



Cd. Juárez, Chih., a 13 de noviembre, 2023

DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO
P R E S E N T E.

INSTITUTO MUNICIPAL DE INVESTIGACIÓN Y PLANEACIÓN
P R E S E N T E.

Los abajo firmantes, integrantes del colectivo Peatones Heroicos, preocupados y ocupados en defender el derecho a la movilidad y seguridad vial, presente en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹ así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, hemos revisado la propuesta de actualización del Plan de Desarrollo Urbano Sostenible (PDUS) 2040 y, apoyados en el artículo 74 de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Chihuahua en sus números IV, V y VI², hacemos los siguientes 3 observaciones y propuestas relacionados con el tema de movilidad, accesibilidad y seguridad vial, los que resumimos a continuación para posteriormente explicarlos ampliamente.

- 1.- Apegarse a la normatividad de los Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua.**
- 2.- Utilizar los términos establecidos en la ley para referirse a “accesibilidad” y “personas con discapacidad”.**
- 3.- Que la normatividad, incluyendo sus ilustraciones se apegue a los Lineamientos de Diseño de Calles Integrales y al Manual de Calles Completas, ambos documentos de la SEDATU.**

Nuestras propuestas están apegadas a la normatividad vigente en el territorio mexicano. Esperamos sean incluidas en el PDUS 2040 y que, si hay alguna ley o norma de las aquí mencionadas que tenga que ser excluida del PDUS, se nos explique y justifique la razón.

¹ “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

² Artículo 74. Para formular y aprobar cualquiera de los instrumentos de planeación municipal previstos en el artículo 37 de esta Ley, se seguirá el procedimiento siguiente:

IV. Los municipios organizarán al menos dos audiencias públicas, cuando se trate de los instrumentos a que se refieren las fracciones IV y V del artículo 37 de esta Ley, y al menos una audiencia pública para los demás, en las que se expondrá el proyecto y se recibirán las sugerencias y planteamientos de las personas interesadas. Simultáneamente, el área municipal encargada de la elaboración del plan, llevará a cabo las reuniones que sean necesarias para asegurar la congruencia del mismo con la presente Ley y el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

V. Las sugerencias y planteamientos que se reciban durante el tiempo de consulta, deberán ser respondidos por el área encargada de la elaboración del documento en un plazo no mayor a diez días hábiles a partir del cierre del periodo de consulta.

VI. Las respuestas a los planteamientos y las modificaciones del proyecto deberán fundamentarse y estarán a consulta de las personas interesadas en las oficinas de la autoridad municipal, en forma impresa en papel y en forma electrónica a través de sus sitios web, durante un plazo de quince días hábiles.



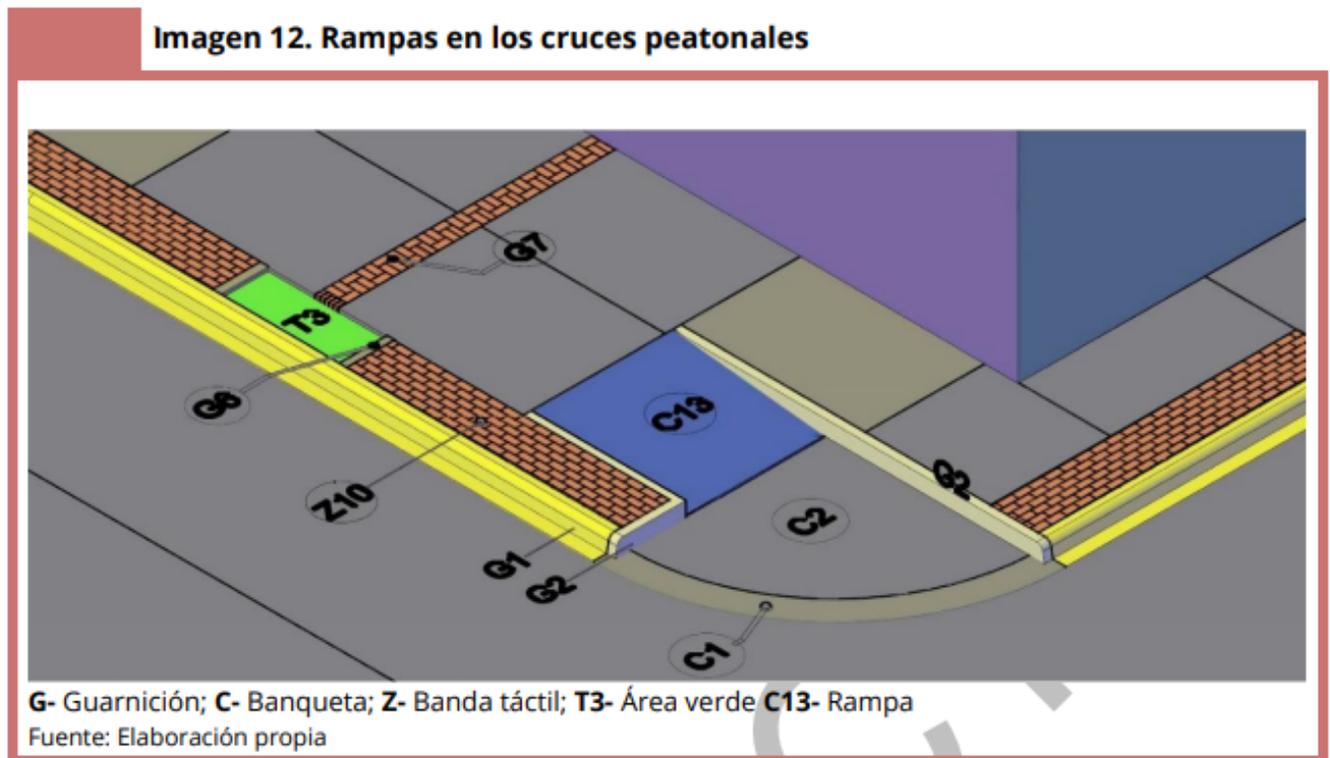
1.- En la sección de espacio público y equipamiento (página 59).

