

## CONTENIDO:

PROPUESTA DE ACUERDO MEDIANTE LA CUAL SE EXHORTA A LOS AYUNTAMIENTOS DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE LAS ATRIBUCIONES Y FACULTADES CONFERIDAS EN LOS ARTÍCULOS 7 TER, FRACCIÓN III Y 14 DEL CÓDIGO DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, GARANTICEN LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD A LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE LAS ZONAS URBANAS Y NÚCLEOS DE POBLACIÓN EN LAS OBRAS QUE SE REALICEN, CONSIDERANDO EL PRINCIPIO DE EQUIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JUAN FIGUEROA GÓMEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.

**PROPUESTA DE ACUERDO MEDIANTE LA CUAL SE EXHORTA A LOS AYUNTAMIENTOS DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE LAS ATRIBUCIONES Y FACULTADES CONFERIDAS EN LOS ARTÍCULOS 7 TER, FRACCIÓN III Y 14 DEL CÓDIGO DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, GARANTICEN LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD A LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE LAS ZONAS URBANAS Y NÚCLEOS DE POBLACIÓN EN LAS OBRAS QUE SE REALICEN, CONSIDERANDO EL PRINCIPIO DE EQUIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO JUAN FIGUEROA GÓMEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.**

Dip. Miguel Ángel Villegas Soto,  
Presidente de la Mesa Directiva  
del Congreso del Estado de  
Michoacán de Ocampo.

Juan Figueroa Gómez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de la LXXIII Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, en ejercicio de mis facultades y atribuciones, con fundamento en los artículos 8° fracción II, 236 y 236 bis de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito someter a la consideración de esta Honorable Representación Popular, la siguiente *Propuesta de Acuerdo mediante el cual se exhorta a los Ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo, para que en el ámbito de las atribuciones y facultades conferidas en los artículos 7° ter, fracción III, y 14 del Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán, garanticen la inclusión de las personas con discapacidad a la infraestructura urbana de las zonas urbanas y núcleos de población en las obras que se realicen, considerando el principio de equidad e inclusión social, bajo la siguiente:*

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud, presentada en el año 2001, las personas con discapacidad «son aquellas que tienen una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales y que al interactuar con distintos ambientes del entorno social pueden impedir su participación plena y efectiva en igualdad de condiciones a las demás».

Los motivos que producen discapacidad en las personas pueden ser variados, pero el Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI los clasifica en cuatro grupos de causas principales: nacimiento, enfermedad, accidente y edad avanzada.

Según datos del INEGI, en el censo de población y vivienda 2010, de cada 100 personas con discapacidad, 39 la tienen porque sufrieron alguna enfermedad; 23 están afectados por edad avanzada; 16 la adquirieron por herencia, durante el embarazo o al momento de nacer; 15 quedaron con lesión a consecuencia de algún accidente; y, 8 debido a otras causas.

En ese contexto es importante destacar que de conformidad con datos del INEGI, en México más de 5 millones 800 mil personas tienen algún tipo de discapacidad; en Michoacán, cerca de 267 mil personas sufren de alguna discapacidad; en 15 de las 32 entidades federativas del país, la prevalencia de la discapacidad entre la población que reside en cada una de ellas es mayor que la observada a nivel nacional. Nayarit y Durango son las entidades que presentan las prevalencias más altas del país, con 8.2 y 7.5% respectivamente. Le siguen tres estados con una prevalencia de 7.4% (Colima, Jalisco y Zacatecas). Las otras entidades con valores por encima de la nacional son: Michoacán (6.9%), quien se coloca en el sexto lugar en el país con mayor número de personas con discapacidad, seguido por los estados de Baja California Sur (6.8%), Veracruz (6.7%), Chihuahua y San Luis Potosí (6.6%), Oaxaca, Sinaloa y Yucatán (6.5%), Estado de México (6.2%) y Guerrero (6.1 por ciento).

Bajo ese contexto, los diferentes órdenes de gobierno debemos no solo en pensar, sino lograr una adecuada inclusión social de las personas con discapacidad, encaminando nuestros esfuerzos en lograr fortalecer una sociedad incluyente, en donde todos los actores sociales, con o sin discapacidad sean protagonistas y gestores del modelo social. Este es un gran recorrido en donde cada uno de nosotros tenemos que descubrirnos para ver cómo estamos caminado, hacia dónde nos dirigimos y principalmente junto a quiénes y cómo gestamos una sociedad incluyente.

