



GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL
ESTADO DE OAXACA

PODER LEGISLATIVO

DIP. GERARDO GARCIA HENESTROZA
DISTRITO VI, SANTO DOMINGO TEHUANTEPEC

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXII LEGISLATURA

RECIBIDO
24 NOV. 2015
45

OFICIALÍA MAYOR

DIP. ADOLFO TOLEDO INFANZON
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
P R E S E N T E

San Raymundo Jalpan, Oax., 24 de noviembre de 2015.

ASUNTO: El que se indica.

OFICIO NUM. 314/III/2015.

Por este conducto solicito a usted inscriba en la orden del día de la Sesión Ordinaria del jueves 26 de noviembre, iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Desarrollo Urbano y de la Ley de Equilibrio Ecológico, ambas para el Estado de Oaxaca.

Sin otro particular, y con la seguridad de contar con sus atenciones, hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN
"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"

~~DIP. GERARDO GARCIA HENESTROZA~~

ccp. Minutario.

CALLE14, ORIENTE #1, SAN RAYMUNDO JALPAN, OAX.

TELEFONO: 502 0224

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
LXII LEGISLATURA

RECIBIDO
12.21.15
08 DIC 2015
FDX

DIP. DULCE ALEJANDRA GARCÍA MORLÁN



GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL
ESTADO DE OAXACA

PODER LEGISLATIVO

CC. DIPUTADOS DE LA LXII LEGISLATURA CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA PRESENTES

El que suscribe diputado Gerardo García Henestroza, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de mi derecho de iniciativa de conformidad con las disposiciones del Artículo 50 Fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; del Artículo 67 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y a los Artículos 70 y 72 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Oaxaca, someto a consideración de esta Honorable Legislatura la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO** por la que se reforman y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Desarrollo Urbano y de la Ley de Equilibrio Ecológico, ambas para el Estado de Oaxaca, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad, principalmente, o en todo núcleo urbano.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: automóvil particular, transporte público, etcétera, pero también caminando y en bicicleta. Y todo con un claro objetivo: el de superar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la **accesibilidad** a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutan por el simple hecho de desplazarse.

Por tanto, la accesibilidad es el objetivo que a través de los medios de transporte persigue la movilidad.

Con este razonamiento lo que pretendemos es romper con la lógica habitual que equipara movilidad con accesibilidad. La confusión de ambos términos es la base de una fórmula muy aceptada: a mayor movilidad mayor accesibilidad. Bajo esta simplificación se justifica y se ha justificado la aplicación de medidas y políticas que sin mejorar la accesibilidad –y a menudo empeorándola– han incidido en los problemas de movilidad.

La accesibilidad así entendida no sólo se facilita o consigue mediante el transporte. Hay otros factores, cómo la distribución de los servicios o el desarrollo urbano, que influyen poderosamente sobre ella.

Si el objetivo que quiere garantizarse es el de disponer de accesibilidad a los bienes o servicios, no vale simplemente con ofrecer muchos medios de transporte que alcancen distancias cada vez mayores. Hay que cuestionarse también el espacio físico en el que se desenvuelven los habitantes y sus deseos y necesidades.

Es fundamental ampliar el ámbito de acción y reflexión del transporte al desarrollo urbanístico, a la prestación de servicios y al modelo de ciudad al que aspiramos y principalmente a la atención de las necesidades de los habitantes y con una visión de futuro y sustentable.

Los problemas de movilidad que actualmente presentan la mayoría de nuestras ciudades son la consecuencia progresivamente agravada de dos procesos que se han ido solapando en el tiempo. El primero es el consumo de suelo urbano para el transporte: la gran cantidad de espacio urbano que requiere el transporte se obtiene del que necesitan otras actividades, las cuales se ven obligadas a expandirse por el territorio. Con el aumento de las distancias entre actividades se requiere cada vez de más desplazamientos motorizados que reclaman a su vez más espacio que devorar, generándose así un círculo vicioso expansivo.

El segundo proceso es la especialización de los usos del suelo. Nos referimos a la tendencia de que cada vez más espacios sirven para un único tipo de servicio u actividad: oficinas, vivienda, universidad, centros comerciales... De esta forma se hace cada vez más necesario el tener que desplazarse y menos actividades quedan cerca unas de otras.