La imagen identificada con el número 12, dice ser el esquema de cómo debe ser una rampa acorde al Reglamento de Accesibilidad del Estado de Chihuahua.

La imagen en cuestión presenta una banda táctil a la orilla interrumpida por una diminuta área verde.

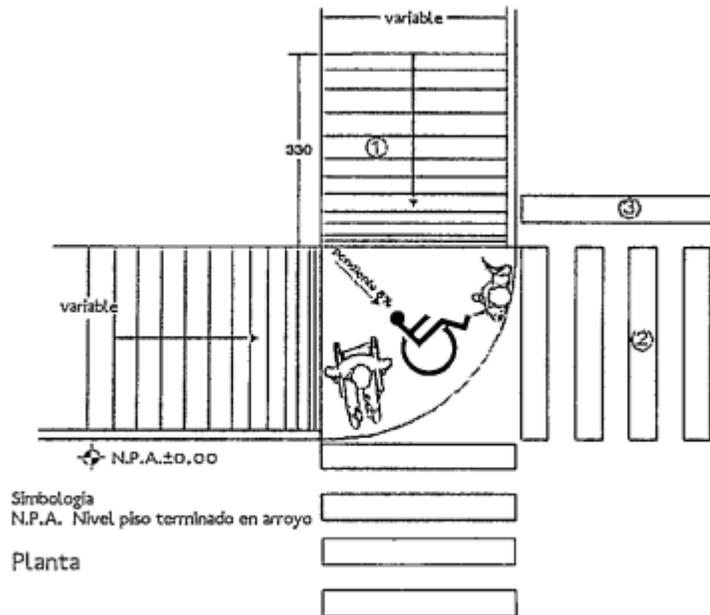
Esta forma de construir las banquetas representa un riesgo pues las personas con discapacidad visual o baja visión tendrían que desplazarse por la orilla de la banqueta aumentando el riesgo de un accidente como caer al arroyo vehicular. Asimismo, la maniobra que tuviera que hacer una persona usuaria de silla de ruedas considerando un trayecto del sentido oriente resultaría muy complicada e ilógica, siendo que la rampa debe permitir y asegurar la continuidad libre de trayecto. El esquema del Reglamento de Accesibilidad para Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua presenta ilustraciones más específicas y apropiadas que las empleadas en la propuesta del PDUS.

Propuesta del PDUS:





Propuesta del Reglamento de Accesibilidad:



El reglamento mencionado puede ser útil, pero hay especificaciones más precisas y actualizadas en los Lineamientos de Accesibilidad para la Infraestructura, Transporte y Tecnologías de la Información y Comunicación para las Personas con Discapacidad del Estado de Chihuahua, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 24 de julio de 2021. Es el documento que debe regir los criterios técnicos en materia de accesibilidad y no aparece citado ni considerado en la propuesta del PDUS.