Tradicionalmente la discapacidad se ha caracterizado y diagnosticado como una condición que requiere atención médica, rehabilitación y asistencia permanente y de por vida, creencia basada en la deficiencia individual, basada en el paradigma del déficit no solo desde el punto de vista del modelo médico,

sino desde el punto de vista que como sociedad tenemos acerca de la discapacidad como limitante y excluyente de todo tipo de actividades. Desarrollar una respuesta desde este paradigma es desarrollar un abordaje que se focaliza en suplir, compensar, reemplazar o simplemente dar lo que falta. Así muchas personas con discapacidad se limitan a aceptar pasivamente lo que se les ofrece y a tolerar y agradecer lo que otros no discapacitados con poder científico, religioso, terapéutico, académico, médico, asistencial, etc., les ofrecen.

Plantearnos un abordaje centrado en el modelo social es colocarnos en el lado opuesto a esa postura. Es situarnos en comprender la discapacidad desde la diferencia, desde la participación social, desde los recursos y estrategias (apoyos) que la persona requiere para optimizar su nivel de funcionamiento en las actividades que desea y puede llevar a cabo. Es hablar y planificar desde el proyecto de vida de esa persona, de su autodeterminación, de sus afectos y de su inclusión social, desde sus gustos propios y opciones; desde sus deseos y expectativas, desde sus redes sociales primarias e institucionales. En definitiva, es desarrollar una estrategia y abordaje centrados en la PERSONA y en sus vínculos. Es ubicarnos en el «paradigma de la diferencia».

El paradigma de la diferencia (del latín *di-ferens*: dos caminos) se basa justamente en esa diferencia como una condición cualitativa del sujeto que va por otro camino. El paradigma de la diferencia procura brindar los apoyos que las personas con limitaciones funcionales necesitan para tener la vida que ellos quieran tener y puedan sostener.

Si los órdenes de gobierno, pensamos y planificamos apoyos y niveles de apoyos, estaremos dejando de pensar en una persona dependiente a lo largo de la vida en todos los aspectos, porque a través de los apoyos, establecemos un puente entre las capacidades y las limitaciones de una persona y una comunidad para alcanzar los objetivos relevantes para esa persona y esa comunidad. Los apoyos por tanto, son acciones inclusivas, planificadas, personalizadas, y evaluadas.

En este contexto, es pertinente señalar que una forma de apoyo a la inclusión de las personas con discapacidad, es el que las zonas urbanas y núcleos de población sean accesibles para ellos y para todos los habitantes, ya que el acceso de las personas en las ciudades y zonas urbanas es un tema que está cada vez más presente en las agendas de los gobiernos locales. Un concepto que está estrechamente ligado al de la movilidad, consistente en la

dotación de espacio urbano, que entre mayor sea su extensión en el que una persona pueda moverse, el acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad será mayor, a través del aprovechamiento de ofertas laborales, culturales, educativas, sociales, deportivas e incluso de diversión.

Es por ello que gran parte del debate en torno a la accesibilidad está ligada a la mejora del transporte y espacios públicos, a través de intervenciones que faciliten los desplazamientos de los habitantes.

Dentro de esta lógica, la primera manera de facilitar los desplazamientos es eliminando las barreras físicas que los impidan o limiten. Por ejemplo, creando pasos peatonales en avenidas o calles en donde antes no existían y que convertían a ese espacio de flujo vehicular en una barrera para la movilidad de las personas. También está el cuestionamiento de la infraestructura ya existente, como los puentes peatonales, cuyo mismo diseño ha sido calificado de poco accesible por las dificultades que representa su uso para los adultos mayores, los niños, las personas en sillas de ruedas, por nombrar algunos.

No es fortuito que los ejemplos anteriores se basen en intervenciones peatonales, ya que uno de los argumentos recurrentes para defender las mejoras en materia de infraestructura, es que esos espacios no solamente servirán a las personas que se desplacen a pie; ellos también facilitarán los desplazamientos de personas con algún tipo de discapacidad, como aquellas en sillas de ruedas.