Pero la responsabilidad de esta evolución no descansa por igual entre los diferentes medios de transporte. El gran culpable de esta situación ha sido el automóvil: mientras todas las políticas urbanas y de transporte han estado orientadas a favorecer y fomentar su uso, el resto de medios iban a la cola, adaptándose e intentando sobrevivir en el entorno creado por y para el automóvil.

Las consecuencias del uso del automóvil sobre la ciudad se comparan a los de una bomba lenta: "una bomba cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación entre los seres humanos", según lo exponen Antonio Estevan y Alfonso Sanz, en su obra *Hacia la reconversión ecológica del transporte*, de 1996.

En la actualidad la agenda social latinoamericana es en esencia una agenda de desarrollo urbano. Casi el 80% de la población de la región vive en centros urbanos y se llegará a cerca del 90% en las próximas décadas. Por ello, los esfuerzos para afrontar una mayor inclusión social y luchar contra la pobreza se concentran en atender las poblaciones residentes en las grandes ciudades.

Pero la gestión del desarrollo urbano es una tarea compleja que involucra múltiples niveles de gobierno, así como diversas instituciones públicas y privadas. Para lograr resultados óptimos en esta materia, los expertos sugieren:

- Establecer una sinergia entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana.
- Promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades
- Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

Bajo este contexto, la escasa existencia de una política real de movilidad urbana sustentable, integral, se refleja en la desarticulación de acciones realizadas en los tres órdenes de gobierno. Por lo que uno de los objetivos de la presente reforma es iniciar el proceso de consolidación de la agenda de movilidad urbana por parte de todos los actores de la sociedad al incorporarlo a la legislación local y por lo tanto a la agenda gubernamental.

En Oaxaca tenemos una realidad muy lamentable en movilidad urbana: la aplicación de una política de vivienda inadecuada, diseño -o falta del mismo- de estructura urbanas que han alejado paulatinamente las zonas comerciales y de servicios de las zonas habitacionales, provocando dispersión de la población y dificultando su acceso a oportunidades laborales, comerciales y de entretenimiento.

De manera paralela se ha descuidado o se ha realizado sin planeación o con una mala ejecución de las obras -con consecuencias graves- la provisión de infraestructura peatonal y ciclista; así como la oferta de transporte público de calidad, seguro, eficiente y vinculado a criterios de densidad y de desarrollo urbano.

0000

Al incorporar este principio en nuestra legislación local estableceremos las premisas que deberán seguir los gobiernos para una mejor planeación urbana, un mejor acceso a mejores condiciones de vida y principalmente a un proyecto que en un futuro nos permita vivir armónicamente con nuestro entorno y el medio natural en el que nos desenvolvemos.

Le apostamos a que los crecimientos urbanos del futuro no dañen las condiciones de accesibilidad ni de dignidad humana y se desarrollen bajo la premisa de sustentabilidad e igualdad de oportunidades. Es posible que no podamos modificar lo que que urbanísticamente ya se ha hecho, pero si podemos crear un futuro que sea para todos y todos.

Por lo anteriormente expuesto que se somete a la consideración de ésta esta Honorable Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO: Se reforman y adicionan los artículos 3, 4, 23, 24, 27, 33, 35, 39 y 160 de la Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Oaxaca, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 3.- La ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado, tiene como objetivo mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural mediante:

I.- El aprovechamiento en beneficio social de los recursos naturales, áreas y predios urbanos susceptibles de apropiación, procurando la conservación del equilibrio ecológico en congruencia con la Ley del Equilibrio Ecológico del Estado, estableciendo zonas de veda, parques naturales y jardines, tomando las medidas necesarias para evitar y controlar la erosión y la contaminación a efecto de conservar las condiciones de su ecosistema y **lograr una distribución equitativa de la riqueza pública;**

II y III.- ...

IV.- La eficiente interacción entre los grupos sociales y los servicios en cada centro de población y **la movilidad urbana entre las zonas comerciales, de servicio y laborales y el lugar de residencia de los trabajadores;**

V a X.- ...

ARTICULO 4.- Para los efectos de esta Ley, se establecen las siguientes definiciones:

I a VII.- ...