2.- Solicitamos se utilice el término correcto para evitar confusiones, sobre todo si consideramos que el PDUS es un documento oficial que debe mantenerse en un marco legal.

En la Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua, en su artículo 3 define la Accesibilidad como: “las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de las mismas, así como otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. “

En la página 270 del Diagnóstico, se habla sobre los fraccionamientos de accesos controlados bajo el título de “accesibilidad”. Nos parece importante manejar los términos más precisos y para ello sugerimos cambiar el título, pues no se habla de accesibilidad y sí de accesos controlados.



En el mismo sentido solicitamos se corrija la terminología que está siendo mal aplicada. En varias partes del documento se refieren a la población con discapacidad como “discapacitada”, el cual es un término incorrecto (páginas 57 y 58).

El término correcto está presente en la Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Estado de Chihuahua, en su Artículo 3 donde dice: *“Persona con Discapacidad.- Aquella que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, intelectual, mental, sensorial y psicosocial, ya sea permanente o temporal, constante, latente o intermitente y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con las demás personas.”*

El uso de los términos correctos en un documento oficial es de suma importancia.

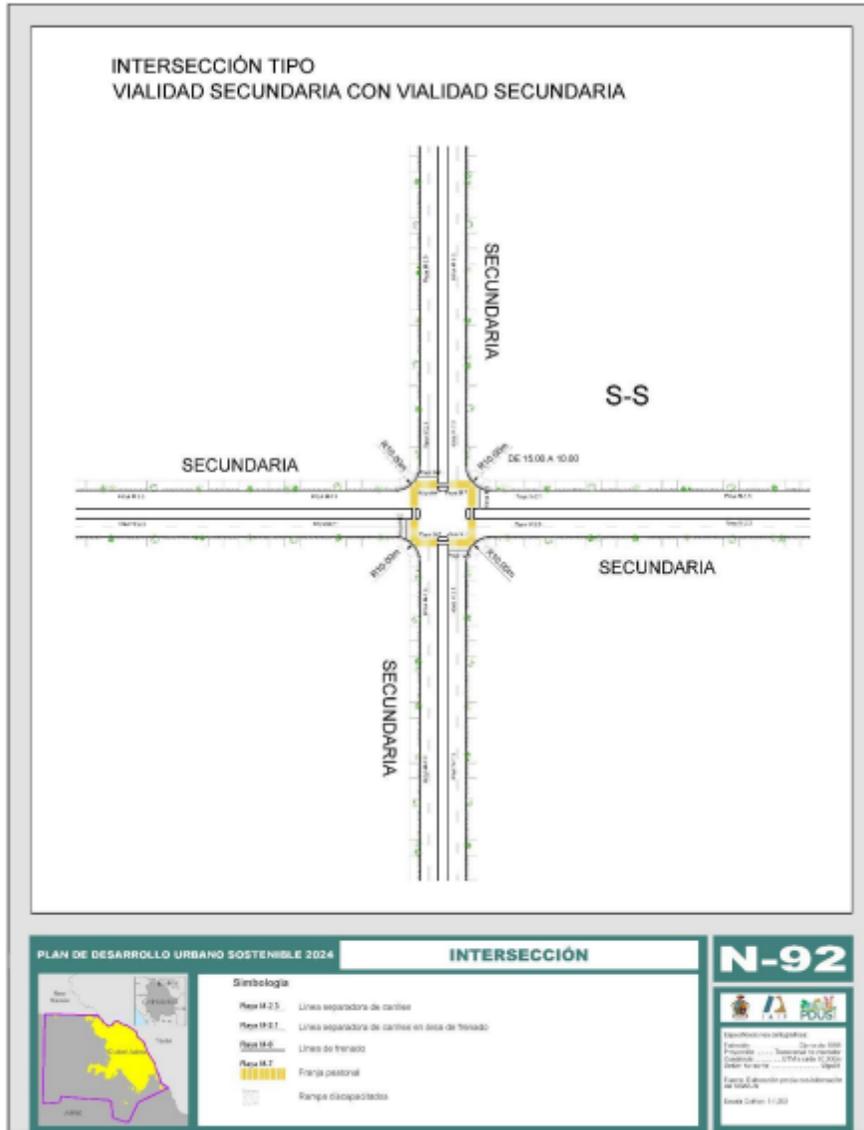
3.- El apartado 4 de la propuesta del PDUS, dedicado a la normatividad, considerando que establece una obligatoriedad para cualquier acción urbana dentro de los límites del Centro de Población de Ciudad Juárez, Chihuahua. Llama la atención que se hayan ignorado la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Manual de Calles Completas y los Lineamientos de Diseño para Calles Integrales, estos dos últimos documentos editados por la SEDATU.