Lo curioso es que dentro de los actores que asesoran a los gobiernos locales, o que influyen de alguna manera las agendas de movilidad de las ciudades, rara vez se incluyen dentro del debate y en el diseño de los espacios, a representantes de grupos de personas con discapacidad. Al contrario, parece que su inclusión es la excepción, cuando debería ser la norma puesto que son también habitantes de la ciudad.

¿Por qué es importante? En primer lugar, porque existen sutilezas en el diseño que pueden pasar fácilmente inadvertidas a las personas que no tienen ninguna discapacidad, pero que son fundamentales para el acceso y uso de esas personas a los espacios.

Por ejemplo, hace algunos años Londres se propuso convertirse en la ciudad más caminable de toda Europa para el año 2018. Con este objetivo, distintas medidas y políticas fueron implementadas, entre ellas, el modelo de calle compartida. Este modelo con-

siste en espacios en donde peatones y vehículos conviven sin ningún tipo de delimitación, como lo son las banquetas, por ejemplo en Exhibition Road. Sin embargo, poco tiempo después de la inauguración de esos espacios, algunas organizaciones que trabajan por los derechos de los invidentes manifestaron su descontento ante este nuevo diseño, ya que era muy problemático para las personas que carecen del sentido de la vista. Esto se debe a que la falta de delimitaciones físicas o texturas en el piso les impide ubicarse en los espacios y seguir un itinerario preciso, por lo que son más susceptibles de tener algún tipo de accidente con vehículos u otras personas. Éste es un ejemplo de las sutilezas que no son tomadas en cuenta, cuando los espacios son diseñados sin incluir el punto de vista de las personas con discapacidad.

Otra de las razones por las que es importante incluir a los representantes de grupos de personas con discapacidad es para conocer cuál es el uso que hacen y el uso que desean hacer de la ciudad. En la mayoría de los casos, al momento de crear el marco legal o la infraestructura para las personas con discapacidad, se piensa que su uso se limita a desplazamientos puramente utilitarios como ir a trabajar, a la escuela y a la tienda. Sin embargo, pocas veces se aborda el derecho que ellos tienen a divertirse o a pasear, como el resto de la población. Por ejemplo, ¿cuántos restaurantes conocen que tengan acceso para personas con discapacidad? ¿Cuántos parques? ¿Cuántos cines? ¿Cuántos bares? ¿Cuántos museos? ¿Cuántas oficinas gubernamentales?

La accesibilidad implica acciones que van más allá de rampas de acceso en las esquinas de las banquetas. Para que una ciudad sea realmente accesible para su población, es necesario construirla dándole la voz a todo tipo de usuarios, empoderándolos en su diseño y en la implementación de las políticas. De lo contrario, todo lo que tendremos son las utopías de ciertos grupos, con necesidades y diseños «imaginados», y que han mostrados más de una vez su discordancia con la realidad.

En este sentido y como parte de la accesibilidad a la que tienen derecho las personas con discapacidad, se debe contemplar por parte de los municipios y del estado en todo proyecto de infraestructura en el espacio público para el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, así como de la niñez y los adultos mayores, y a su vez, las autoridades deben tomar las medidas necesarias que les permitan la movilidad y el disfrute del espacio público, como la remoción de barreras y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte.

Todos los que habitamos las ciudades o núcleos de población somos peatones, y necesitamos seguridad para nuestro bienestar; por eso es importante que los espacios urbanos o rurales en los que habitamos estén planeados y adecuados para las necesidades de las personas siendo esta una responsabilidad de las autoridades responsables.

En los planes de desarrollo de los estados y los municipios, en ocasiones parece que el peatón es invisible, y con mayor razón las personas con discapacidad parecen no existir, sin embargo existen.

Las personas con discapacidad, son los que están en mayor riesgo y por tanto tienen el derecho improrrogable a que se les facilite el acceso y contacto social y no a que se agrave su situación de vulnerabilidad; también tienen derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, así como a reformas de los espacios públicos y en los sistemas de transporte público.