VIII.- **MOVILIDAD URBANA.-** Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversas modalidades de transporte, que se llevan a cabo para que los habitantes puedan satisfacer con eficiencia, igualdad, accesibilidad y sustentabilidad, sus necesidades de traslado en el entorno urbano de la casa habitación, el trabajo, la educación, la salud, la recreación y demás rubros que se interrelacionan para otorgarle una vida digna;

ARTÍCULO 23.- El Poder Ejecutivo a través de la Dependencia correspondiente, tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

I a XIX.- ...

XX.- Promover obras para que los habitantes cuenten con espacios adecuados en el entorno de su vivienda y el entorno laboral, áreas de esparcimiento y recreación, el equipamiento indispensable para la vida en comunidad, transporte y movilidad urbana que se requieran;

XXI a XXXIII.- ...

ARTÍCULO 24.- Los Ayuntamientos del Estado, tendrán en materia de Desarrollo Urbano las facultades y obligaciones siguientes:

I a IV.- ...

V.- Promover obras para que los habitantes de sus respectivos municipios cuenten con una vivienda digna, espacios adecuados para el trabajo, áreas y zonas de esparcimiento y recreación, el equipamiento indispensable para la vida de la comunidad, transporte y movilidad urbana que se requieran;

VI a XII.- ...

ARTÍCULO 27.- La Comisión Estatal de Desarrollo Urbano tendrá las siguientes atribuciones:

I.- ...

II.- Proponer lineamientos de políticas, prioridades y restricciones que en materia de asentamientos humanos y movilidad urbana sea conveniente considerar en la formulación del Plan Estatal de Desarrollo Urbano;

III a XV.- ...

0000

ARTICULO 33.- Además de los planes anteriores, se podrán elaborar los siguientes planes que son derivados o modalidades de los previstos en las fracciones que anteceden:

I a VI.- ...

El transporte, la vivienda, la ecología, el equipamiento, la **movilidad urbana** y otros de naturaleza semejante a nivel estatal, intermunicipal o circunscrito en cualquier área urbana y cuya elaboración y ejecución se regirá conforme al procedimiento señalado para los Planes de Centros de Población Municipales.

ARTÍCULO 35.- El Plan Estatal contendrá los elementos básicos que hagan posible su congruencia con los demás Planes de Desarrollo Urbano previstos en la Ley General de Asentamientos Humanos, en la presente Ley y demás disposiciones aplicables. Dichos elementos comprenderán:

I a V.- ...

VI.- Descripción de la alternativa seleccionada que incluya cuando menos:

1).- ...

2).- Propuestas de acción inmediata a corto, mediano y largo plazo, relativas a:

A).- ...

B).- El patrón especial que incluya entre otros:

a). ...

b). La infraestructura básica y **movilidad urbana**;

c) y d). ...

C) a E).- ...

ARTÍCULO 39.- Los programas a que se refiere el artículo anterior podrán ser generales, o referirse a una parte del territorio y versar sobre las materias siguientes:

I a VII.- ...

VIII.- Movilidad Urbana, y

IX.- Las demás que fueren necesarias.

ARTICULO 160.- Para los efectos de esta Ley se entiende por infraestructura urbana el conjunto de obras que constituyen los soportes del funcionamiento de las ciudades y que

hacen posible el uso urbano del suelo; como son: accesibilidad, saneamiento, encauzamiento, distribución de aguas y energía, comunicaciones y otros.

Por equipamiento urbano, se entiende el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en los que se proporciona a la población, servicios de bienestar social, de **movilidad urbana** y de apoyo a las actividades económicas.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se adiciona la fracción XXXIII del artículo 4 de la Ley de Equilibrio Ecológico del estado de Oaxaca, recorriéndose la actual, para quedar como sigue:

ARTICULO 4.- Son asuntos de competencia del Estado a través del Instituto:

I a XXXII.- ...

XXXIII.- Proponer normas ambientales para regular la movilidad urbana, vigilando que los municipios cuenten con sus propias medidas de movilidad urbana de conformidad con sus características y necesidades, y

XXXIV.- Los demás asuntos que prevean éste u otros ordenamientos.

TRANSITORIO

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado.

Salón de Sesiones del H. Congreso del Estado, San Raymundo Jalpan, Oaxaca, 24 de noviembre de 2015.

ATENTAMENTE

**“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA
Y UNA VIDA MEJOR Y MÁS DIGNA PARA TODOS”**


DIP. GERARDO GARCÍA HENESTROZA