo motivo de preocupación, ya que se están utilizando para introducir teléfonos móviles, drogas y otros tipos de contrabando en la prisión.



[Imagen]

Torre de vigilancia en la SVSP. Fuente: Fotografía del Gran Jurado Civil.

Privilegios para personas encarceladas y conexión familiar

Programa de tabletas digitales para la comunicación y la educación

- Los IP reciben tabletas digitales, que permiten un acceso controlado a música en streaming, material educativo, información institucional y mensajes de texto y videollamadas con la familia.
- Este programa es un privilegio para los IP, y exige el cumplimiento de la normativa del centro.
- La introducción de las tabletas aumentó la carga de trabajo del personal penitenciario, que se encarga de supervisar las comunicaciones digitales además de las llamadas telefónicas y las cartas tradicionales.

Unidades de visitas conyugales y familiares

- Existen unidades conyugales que permiten a los IP cualificados pasar tiempo con sus esposas e hijos en un entorno controlado.
- Estas visitas ayudan a mantener los lazos familiares y proporcionan apoyo emocional a los IP durante su encarcelamiento.

Personal penitenciario y funcionamiento de los centros

- Se observó que el personal penitenciario era relativamente joven y mostraba una moral alta, trabajando bien como un equipo cohesionado.
- Su profesionalismo y trabajo en equipo contribuyen a crear un entorno estable y seguro dentro de las instalaciones.

Apoyo a las personas con discapacidad encarceladas

- Los IP con discapacidades eran identificables porque llevaban chalecos distintivos, lo que permitía al personal y a los demás IP reconocer sus necesidades y proporcionarles las adaptaciones necesarias.
- Los IP con deficiencias auditivas reciben ayuda para responder a las alarmas, lo que garantiza su seguridad en situaciones de emergencia.

CONCLUSIÓN

El Gran Jurado Civil (CGJ) del Condado de Monterey 2024-2025 visitó el Centro de Capacitación Correccional (CTF) y la Prisión Estatal de Salinas Valley (SVSP) para cumplir con su deber estatutario en virtud de la sección 919(b) del Código Penal de California. El propósito de este informe es proporcionar una visión general informativa de las condiciones, la gestión y los programas en estas instalaciones, las discusiones con el personal y las revisiones de la documentación pertinente.

Las observaciones del Gran Jurado Civil revelaron que ambas instituciones se enfrentan a importantes retos, como el envejecimiento de las infraestructuras, la escasez de personal y la evolución de las amenazas a la seguridad. Algunos edificios requieren reparaciones urgentes, con goteras en los techos y deterioro estructural que impiden la eficiencia operativa. Además, el creciente uso de la tecnología, como las tabletas para los IP, ha introducido nuevos retos de gestión para el personal penitenciario.

A pesar de estos obstáculos, ambos centros demostraron un fuerte compromiso con la rehabilitación y la formación profesional. Los sólidos programas de formación profesional del CTF dotan a los IP de valiosas habilidades en oficios como la carpintería, la mecánica de automóviles y la soldadura, mejorando sus posibilidades de reintegración exitosa en la sociedad. Del mismo modo, los servicios de salud mental y las iniciativas educativas de la SVSP se adaptan para apoyar a los IP con necesidades especializadas. La presencia de programas de voluntariado, servicios religiosos y tutorías estructuradas contribuye aún más a los esfuerzos de rehabilitación en ambas instituciones.

En general, aunque persisten los problemas de infraestructura y funcionamiento, los programas y servicios ofrecidos en el CTF y la SVSP desempeñan un papel fundamental en la rehabilitación y la seguridad pública. Este informe pretende informar a la comunidad sobre las condiciones actuales y fomentar los esfuerzos en curso para abordar los problemas identificados, al tiempo que se construye sobre iniciativas de rehabilitación exitosas. El CGJ agradece la cooperación del personal y los administradores de las prisiones durante esta investigación y espera que este informe sirva como un recurso valioso para los responsables políticos y el público.