Por ello es que las personas con discapacidad universalmente, tienen derecho a que ciertas zonas urbanas sean para su uso exclusivo, que sean lo más extensas posibles, y que estén en relación con la organización general de la ciudad. Tienen a su vez derecho a que se fijen y se obedezcan los límites de velocidad y que exista la disposición en avenidas y cruces que garanticen la seguridad en la circulación debido a su condición de incapacidad, e igualmente un sistema de señalización de tráfico eficaz, cuyo diseño tenga en cuenta sus necesidades, en nuestro estado, y más en específico en la ciudad de Morelia, se han hecho algunos esfuerzos para lograr tal cometido, sin embargo son insuficientes, sobre todo al avocar sus esfuerzos en la zona centro.

En el caso específico, y que es motivo del presente exhorto, es de mencionar que igualmente, es derecho de las personas con discapacidad el tener acceso y libertad de movimientos así como la posibilidad de transitar en las aceras de las calles y avenidas libres de obstáculos que van desde estructuras de anuncios publicitarios, postes de luminarias, bases que no fueron removidas en su totalidad de las aceras exponiendo no solo a las personas con esta condición sino que en general a los transeúntes a sufrir algún accidente o lesión; casetas telefónicas, anuncios publicitarios de comercios, aceras desmedidas en altura que dificulta que personas con discapacidad, niños y personas de la tercera edad tengan que circular sobre la calle en la que es de uso de los vehículos automotores; lo cual, es contrario al derecho de inclusión que tienen las personas con dis-

capacidad de acceder a una movilidad total y sin impedimentos, que cubra además las necesidades de todos los ciudadanos sin distinción de condición alguna.

En las zonas urbanas de nuestro estado, los señalamientos en pasos peatonales no son la excepción y generalmente están muy mal marcados, borrosos, pero además tanto las personas con discapacidad como el propio peatón son ignorados por los automovilistas, se estacionan en lugares reservados para personas con discapacidad, algunos conductores con el semáforo en rojo invaden el espacio designado para el paso de los peatones lo cual dificulta aún más el cruce de las calles y avenidas para las personas con discapacidad.

Es cierto, que los patrones de movilidad de los peatones con discapacidad son distintos, pues parten de diferentes condiciones físicas y de necesidades particulares, ya que los propósitos de los peatones son diversos y simultáneos, sus distancias recorridas para algunos son más cortas o más largas, y por ende en tiempos más variados.

La ciudad de Morelia, por ser la capital del Estado y como referencia, intenta adquirir no solo una vocación peatonal y ciclista, sino que además, como otras ciudades coloniales turísticas, que cuentan con hermosas calles y plazas para caminar, intenta implementar la peatonalización del centro histórico para favorecer la movilidad de los transeúntes y un repunte en la vocación turística de la que viven muchos de los habitantes de esta ciudad.

Sin embargo, aun y cuando se están realizando obras de infraestructura tanto en el centro histórico como en avenidas adyacentes al centro de la ciudad, y en diversas zonas, se ve con desagrado no solo el tiempo que han durado para concluir las, sino que en el olvido queda el diseño de banquetas y cruces de avenidas y calles que permitan un adecuado acceso a todos los usuarios, incluyendo a las personas con discapacidad, lo cual implícitamente debería venir aparejado de un diseño en la construcción de banquetas anchas, que las aceras ya existentes se mantengan en buen estado y limpias, que las luminarias de las calles alumbrén a las personas que transitan las banquetas y no a los coches, además de otras medidas, y no solo demoler los puentes «anti-peatonales».

Por ende, en el caso de la ciudad de Morelia, y el de todos los municipios del Estado, es lograr una movilidad integral no solamente de determinadas zonas, sino de todos los núcleos de población.

La Constitución Política de los Estados Unidos mexicanos, establece que todos somos iguales ante la ley, pero la infraestructura para la movilidad de las personas con discapacidad en las zonas urbanas y núcleos de población. Relacionado con lo anterior, el Estado Mexicano, ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, y con ello asumió una nueva forma de entender la discapacidad, la cual se sustenta sobre la relación entre un estado de salud y un contexto o entorno que limita las actividades de las personas y restringe su participación.

Del mismo modo, se entiende la discapacidad como un problema de «exclusión, opresión y derechos civiles violados, o no reconocidos expresamente». Lo precedente abre espacio para que esta nueva perspectiva de la discapacidad se constituya en un componente transversal en toda la institucionalidad pública. Es decir la inclusión de las personas en situación de discapacidad debe ser considerada en el conjunto de políticas, planes, programas y proyectos. Es decir, debemos considerar desde el inicio de toda obra de infraestructura urbana el proceso de diseño que cumpla la condición de accesibilidad para todas las personas.