Ejemplo que hace evidente lo mencionado en el párrafo anterior es la manera en que la normatividad de la propuesta del PDUS ilustra los cruces de las calles secundarias, que es totalmente contrario a lo expuesto en el Manual de Calles Completas de la SEDATU. A pesar de que el manual es mencionado en la redacción, los esquemas de la normatividad ilustran lo contrario y nos parece esencial la coherencia en un documento que define el desarrollo de Ciudad Juárez.

Ejemplo de lo mencionado es:



Propuesta de PDUS, normatividad, imagen N92 referente a intersección de vialidad secundaria:





Propuesta de vialidad secundaria en el Manual de Calles Completas, (página 87):



Ilustración 18. Secundarias con nivel de habitabilidad 3 actual y recomendaciones

Actual



Recomendaciones



Como es evidente en las ilustraciones **la normatividad de la propuesta del PDUS no avanza al modelo recomendado en el Manual de Calles Completas**. Tampoco avanza la normatividad en la estructura de las banquetas, en la ubicación de los pasos peatonales y niega el derecho a la movilidad de personas peatonas, con movilidad reducida o asistida o que optan por vehículos no motorizados.



La normatividad no considera las propuestas del Manual de Calles a pesar de que el IMIP ya tiene la experiencia de haber diseñado calles de acuerdo a los modelos presentados en el Manual de Calles, tal es el caso de la calle Profesora María Edme Álvarez, diseñada durante la implementación del Programa Mejoremos Nuestro Barrio Kolping. A continuación presentamos, con fines ilustrativos una imagen de dicha calle, obtenida de Googlemaps.



Otro ejemplo claro de cómo el Manual de Calles Completas ha sido ignorado en la propuesta de la normatividad del PDUS está en la ilustración N89 que presenta la intersección de vialidades primarias, donde se identifican islas canalizadoras para promover vueltas continuas de los vehículos.

El Manual de Calles Completas (página 173) especifica: “Dado que esto eleva la velocidad de los autos que dan vuelta y de alguna manera permite la vuelta continua, no se recomienda la implementación de estos elementos. En caso de que no sea posible eliminarlos, se deben modificar para que el radio de giro sea lo más restringido posible y se dé prioridad al cruce peatonal con ayuda de un reductor de velocidad. Se debe procurar que el cambio de trayectoria no se realice en un solo movimiento de giro amplio, sino con dos giros en una línea quebrada.”

Llama la atención que los diseños presentes en la normatividad de la propuesta del PDUS, incumplen con lo establecido los numerales VII y XVI del Artículo 31 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establecen la necesidad de acciones afirmativas para garantizar el derecho a la movilidad y evitar que la velocidad o el paso de vehículos sean un riesgo para otras personas.³

³ Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes. Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:



En el mismo tenor, se incumple lo establecido en los numerales II, V, VIII y XI del Artículo 35 de la misma Ley, que indica que se debe priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad al proporcionarles intersecciones y entornos seguros, señalización coherente y fácilmente entendible, así como vías y equipamiento que minimice los siniestros (Intersecciones seguras, Legibilidad, Autoexplicabilidad y Tolerancia).⁴

Sin otro particular, quedamos pendientes de su respuesta en los términos que la ley establece, en:
Priv. Pascual Ortíz Rubio 1410, Partido Senecú C.P. 32459 Ciudad Juárez, Chih., celular 656 3170952.

Atentamente:

LAURA CALDERÓN

HERNÁN ORTÍZ

RAÚL ZARAGOZA

LUIS CARLOS GONZÁLEZ

TERESA VÁZQUEZ

ALMA RODRÍGUEZ

GUADALUPE CHACÓN

GABRIEL GARCÍA

C.c.p. Consejo Consultivo de Participación Ciudadana, Municipio de Juárez, Chih.

C.c.p. Comisión de Participación Ciudadana, Ayuntamiento de Juárez, Chih.

C.c.p. Comisión de Movilidad, Ayuntamiento de Juárez, Chih.

C.c.p. Medios de Comunicación.

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

⁴ Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;