HALLAZGOS

- H1.** El envejecimiento de la infraestructura, las limitaciones de diseño y el mantenimiento diferido de las instalaciones contribuyen a los problemas de seguridad tanto para el personal penitenciario como para los reclusos (IP).
- H2.** Los programas de formación impartidos a los IP en ambos centros son de alta calidad. Estos programas dotan a los IP de habilidades técnicas esenciales y formación en liderazgo, mejorando sus oportunidades de empleo tras su puesta en libertad.
- H3.** Los avances tecnológicos presentan tanto ventajas como retos para las instalaciones. Los procedimientos de seguridad deben evolucionar continuamente para hacer frente a las amenazas emergentes, como el uso de drones para burlar la seguridad del perímetro.
- H4.** La comunicación digital ofrece a los IP valiosas conexiones con sus familias; sin embargo, el aumento de las responsabilidades de supervisión supone una carga adicional para el personal penitenciario, lo que puede afectar a su capacidad para supervisar eficazmente las operaciones de la unidad de alojamiento.

RESPUESTAS INVITADAS

De las siguientes personas:

- Alcaide, Centro de Capacitación Correccional
 - H1-H4
- Alcaide, Prisión Estatal de Salinas Valley
 - H1-H4

AVISO LEGAL

Los informes emitidos por el Gran Jurado no identifican a las personas entrevistadas. La sección 929 del Código Penal exige que los informes del Gran Jurado no contengan el nombre de ninguna persona ni datos que conduzcan a la identidad de ninguna persona que proporcione información al Gran Jurado.

GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

CDCR	Departamento de Correcciones y Rehabilitación de California
CGJ	Gran Jurado Civil
CTF	Centro de Capacitación Correccional

IP	Reclusos
SVSP	Prisión Estatal de Salinas Valley

BIBLIOGRAFÍA

Página web del CDCR.

<https://www.cdcr.ca.gov/>

www.cdcr.ca.gov/ombuds/ombuds/entering-a-prison-faqs

https://www.cdcr.ca.gov/regulations/wp-content/uploads/sites/171/2022/01/NCR_21-13_SNY-NDPF_Master_File_ADA.pdf

Salinas Valley State Prison recognizes 20 years, The Californian, 6 de mayo de 2016.

<https://www.thecalifornian.com/story/news/my-safety/2016/05/06/salinas-valley-state-prison-recognizes-20-years/83994532/>

Monterey Herald, 17 de febrero de 2025.

<https://www.montereyherald.com/2025/02/15/tails-k9-program-saves-dogs-and-helps-the-incarcerated/>

SPCA Monterey County, Ruff Start Program.

<https://www.spcamc.org/programs-resources/lifesaving-programs/ruff-start.html>

Correctional News, 23 de octubre de 2024.

<https://correctionalnews.com/2024/10/23/california-model-being-noticed-nationwide/>

California Code of Regulations, Cornell Law School.

<https://www.law.cornell.edu/regulations/california/15-CCR-3269.4>

Legislative Analyst's Office, Improving California's Inmate Classification System.

<https://lao.ca.gov/Publications/Report/4023>

Apéndice

Niveles de seguridad en las prisiones del Departamento de Correcciones y Rehabilitación de California

Nivel de seguridad	Definición/Descripción de la prisión	Centro de Capacitación de California	Prisión Estatal de Salinas Valley
Nivel I	SEGURIDAD MÍNIMA Las instalaciones y los campamentos consisten principalmente en dormitorios abiertos con un perímetro de baja seguridad.	X	X
Nivel II	SEGURIDAD MEDIA Las instalaciones consisten principalmente en dormitorios abiertos con un perímetro seguro, que puede incluir cobertura armada.	X	
Nivel III	SEGURIDAD MEDIA-ALTA Las instalaciones tienen un perímetro seguro con cobertura armada interna y externa y unidades de alojamiento o alojamiento en bloques de celdas con celdas no adyacentes a paredes exteriores.		X
Nivel IV	SEGURIDAD MÁXIMA Las instalaciones tienen un perímetro seguro con cobertura armada interna y externa y unidades de alojamiento o alojamiento en bloques de celdas con celdas no adyacentes a paredes exteriores.		X

Fuente: <https://www.cdcr.ca.gov/ombuds/ombuds/entering-a-prison-faqs/>