Así entonces, para que la movilidad de las personas con discapacidad en los municipios del Estado, sean efectivos debe existir una visión más amplia por parte de los Ayuntamientos, y el compromiso de ejecutarlo integralmente en todas las zonas urbanas y núcleos de población, tomando en cuenta las mejoras sociales, económicas y medioambientales que permitan una operación óptima para su consecución, partiendo de una búsqueda de medidas restrictivas para los vehículos particulares, desincentivando su uso y a la vez, fomentando modos de transporte que aporten a descongestionar y descontaminar la ciudad, pero primigeniamente tomar en cuenta la movilidad y los derechos de las personas con discapacidad para poder desplazarse.

Lo anterior, toda vez que corresponde a los ayuntamientos la planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población, de acuerdo a la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de manera concurrente el Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo, ordenamiento que en el artículo 14, prevé que:

*Artículo 14. Los ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes:*

*I. Formular o actualizar, aprobar, publicar, ejecutar, controlar y evaluar los programas de desarrollo urbano de ámbito municipal, coordinándose con la Secretaría para efectos de la congruencia con el Programa Estatal y sus derivados;*

Y corolario con lo anterior, el artículo 7 Ter, fracción III del Código invocado, prevé que:

*Artículo 7º ter. El ordenamiento y la regulación de los asentamientos humanos, la planeación del desarrollo urbano, la ordenación del territorio y la coordinación metropolitana deberán considerar los siguientes principios básicos:*

*«...III. Equidad e Inclusión Social: Garantizar el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizar el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales (suelo apto, vivienda, infraestructura, equipamientos sociales, espacio público, empleo, transporte público y no motorizado); ...*

Por lo tanto, y acorde a las disposiciones legales invocadas, para que los municipios en el Estado puedan garantizar la inclusión de las personas con discapacidad a la infraestructura urbana de las zonas urbanas y núcleos de población en las obras que se realicen, y lograr en su favor una movilidad eficaz, debiendo formular o actualizar, aprobar, publicar, ejecutar, controlar y evaluar los programas de desarrollo urbano de ámbito municipal, así como evaluar el ordenamiento y la regulación de los asentamientos humanos, la planeación del desarrollo urbano, la ordenación del territorio y la coordinación metropolitana, considerando el principio de *Equidad e Inclusión Social*, mediante el cual se garantice el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizar el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales (suelo apto, vivienda, infraestructura, equipamientos sociales, espacio público, empleo, transporte público y no motorizado).

Además, para lograr tal objetivo es necesario que tomen en cuenta tres aspectos fundamentales que en las zonas urbanas y núcleos de población impactan en la vida de las personas con discapacidad, y que son:

1) Aspectos físicos: Permiten que la persona pueda moverse de un lugar a otro en la ciudad. Esto es fun-

damental para poder ir al trabajo, a estudiar, a actividades de ocio, al médico, es decir, para poder realizar las actividades cotidianas. Algunos elementos básicos son unas aceras anchas (para sillas de ruedas), lisas, con rampas, sin postes o farolas en lugares no habituales; semáforos con voz; carteles con información en braille y con imágenes simples. Estos elementos permiten que las personas con discapacidad se muevan libre y seguramente por la ciudad.

2) Aspectos Económicos: Tienen en cuenta a las personas con discapacidad en el diseño de oportunidades laborales y en el diseño de espacios y productos de consumo. Como ejemplos se pueden citar puestos de trabajo adaptados; edificios accesibles y con baños adaptados para sillas de ruedas; espacios sin colores estridentes, o insonorizados; centros comerciales con puntos de información y señalización sencilla. Esto permite que las personas con discapacidad física e intelectual puedan aportar como trabajadores y consumidores.

3) Aspectos sociales: Son aquellos que permiten que todos los ciudadanos compartan los mismos lugares, facilitando la interacción y la participación en la comunidad. Por ejemplo, parques con columpios adaptados; museos con guías formados sobre discapacidad; colegios de integración etc.

Si bien adaptar una ciudad a las personas con discapacidad supone una inversión económica, los beneficios van a ser disfrutados por todos los ciudadanos. Las rampas en aceras y acceso a edificios permitirán una movilidad más sencilla a ancianos y a padres con carritos de bebé, por ejemplo. La señalización sonora o con imágenes sencillas permitirá a niños y ancianos ubicarse fácilmente. Los lugares públicos accesibles y adaptados permitirán una mayor riqueza social a todos los ciudadanos. Medidas sencillas que permiten que todos los habitantes de una ciudad puedan aportar y disfrutar de ella.

La accesibilidad por tanto, es una necesidad para las personas con discapacidad, pero también es un beneficio para todos los habitantes, puesto que una ciudad accesible, que se centra en la inclusión de la movilidad de todas las personas, eleva la calidad de vida de toda la población.

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en los artículos 8º fracción II, y 236 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito someter a la consideración del Pleno la siguiente Propuesta de

ACUERDO

*Único.* Se exhorta, de manera muy atenta, respetuosa y cordial a los Ayuntamientos del Estado de Michoacán de Ocampo, para que en el ámbito de las atribuciones y facultades conferidas en los artículos 7 Ter, fracción III, y 14 del Código de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán, garanticen la inclusión de las personas con discapacidad a la infraestructura urbana de las zonas urbanas y núcleos de población en las obras que se realicen, considerando el principio de *equidad e inclusión social*, mediante el cual se garantice el ejercicio pleno de los derechos ciudadanos en condiciones de igualdad; garantizando el acceso a los espacios públicos, a políticas sociales incluyentes que fortalezcan la convivencia, la cohesión social y los satisfactores urbanos fundamentales

Atentamente

Dip. Juan Figueroa Gómez



JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Adriana Hernández Íñiguez**  
PRESIDENCIA

**Dip. Antonio García Conejo**  
INTEGRANTE

**Dip. Carlos Humberto Quintana Martínez**  
INTEGRANTE

**Dip. Mary Carmen Bernal Martínez**  
INTEGRANTE

**Dip. Ernesto Núñez Aguilar**  
INTEGRANTE

**Dip. Enrique Zepeda Ontiveros**  
INTEGRANTE

**Dip. Miguel Ángel Villegas Soto**  
INTEGRANTE

MESA DIRECTIVA

**Dip. Miguel Ángel Villegas Soto**  
PRESIDENCIA

**Dip. Nalleli Julieta Pedraza Huerta**  
VICEPRESIDENCIA

**Dip. Jeovana Mariela Alcántar Baca**  
PRIMERA SECRETARÍA

**Dip. Yarabí Ávila González**  
SEGUNDA SECRETARÍA

**Dip. Rosalía Miranda Arévalo**  
TERCERA SECRETARÍA

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Mtro. Ezequiel Hernández Arteaga**

DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS DE  
APOYO PARLAMENTARIO  
**Lic. Adriana Zamudio Martínez**

DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS DE  
ASISTENCIA TÉCNICA Y JURÍDICA  
**Lic. Jorge Luis López Chávez**

DIRECCIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA  
**Lic. Miguel Felipe Hinojosa Casarrubias**

DIRECCIÓN DE ASISTENCIA A  
COMISIONES Y ASUNTOS CONTENCIOSOS  
**Lic. Liliana Salazar Marín**

DIRECCIÓN DE BIBLIOTECA, ARCHIVO Y  
ASUNTOS EDITORIALES  
**Lic. Andrés García Rosales**

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA  
**Lic. Pedro Ortega Barriga**

PUBLICACIÓN ELABORADA POR EL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES

JEFE DE DEPARTAMENTO  
**Lic. ASUÁN PADILLA PULIDO**

CORRECTOR DE ESTILO  
**JUAN MANUEL FERREYRA CERRITEÑO**

REPORTE Y CAPTURA DE SESIONES

Bárbara Merlo Mendoza, María Guadalupe Arévalo Valdés, Dalila Zavala López, María del Socorro Barrera Franco, Juan Arturo Martínez Ávila, Nadia Montero García Rojas, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Martha Morelia Domínguez Arteaga, María Elva Castillo Reynoso, Gerardo García López, Perla Villaseñor Cuevas.

[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)